Commentaire 1

Je vous contacte au sujet du nouveau plan de circulation. Sauf erreur de ma part, (i) un automobiliste qui se trouve au rond-point Rochefort ne pourra plus rejoindre Hôtel des Monnaies en passant par la barrière, (ii) par contre il pourra y arriver en passant par des petites rues (rue de la perche, rue Guillaume Tell, rue de Prague et rue Vanderschrick, voir schéma ci-dessous)

Déporter le trafic des grands axes dans des petites rues est évidemment contraire à la philosophie du plan de circulation et j'ai donc d'abord cru qu'il s'agissait d'une erreur. Cependant, j'ai ensuite constaté qu'une solution à cette erreur se trouvait dans les projets de circulation initiaux du bureau d'études : ces projets proposaient en effet d'inverser le sens du début de la rue de Prague pour éviter la création d'un « itinéraire bis ». Je n'explique pas pourquoi la Commune a décidé de maintenir le sens de la rue de Prague.

Le trafic de transit dans la rue Guillaume Tell, de Prague et Vanderschrick est déjà intense. Il existe en effet déjà un « itinéraire bis » pour éviter la barrière, qui passe par la rue Combaz, rue Guillaume Tell, rue de Prague et la rue Vanderschrick. Cet itinéraire est déjà énormément emprunté alors que la barrière n'est pas mise en sens unique. Je n'ose pas imaginer ce que cela donnerait si le trafic de la barrière y était reporté.

Je voudrais donc comprendre l'analyse de la Commune (et si possible être rassuré). Pourriez-vous répondre aux questions suivantes ?

Question 1 : pourquoi est-ce que les projets initiaux du bureau d'études tels qu'ils ont été présentés à la population il y a trois ans (+/-) mettaient la rue de Prague en sens inverse ? Était-ce pour éviter la création d'un itinéraire bis ?

Question 2 : pourquoi a-t-il été décidé de maintenir le sens de la rue de Prague dans le projet actuel ?

Question 3 : disposez-vous de données sur le trafic actuel dans les rues concernées (rue de la perche, rue Guillaume Tell, rue de Prague et rue Vanderschrick) ?

Question 4 : selon vos analyses et calculs, ces rues connaîtront-elles une augmentation du trafic ? Si non, pourquoi ? Si oui, de combien de pourcent ?

Je suis désolé de poser toutes ces questions, mais j'aimerais avertir les riverains concernés afin qu'ils puissent eux-aussi participer à l'enquête publique. Pour cela, je voudrais disposer de toutes les informations disponibles.

Je me permets de mettre M. le Bourgmestre et Mme l'Echevine en copie. Ayant été étroitement associés à la création du plan, ils seront certainement sensibles à mon inquiétude et pourront peut-être l'apaiser.

Je vous remercie par avance de l'attention que vous voudrez bien réserver à la présente.

Commentaire 2

Ik ben woonachtig in de Albaniëstraat in Sint-Gillis en terwijl het hier zeer fijn is om te wonen, toch heb ik enkel vragen over de openbare inrichting in het algemeen en gepland met de toekomstige werken:

Worden in de plannen ook rekening gehouden met de kleinere straten zoals de Albaniëstraat om deze ook te vergroenen? Ik merk persoonlijk dat straten zoals de Savoiestraat veel aangenamer en koeler zijn dankzij bomen/plantenbakken om de zoveel meter

In de kleinere straten missen we de mogelijkheid om dichtbij fietsen te kunnen stallen zoals met fietsnietjes voor gewone/cargo/longtail fietsen, beveiligde fietsboxen, etc

Ik kijk uit naar uw antwoord omtrent deze vragen Indien mogelijk ben ik ook beschikbaar om dit in persoon te bespreken met iemand van dienst Mobiliteit Vooral een verhoging van het aantal bomen/plantenbakken lijkt me een zeer goede zet gezien het verkoelende effect voor alle bewoners en passanten

Commentaire 3

Bonjour,

J'ai reçu votre « pub » pour améliorer la qualité de vie à Saint Gilles...

Si les responsables pouvaient déjà se rendre sur le terrain pour étudier la situation actuelle, ca serait merveilleux Il y a des choses essentielles à améliorer

Ca fait des années qu'on demande de synchroniser les différents feux des carrefours, entre autre, sur la Chaussée de Waterloo à Ma Campagne, les carrefours Breart/Morris, Ducpétiaux, Brugmann/Charleroi, Merjay, mais rien n'y fait chacun se rejette la balle

Donc je crains que les écrits ne servent à rien mais qu'il faut agir et comme je dis mettre les responsables sur le terrain et pas dans les bureaux...

Ceci n'est qu'une partie de l'iceberg

Je vous souhaite un bon week end,

Bien à vous,

Commentaire 4

Cela fait 30 ans que nous habitons Saint-Gilles Et jamais nous n'aurions pu croire, penser ou bien même imaginer voir notre quartier devenir aussi insalubre et insécure

Mais triste est de constater que tout ça ne vous inquiète pas trop Non!

Vous préférez vous concentrer sur le plan goodmoove qui se résultera par plus de pollution car une voiture coincée dans les bouchons consomme plus qu'une voiture circulant sans encombre

Non! Les moyens de transports proposés comme alternative ne sont pas une solution équivalente
Juste à voir les prix exorbitants de ceux-ci sans parler des états piteux de nos stations (Excrément, squat, fumeur dans le tram, et même ceux qui se prennent un rail de cocaïne a la vu de tous)

Donc non, votre plan qui vise à ramener toute la circulation dans un seul et même chemin ne nous enchante pas
Je ne sais pas qui sont ceux et celles qui ont le pouvoir décisionnel mais quelle catastrophe

Saint-Gilles deviendra une poubelle à force

Commentaire 5

I received the leaflet about the plans for Goodmove in St Gilles and would like to send my feedback here as I cannot attend the consultations

Firstly, I welcome the approach and the positive steps taken here

However, as a resident on Chaussee de Charleroi, I would like to see more done to improve the cycling infrastructure on the street and am disappointed there is no mention of this in the plan Furthermore, many cars frequently exceed the speed limits on the street and some traffic calming measures would be needed to help stop this

I would also like to see more areas pedestrianised St Gilles is very residential and the areas around parks like Place Louis Morichar, Place Loix, and Place Maurice van Meenen could all be pedestrianised to create more friendly and welcoming residential areas The success of pedestrianising the Parvis St Gilles has shown that this is good for businesses and for residents Rue Dejoncker and the rest of Rue Jourdan would also benefit from this

There are already many positive steps but I hope that the plans can be even more ambitious

Commentaire 6

Madame, Monsieur,

Je prends connaissance du projet « projet apaisé »

C'est un travail remarquable qu'il était temps d'entreprendre

Mon fils est scolarisé à l'école communale Peter Pan à Saint-Gilles nous passons donc tous les jours avenue du Parc, à la Barrière et rue Hôtel des Monnaies
Nous démarrons notre trajet de la rue des Alliés à Forest et nous avons à coeur de nous rendre

à l'école en vélo car le trafic est bien trop engorgé le matin, et les bus et tram pas assez nombreux aux heures de pointes

Je constate donc que depuis deux ans le nombre de vélo a augmenté et augmente jour après jour de manière considérable

Le réchauffement climatique étant certainement en lien avec cette volonté citoyenne de moins polluer

Je m'étonne donc que ce paramètre n'ait pas été pris en compte dans ce plan

Je regrette sincèrement que vous ayez privilégié l'agrandissement des trottoirs au lieu de créer des pistes cyclables protégées

Tous les jours nous vivons un combat pour pouvoir circuler de manière sécurisée, ce combat nous le livrons avec des automobilistes irrespectueux, dangereux et violents qui agissent en toute impunité

Vous allez intervenir sur des rues très larges et il aurait été vraiment très appréciable d'offrir à vos citoyens la possibilité de circuler en vélo de manière totalement sécurisée

Les marques au sol ne sont que des dessins sur lesquels les voitures passent sans les considérer le moins du monde. Les voitures vendues sont de plus en plus grosses et nous empêchent de plus en plus de circuler tranquillement

J'espère vraiment que vous réfléchirez à faire de vraies pistes cyclables sur ces axes et dans tout le quartier de Saint-Gilles

Je souhaitais aussi vous soumettre l'idée que sur le rond-point de la barrière il serait peut-être bénéfique d'instaurer une réglementation de circulation plus cadrée. De donner la priorité aux véhicules qui sont sur le rond-point et non pas à ceux qui rentrent car cette règle de laisser la priorité à ceux qui entrent crée beaucoup d'incivisme, de violence et de cahot, ce qui n'est pas du tout le cas sur le rond-point Rochefort où justement se sont ceux qui sont sur le rond-point qui ont la priorité

Je vous remercie pour votre attention et vous souhaite une bonne continuation pour ce beau projet

Commentaire 7

J'habite à Saint-Gilles, rue Bosquet

Le projet de plan de mobilité comporte un changement de sens de circulation d'une partie de la rue Bosquet, à savoir celle qui donne accès avenue de la Toison d'Or. Je ne comprends pas ce

choix ; en effet, il y a déjà 3 rues qui remontent vers l'avenue Louise à travers le quartier (rue Capouillet, rue d'Ecosse et rue Jourdan, toutes trois à partir de la rue Berckmans), outre la rue Dejonker, alors qu'il y a 2 sorties (rue de Suisse vers la rue Berckmans et rue Bosquet vers Toison d'Or) Y a-t-il des difficultés actuelles qui justifieraient cette modification, à savoir 4 entrées et une seule sortie ?

Les véhicules entrant ainsi dans le quartier ne sont clairement pas en transit

En outre, le trafic va encore augmenter suite à la construction de deux projets résidentiels avenue Jourdan (un qui est en cours par la société HomeInvest Belgium et qui sera livré en 2024, et l'autre plus proche du goulet Louise qui démarrera sans doute en 2024) ce qui représente environ 60 appartements supplémentaires

Je vous remercie d'avance pour vos explications

Commentaire 8

Je vous transmets quelques remarques et propositions pour la Communication, suite à la 1ère réunion du 4 octobre, pour les prochaines réunions

Je remettrai les remarques concernant le plan lui-même ultérieurement, notamment après la réunion du Comité Altitude81 qui se tiendra le samedi 21/10 et où nous essaierons de faire une synthèse de nos remarques (cf mail suivant)

La documentation exposée était fort intéressante et notamment deux panneaux que je trouve dommage de ne pas retrouver dans le site du quartier apaisé, à savoir la carte de la pollution et la carte du trafic interne à la commune par rapport au trafic de transit et les modes de déplacement

concerne l'affichette "tout point de la commune est accessible" Pour concrétiser ce point qui intéresse chaque citoyen au 1er degré, je propose d'éditer le plan dans un format A3, ce qui d'une part permettra de retrouver plus de noms de rues dans ce plan et de permettre à chacun de comparer ses trajets les plus fréquents (disons max 3) aujourd'hui, tant dans Saint-Gilles que pour y entrer et sortir et puis de construire le cheminement futur possible et de les comparer Je l'ai fait pour ma situation personnelle (cf fichier joint);

il me semble logique et utile de compléter la maille avec les rues sur Forest participant à la maille P ex l'avenue Molière restera-t-elle à double sens entre les av Albert et Brugmann concerne le feuillet "votre avis": il me semble essentiel d'où la personne émet son avis (en précisant peut-être "facultatif") L'avis du Piéton ou cycliste ou un 100 % voiture sera forcément différent Je propose de compléter la 1ère rubrique ("Vous êtes") par une rubrique Age (< 18, 18-35, 35-50, 50-65, +65), Genre (?) et une rubrique Mode de déplacement dominant (disons 75 % des déplacements) en proposant plusieurs choix possibles:

Multimodal (à préciser);

Transp en Commun
Piéton/vélo;
voiture (avec/ sans garage); 1 Entrée dans Saint-Gilles

Il s'agit d'une vision théorique, je n'ai pas de voiture

1 1 Situation actuelle

Elle est ultra simple dans la mesure où je quitte la petite ceinture à hauteur de la rue Hôtel des Monnaies que je monte entièrement jusqu'à la Barrière pour prendre l'av P Dejaer Soit 1 15 km soit 3 15 minutes¹

1 2 Situation nouvelle

1 2 1 1er itinéraire :

Rue Hôtel des Monnaies – rue Berckmans – rue de Lausanne – rue de Roumanie – rue de Tamines – Chée de Waterloo – Barrière – av Dejaer (je dois nécessairement passer par la Barrière, l'av Dejaer étant à sens unique et Demeur le devenant aussi Soit 2 15 km soit 5 15 minutes (Je pourrais éventuellement essayer de me garer rue de Tamines, à distance raisonnable de ma maison, et s'il y a de la place)

1 2 2 2ème itinéraire :

Je prolonge mon itinéraire sur la petite ceinture jusqu'à la Porte de Hal – rue de la Victoire - rue de Roumanie – rue de Tamines – Chée de Waterloo – Barrière – av Dejaer Soit 2 3 km soit 5 25 min

Dans les 2 cas, je mets 2 à 2 10 minutes de plus, ce qui me semble très raisonnable par rapport aux bénéfices d'un quartier apaisé Évidemment, paradoxalement, j'émet 60 % de pollution en plus

N B inquiétant Les GPS pourront très facilement proposer ce chemin pour contourner la « fermeture » de la rue Hôtel des Monnaies, et de la Barrière reprendre l'av Du Parc, et ainsi transiter à travers SG Astuce, mettre un panneau « circulation locale à l'entrée de la rue de Tamines, mais mon itinéraire pourrait-il être juridiquement considéré comme local

Commentaire 9

Le garage de l'immeuble a un accès réservé J'y possède un box dans lequel se trouve ma voiture que je ne conduis plus moi-même, vu mon âge

C'est un ami qui se charge de faire mes courses avec cette voiture Son numéro de GSM a été enregistré

Je vous écrit aujourd'hui à propos du nouveau plan de circulation
Car, comme je suis née en 1939, il m'est parfois difficile de me rendre à des réunions en soirée
Mais j'essaie de me tenir au courant, de lire vos documents et de consulter les sites information
Et je suis assez atterrée par la diminution lente mais inexorable des places de parking voiture
prévues dans le quartier et notamment rue de Rome
Je comprends bien qu'il est essentiel de décourager le transit
Je comprends bien que vous souhaitez favoriser l'usage du vélo
Mais avez-vous songé que certains déplacements ne peuvent pas être effectués par ce moyen?
Que tout le monde ne possède pas un vélo cargo? Et que certaines personnes (dont je suis) ne
roulent pas ou plus en vélo?
Compte tenu des voitures de location, des places réservées pour la Bibliothèque, pour la sortie
arrière du Jacques Franck... combien de places de parking restent accessibles rue de Rome pour
le commun des mortels ?
Combien de places resteront accessibles rue de l'Hotel des Monnaies?

Ces éléments s'ajoutent aux nuisances sonores induites par la fréquentation nocturne du Parc
Marie Janson, par d'autres nuisances provoquées par l'absence de latrine dans ce même parc,
par le bruit des motos qui traversent tout avec fracas (Je ne parle pas du bruit des ambulances
et autres voitures de pompiers puisque on ne peut rien n'y faire)
Des éléments qui font réfléchir et m'incitent à penser que nous n'allons pas vers un quartier
apaisé

Commentaire 10

Cher service mobilité,
En analysant le nouveau plan de maillage au niveau de mon quartier je constate certains
problèmes

PROBLEME:

La modification du trafic va inciter les véhicules à se replier sur le bas de l'avenue du Roi pour
sortir du maillage/commune
La mise en sens unique de la rue de Mérode est super Mais elle réduit les possibilités de sortie
de l'axe engendrant une densification du trafic
Le soucis n'est pas pour les usagers privés qui pourront toujours trouver un autre chemin pour
circuler
Le problème est pour les transports publics Déjà actuellement le bus 48 direction gare du midi
est souvent bloqué Il n'est pas étonnant de voir 4 bus l'un derrière l'autre tout du long de
l'avenue Et votre proposition risque d'accentuer le problème

SOLUTION:

je vous propose de réfléchir à l'installation d'une bande spéciale de circulation pour les bus, taxi
et vélo

Comme sur le croquis, faire commencer la bande spéciale en amont de la rue de Mérode à fin que les bus aient directement priorité sans devoir céder le passage venant de droite à la rue de Mérode (ca les bloque tout le temps actuellement)

Ca désengorgera déjà pas mal l'avenue du roi

La bande spéciale se prolonge jusque Fonsny dans la même logique de fluidité Actuellement, cette bande donne uniquement la possibilité de tourner à droite sur Fonsny Je constate quotidiennement qu'il y a peu de véhicules privés qui empruntent cette bande pour tourner à droite, la majeure partie d'entre eux profitent de cette bande pour dépasser et doubler les véhicules de la bande de gauche (qui ne permet que d'aller tout droit ou à gauche) qui respectent le code

Je vois une question importante sur l'impact du haut de la bande: perte d'une dizaine de places de parking On perd moins de places en rongeant du côté centrale, 8 au lieu de 11

Y a t'il la possibilité de les mettre ailleurs? exemple rue Belgrade?

Ou peut-on penser la bande autrement ?

Question autre : la rue de Mérode devient sens unique, alors que devient la partie interdite aux voiture? des passages vélo ?

Je serais enchanté d'avoir un retour sur cette réflexion

Merci pour votre attention et au plaisir de partager sur le sujet

Commentaire 11

Je voulais par ce message féliciter l'équipe qui impulse une vision nouvelle et rafraichissante de la mobilité à Saint-Gilles Une mobilité en phase avec l'avenir d'une commune qui doit composer avec un dérèglement climatique dont les effets se font déjà sentir Un plan qui pourrait être encore plus ambitieux au vu de ce que nous allons être amenés à vivre mais qui tient compte des sensibilités des différents usagers de la ville

Commentaire 12

Nous avons pris connaissance du plan good move et de la proposition de la circulation dans le cadre du contrat local de mobilité

En tant que résidents de la Barrière de Saint-Gilles (chaussée de Waterloo), nous souhaitons apporter notre soutien pour le projet de réaménagement et l'ensemble des changements proposés Nous considérons ce projet essentiel pour l'amélioration du trafic de la commune, de la sécurité routière et le bien être des résidents

Nous vous remercions par avance pour la prise en compte de notre position lors des prochaines

décisions prises dans le cadre de ce projet

Commentaire 13

Report de trafic Je vous contacte au sujet du nouveau plan de circulation Un automobiliste qui se trouve au rond-point Rochefort ne pourra plus rejoindre Hôtel des Monnaies en passant par la barrière Par contre, il pourra y arriver en passant par des petites rues (rue de la perche, rue Guillaume Tell, rue de Prague et rue Vanderschrick)

Déporter le trafic des grands axes dans des petites rues est évidemment contraire à la philosophie du plan de circulation

Il existe déjà un trafic de transit dans les rues Guillaume Tell, de Prague et Vanderschrick Il existe en effet un « itinéraire bis » pour éviter la barrière, qui passe par la rue Combaz, rue Guillaume Tell, rue de Prague et la rue Vanderschrick Cet itinéraire est déjà emprunté alors que la barrière n'est pas mise en sens unique Je n'ose pas imaginer ce que cela donnerait si le trafic de la barrière y était reporté

Je voudrais donc comprendre l'analyse de la Commune (et si possible être rassurée)

Pourriez-vous répondre aux questions suivantes ?

- Question 1 : pourquoi est-ce que les projets initiaux du bureau d'études tels qu'ils ont été présentés à la population il y a trois ans (+/-) mettaient la rue de Prague en sens inverse ? Était-ce pour éviter la création d'un itinéraire bis ?
- Question 2 : pourquoi a-t-il été décidé de maintenir le sens de la rue de Prague dans le projet actuel ?
- Question 3 : disposez-vous de données sur le trafic actuel dans les rues concernées (rue de la perche, rue Guillaume Tell, rue de Prague et rue Vanderschrick) ?
- Question 4 : selon vos analyses et calculs, ces rues connaîtront-elles une augmentation du trafic ? Si non, pourquoi ? Si oui, de combien de pourcent ?

c dans la rue de Prague à cause de l'aménagement Parc

Commentaire 14

Je vous contacte au sujet du nouveau plan de circulation. Un automobiliste qui se trouve au rond-point Rochefort ne pourra plus rejoindre Hôtel des Monnaies en passant par la Barrière, (ii) par contre il pourra y arriver en passant par des petites rues (rue de la Perche, rue Guillaume Tell, rue de Prague et rue Vanderschrick)

Déporter le trafic des grands axes dans des petites rues est évidemment contraire à la philosophie du plan de circulation

Je redoute fortement, pour les rues impactées, une augmentation des pollutions respiratoire ou sonore. Selon vos analyses et calculs, à combien de pourcent s'élèveront les désagréments liés à la circulation telle que prévue dans le projet?

Je vous remercie par avance de l'attention que vous voudrez bien réserver à la présente

Commentaire 15

Tout d'abord, nous tenions à vous remercier/féliciter pour le projet de mobilité que vous portez et que nous accueillons très positivement. Merci également pour la possibilité qui est donnée au citoyen de partager un avis.

Nous sommes un couple de bruxellois, habitants de la rue de Hôtel des Monnaies depuis bientôt 3 ans, et Saint-Gilles depuis bientôt 9 ans. Nous sommes soulagés de voir que des aménagements majeurs sont prévus. En effet, cette rue étroite pour un passage de transit important a toujours été, pour les habitants, peu agréable et dangereuse : pollution de l'air qu'on respire, difficulté de traverser en toute sécurité, voiture qui roulent extrêmement vite, bruits de moteurs qui font trembler nos fenêtres, etc. Cette circulation de transit, voire de loisir parfois pour certaines voiture/moto très bruyantes qui semblent faire le tour pour le plaisir, est extrêmement fatigante à vivre au jour le jour.

Nous avons bon espoir que les travaux du plateau aux abords de l'école nouvelle améliorent la situation. Malheureusement, ce ne fut pas le cas. Ça a, à notre sens, plutôt empiré la situation. En effet, à part au moment où un agent de la paix est présent 1h le matin pour faire traverser les enfants, le reste du temps c'est un véritable cauchemar. Plus de feux de Sécurité routière, pas d'éclairage au niveau des passages Piétons, voiture garées sur le nouveau trottoir en pavé, etc. Nous avons l'impression que cette rue est devenue une véritable piste de décollage au revêtement parfait pour bon nombre de voiture dont le réflexe n'est plus/pas de ralentir aux abords de passages Piétons et écoles. Pourquoi ne pas avoir mis des pavés comme au parvis pour bien indiquer que non, la voiture n'est pas prioritaire et qu'elle doit ralentir ? Les aménagements donnent vraiment l'impression que tout a été fait pour la voiture. La preuve : avant même que les trottoirs ne soient finalisés, la route était rouverte : une voiture vaut-elle plus qu'un Piéton ?

Nous n'allons pas nous attarder sur cette situation actuelle problématique, car nous espérons de tout coeur que le projet proposé puisse être mis en œuvre : cette rue est trop étroite (1) pour un trafic de transit et (2) en double sens. Cette rue compte un nombre important de logements,

d'écoles et de crèches et la situation y est très dangereuse Il y a un besoin urgent d'apaisement, pour la sécurité et le bien être de toutes et tous (y compris celui des automobilistes qui une fois entrés dans cette rue semblent souvent très nerveux) Nous pensons que, comme proposé, cette rue doit passer en sens unique pour les voiture, avec éventuellement transport public dans l'autre sens Cependant, il sera important d'également penser au passage des vélo (rue totalement impraticable à vélo actuellement) et véhicules d'urgence Il faut pouvoir permettre à ces derniers de faire leur travail sans être coincé dans la circulation, la présence de bus fait donc un peu peur à ce niveau là parce qu'aujourd'hui, même de nuit ces véhicules sont obligés d'allumer leur sirène vu le passage important de voiture

Si la rue devient une rue à sens unique, il serait judicieux également, comme proposé, d'éviter le trafic de transit venant de la petite ceinture Le sens unique dans l'autre sens, vers la petite ceinture, après le croisement de la rue de la victoire nous semble donc tout à fait justifié Ceci est désirable aussi bien pour diminuer le trafic rue hotel des monnaies que pour régler la situation dangereuse au niveau de la place Julien Dillens Il suffit de s'installer 5 minutes au bar du Dillens pour voir qu'un Piéton sur deux est en situation d'insécurité au moment de traverser : le réflexe d'un automobiliste aujourd'hui n'est pas de ralentir au passage Piéton Le pire dans cette situation est qu'il y a une crèche également à cet endroit et de nombreux parents viennent déposer leurs bébés, à pied ou à vélo, en risquant leur vie (nous pesons nos mots) pour traverser La situation est très similaire rue de l'hôtel des monnaies au niveau de l'école nouvelle en l'absence d'agent de la paix présent uniquement 1h le matin Mais la vie en ville ne s'arrête pas à l'ouverture/fermeture de l'école Surtout maintenant avec les aménagements de la place Marie Janson, il y a énormément d'enfants qui jouent dans ces environs et il est urgent d'apaiser, et de sécuriser

Pour être tout à fait honnête avec vous, nous avons pour projet de fonder notre famille ici, à Saint-Gilles Mais la situation de notre rue nous fait clairement remettre ce projet en question Il sera très clairement dépendant de la mise en œuvre ou non du nouveau plan de mobilité Nous estimons que nos enfants méritent en effet mieux que des particules fines, des moteurs bruyants et un risque de se faire écraser en jouant aux abords d'une autoroute de transit en pleine ville

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à cet email, et également pour l'opportunité qui nous est laissée de pouvoir nous impliquer en tant que citoyen dans ce projet qui, nous insistons, est nécessaire

Commentaire 16

Crainte report de Parc sur Perche-Tell-Prague

Commentaire 17

Crainte report sur Irlande – Wilmotte – Victoire

Commentaire 18

Crainte engorgement Barrière

Commentaire 19

Danger sur Saint-Bernard actuelle pour les cyclistes

Commentaire 20

- Carrefour Savoie – Albanie dangereux – masque stationnement

Commentaire 21

- Croisement Ducpétiaux-Lambeaux – demande placement poteau pour protéger PC

Commentaire 22

Aménagement cyclables pas assez franc

Commentaire 23

Clarification de la priorité sur Barrière

Commentaire 24

Retrait stationnement

Commentaire 25

Retrait du stationnement, impossible de se garer dans ce quartier

Commentaire 26

Pas de projet de végétalisation

Commentaire 27

Placement nouvel arrêt Transport en commun alors qu'à 50 m de l'arrêt Lombardie

Commentaire 28

Pq ne pas avoir rationalisé les arrêts et déplacer l'arrêt du 81 au nouvel arrêt du 97 sur Dejaer ?

Commentaire 29

Tourne à gauche des voiture depuis Dejaer vers Demeur ne sera-t-il pas conflictuel avec le tram ?

Commentaire 30

J'habite Dejaer comment j'accède et comment je sors de chez moi ?

Commentaire 31

Giration tourne à droite pour les cyclistes arrivant de Verhaegen désireux de tourner sur Parc peu confortable + Crainte que certains cyclistes continuent à prendre les oreilles de trottoirs plutôt qu'emprunter le giratoire en mixité en raison de la déclivité et raccourci

Commentaire 32

Crainte sur la compréhension de la Sécurité routière Plusieurs citoyens pointent l'incohérence des marquages cyclables tantôt peints en rouge tantôt en vert créant la confusion sur la règle de priorité

Commentaire 33

Sécurité routière d'interdiction de franchir le goulet et du tourne à droite à prévoir bien en amont

Commentaire 34

Pourquoi ne pas avoir déplacé la friterie au Parvis près de l'Eglise comme autrefois ? Friterie mal placée et empêche un bon Aménagement cyclables

Commentaire 35

Crainte report de tout le trafic de Parc sur la ligne de transit Perche-Tell-Prague-VDK

Commentaire 36

Constat de longue remontée de file le matin dans le bas de Waterloo depuis les travaux et mise en SU d'HDM Crainte de plus gros report de trafic sur Waterloo à la mise en œuvre de la barrière

Commentaire 37

Qu'est ce qui est prévu?

Commentaire 38

Bloqué : Par les cyclises

Commentaire 39

Quand va-t-on connaître un projet pour ch De Charleroi?

Commentaire 40

Carte ZACA (zones accidentogènes) : Carte pas précise

Commentaire 41

Rendre accessible les données?

Commentaire 42

Nombreux accidents notamment motard à ce carrefour Demande d'habitants de la rue Bréart de mise à SU du tronçon entre Mont-Kemmel et Alseberg

Commentaire 43

Difficulté pour les PMR de circuler sur Dejaer

Commentaire 44

Trop de projets en même temps impossible de suivre pour un citoyen

Commentaire 45

Parkings du CERIA et d'UCCLE trop exploités

Commentaire 46

Trotinette dangereuse et pas respectueux

Commentaire 47

De moins en moins des gens du quartier qui restent longtemps / envahissement par le Co-living

Commentaire 48

Il semble que seulement rue de Suisse passe vers St-Gilles pas Jourdan, pas Ecosse, etc Je dirais qu'il faudrait changer le sens d'une rue dans le plan Changement de la direction rue Bosquet peut empirer la situation sur rue de Suisse

Commentaire 49

Changement de la rue direction rue Bosquet va forcer tout le trafic vers rue de Suisse, qui est la seule rue qui mène vers St-Gilles centre Faut changer aussi la direction Jourdan ou Ecosse

Commentaire 50

Assez confus par le CLM, quid de la chaussée de Charleroi ? Quid de l'amont, d'où viennent les voitures de transit ? Question posée il y a 3 ans, toujours pas de réponse ?? Pas assez d'espaces et d'explications

Commentaire 51

Projet intéressant dans son ensemble mais présenté de manière confuse Il aurait fallu peut être présenter sous forme de Powerpoint ou des vidéos des différentes phases, partant de la situation actuelle et expliquant les améliorations attendues à chacune des étapes " Qu'est-ce que cela va changer pour moi habitant de Saint-Gilles ?"

Commentaire 52

Le réaménagement des rues dans un seul sens est très positif Il est souhaitable de mesurer les particules fines PM 2,5 et PM 10 - pour vérifier le résultat de ces changements Il faut mettre au centre des préoccupations les problèmes de santé publique!!

Commentaire 53

Je suis d'accord pour le projet de la Barrière J'aime le plan

Commentaire 54

Voor mij zijn veilige fietspaden heel belangrijk Met name de aansluiting met de vijfhoek bij de Hallepoort

Commentaire 55

Av Demeur en partie -> Piétonnier cela empêche de rejoindre la ch d'Alseberg facilement
Arrêt du bus à Waterloo vers Horta donc il faut marcher beaucoup plus avec ces membres fragilisés Difficile pour des personnes âgées Rue Hôtel des Monnaies à sens unique va rendre la rue de Roumanie comme une autoroute! -> les autos rejoindront la petite ceinture par cette rue Rue de Savoie à sens unique, pourquoi?

Commentaire 56

Je me sens de plus en plus prisonnière de mon quartier, moi qui ne peut pas trop bien marcher et faire les courses Si je me fais livrer, je ne sors plus de chez moi !

Commentaire 57

En tant que habitant de rue de Suisse, nous constatons que avec le changement de sens de Rue Bosquet, la Rue de suisse va devenir la seule rue qui va relier le ring et Saint-Gilles-centre Nous nous inquiétons que ça va augmenter davantage le trafic, dans une rue qui est assez déjà fréquenté par des voiture

Commentaire 58

Chouette projet, mais des questions encore : 1) Pourquoi ne pas déplacer la frierie où l'avenue du Parc est plus large 2) besoin de plus d'info sur l'amélioration du rond point de la Barrière niveau circulation 3) Besoin de plus de parking fermés à vélo sur l'avenue du Parc

Commentaire 59

Manque de boulangerie dans le quartier Morichar

Commentaire 60

Difficulté d'atteindre l'arrêt Transport en commun de sa rue

Commentaire 61

Personne âgée, peur d'un trafic de transit dans la ch Alseberg, la rue Jean Robie et la rue Alfred Cluysenaar

Commentaire 62

Déjà beaucoup de gens qui cherchent à se garer dans ma rue, comment régler ce soucis

Commentaire 63

Pour sortir de la petite ceinture, le changement de sens de la rue Hôtel des Monnaies va renvoyer toute la circulation dans la rue Berckmans, pouvant entraîner plus de problèmes de circulation

Commentaire 64

Irréaliste vous sacrifiez la rue Berckmans qui va être surexploitée et où la circulation va être à l'arrêt La circulation sera sur les trottoirs ! Ce plan n'est réaliste que si on diminue la circulation qui rentre à Bruxelles Ce plan est prématuré (la charrue avant les boeufs)

Commentaire 65

Habitant de la rue de Lausanne, les habitants de l'immeuble doivent faire attention quand ils sortent de chez eux de manière à ne pas être percutés par le(s) vélo(s) et trottinette(s) qui roulent sur les trottoirs Il serait bon que les autorités communales tiennent compte de ces problèmes

Commentaire 66

Problème quant à la circulation de la rue Hôtel des Monnaies Les voiture qui arriveront de la petite ceinture et qui doivent se rendre en direction de la Barrière devront prendre la rue Berckmans Cela créera des problèmes Il faudrait remédier à cette situation En effet, la rue Berckmans, sera quasiment embouteillée vu la configuration du quartier (hôtels, commerces, etc) Il serait judicieux, selon moi de maintenir la rue Hôtel des Monnaies dans les 2 sens

Commentaire 67

Plaatsen van een fietspad op de middenberm op de Vorstlaan Zo kunnen de automobilisten hun parkeerplaatsen behouden gelijk op de Tervurenlaan

Commentaire 68

Un grand merci pour cette belle initiative Suggestion : Tronçon Bréart : juste devant ch d'Alseberg aussi en sens unique : 2 raisons 1) carrefour très dangereux Bréart Alseberg 2) Verdurisation de cette partie

Commentaire 69

Installer des dos d'ânes rue Guillaume Tell pour ralentir la circulation automobile + de parkings vélo + de poubelles

Commentaire 70

Rue St-Bernard la rendre cyclable comme rue Dansaert Repenser le double sens pour limiter l'appel d'air le matin

Commentaire 71

Bonjour, sur base de quelles décisions les propositions de changement sont/seront décidées ?

Commentaire 72

Quel alternative avez-vous pour compenser les places de parking supprimées avenue du Parc pour les personnes qui ont besoin de la voiture?

Commentaire 73

Nouveau plan de circulation => risque accru de concentration des automobilistes vers les rues de la Perche et Guillaume Tell ! Puis l'avenue du Parc vers la petite ceinture Présente de réels risques pour la santé (pollution), nuisances sonores, risques accrus pour la sécurité des enfants qui jouent rue Guillaume Tell ! Abérrant!

Commentaire 74

Bonjour, quel est le but principal de supprimer l'usage de la voiture ?

Commentaire 75

Report de trafic dans St-Bernard - Victoire - Berckmans

Commentaire 76

Petit sens unique au bout de la rue de la Filature pas respecté (même pas par la police) devant resto Ioda On ferme? Ou on l'ouvre mais pas un entre deux

Commentaire 77

Je ne suis pas contre l'évolution de l'aménagement du territoire, il est évident qu'on ne peut plus vivre comme il y a 50 ans Par contre, on ne peut pas créer une société uniforme selon le bon gré du parti politique au pouvoir Notre société est composée de personnes différentes : âges, physiques, vies familiales, professionnelles qui sont différents Pourquoi vouloir défavoriser une partie de la population saint-gilloise : les personnes qui ont besoin de leur voiture pour les déplacements professionnels (indépendant et autres) et les personnes qui habitent dans le bas de Saint-Gilles qui vont subir le passage des véhicules qui seront empêchés de circuler dans d'autres quartiers de Saint-Gilles Est-ce une manière cachée d'accélérer le phénomène de gentrification ? Je ne suis pas contre le fait de verduriser les rues mais est-ce indispensable de verduriser l'avenue du Parc qui est déjà une avenue "verte" si on la compare à d'autres axes ? Est-il impossible de faire cohabiter les différents usagers de la route sans défavoriser les riverains en supprimant encore des emplacements de voiture Est-ce qu'on ne peut pas laisser les emplacements et placer la piste cyclable sur la berne centrale? Je ne pense pas que votre rapport d'incidence a tenu compte de la densité de la population saint-gilloise

Commentaire 78

Résident qui subit sans aucune alternative concrète Ne prend pas en compte des vrais besoins des résidents St-Gillois Pour une vie harmonieuse entre cyclistes / voiture / Piétons mais suppression des voitures au détriment des riches (quartiers européens, Uccle, Wolluwé, St-Gilles du haut !

Commentaire 79

Mon compagnon et moi-même sommes enthousiastes de vous partager nos réflexions, idées et questions dans ce courrier si cela peut aider dans l'avancement du concept A vous de voir si c'est réaliste et dans quels délais (court ou long terme) c'est jouable

Parmi les idées, beaucoup vont demander l'implication active d'autres acteurs tels que la police, les écoles,...

LA SECURITE

- Repeindre les passages Piétons pour plus de lisibilité
- Le contrôle des trotinettes « adultes » sur les trottoirs
- Des trottoirs plus inclusifs pour les femmes (sol plat et non galets)

LA SECURITE HUMAINE

- Davantage de gardiens de la paix avec le pouvoir de sanctionner
- Le fléau des dealers de drogue (excroissance av du Parc et rue de la Perche)

LA CIRCULATION

- Au rond-point de la barrière , rappeler qu'on n'a pas la priorité dans le rond-point
- Les écoles pourraient sensibiliser, créer une app pour stimuler le covoiturage pour déposer les enfants à l'école et désengorgera ainsi le goulet
- Une collaboration avec Waze pour aiguiller plus facilement la circulation ?
- Avec des panneaux digitaux indiquer quand l'avenue est à double sens / sens unique à 2 bandes selon la densité de la circulation ou certains créneaux horaires ? Et informer avec Waze

LE PARKING

- Sait-on combien de riverains ont une voiture ?
- A-t-on une vue sur la durée d'occupation des places de parking (riverains, hors riverains tels que dépôt enfant école, manger ses frites, riverains, visiteurs, profs de l'école,...)
- Mettre des bacs à plantes réduit les places ; quid des fleurs suspendues ?
- Avoir des panneaux plus lisibles pour les stationnements interdits ponctuels (ex déménagements) ; Aussi ils sont souvent déplacés par les riverains même

- Libérer les places en déplaçant les Vilos dans la berne centrale ? Quel est le taux d'usage des vilos ?
- Quel est le taux d'usage réel des garages privés ? Certains souhaiteraient-ils le louer à la commune comme espace public pour les vélos moyennant un aménagement
- Créer des places de parking le dimanche en partenariat avec les parking des supermarchés fermés le dimanche ? (ex Lidl à Forest, Intermarché à Albert)
- Interdire pour toute future construction des garages privés (taux d'occupation disproportionné par rapport au besoin de parking)
- Repenser l'usage modulaire des cours de récré pour permettre aux bus scolaires de se garer dans les cours et ce de manière plus sécurisante pour les enfants aussi Les 3 bus scolaires prennent trop de place de parking et laissent leur moteur allumé trop longtemps (polluant pour l'air mais aussi pour les enfants)

LA NUISANCE SONORE

- Les bus scolaires laissent leur moteur allumé parfois plus de 30 min (j'ai contacté l'école qui me renvoie vers la société de transport...)
- L'usage abusif des sirènes de police juste pour passer plus vite dans les bouchons
- Fermer l'avenue du Parc et/ou rues annexes les dimanches ? Et permettre aux enfants de jouer

LA BERNE CENTRALE

- Avertir et sanctionner les maîtres de chiens ne ramassant pas les excréments
- Du mobilier tels que des bancs « pic nic », des boîtes de déposer des livres
- Rajouter des petites barrières basses comme l'avenue du Roi ?
- Proposer des parcelles de fleurs / potagers collectifs ?
- Installer des pop up « kiosques »

LA PROPRIETE

- Il n'y a plus aucune poubelle côté numéros pairs depuis des années Apparemment soucis avec la voirie centrale qui est gérée par Bxl mobilité et non St Gilles...

La seule poubelle au goulet est déjà remplie pour la friterie et l'école...

- Davantage de contrôle et de sanctions
- Sensibiliser à bien fermer les sacs poubelles (les sacs jaunes non pourvus de lacet)
- Le résultat de Curieuzenair était rouge... quelles sont les actions prévues ?
- Comment stopper ce fléau des tags ? Certains codes indiquent que des cambriolages sont possibles,...
- Les poubelles et bulles à verres en sous-sol ?
- Pendant un moment on pouvait demander à la commune une plante grimpante pour sa façade et cela aidera à dépolluer ?

LA SOCIABILITE

- Fermer certains accès le dimanche pour faciliter les balades et les rencontres et stimuler l'usage de la berne centrale aménagé en mobilier
- Faciliter le financement d'aménagement de terrasses convenables, confortables
- Prévoir des espaces d'expression pour la Commune, les riverains, artistes graffitis,...
- Quand est-ce que la buvette de la piscine va réouvrir ? Très bel endroit de rencontre
- Rendre les cours de récré modulaire pour être ouverts aux enfants le WE ?
- Pendant un moment on pouvait demander d'installer un banc devant sa porte !

Je suppose que d'autres avenues ont vécu le même sort , Qu'en est-il ?

Quelles inspirations peut-on avoir pour ce projet à Bxl, Belgique et au niveau international pour justement garder l'aspect innovation ?

Enfin, nous espérons que ces réflexions pourront guider les futures réunions

Pour que les grands investissements soient rentables et durables, 2 aspects sont essentiels :

- rendre tous les acteurs actifs au changement (écoles, commerces,...)

- instaurer plus d'autorité et de sanctions

Nous nous réjouissons du chemin que va prendre ce projet et restons à votre disposition pour toute aide

Commentaire 80

Je suis propriétaire d'un appartement situé au carrefour bréart/altemberg et j'y habite depuis presque 5 ans

Depuis que le plan move a été mis en place dans notre si belle commune, le trafic et le bruit au niveau du carrefour bréart/altemberg est infernal et invivable pendant les heures de pointes Klaxons, voiture qui bloquent le carrefour,...

Les autres rues parallèles à la rue bréart sont désormais à sens unique, pourquoi la rue bréart ne l'est elle pas? C'est la seule rue à deux sens ce qui crée un plus grand trafic et un encombrement au carrefour avec la chaussée d'altemberg

Une première solution serait de

- changer la rue bréart en sens unique (idéalement vers le parc de Forest, seule rue avec accès direct au parc et à ces jolis grands arbres)

Deuxième solution:

- mettre des feux de Sécurité routière pour empêcher les voitures de bloquer le carrefour ou les klaxons incessants

J'espère que mes remarques seront prises en considération,

Commentaire 81

La suppression du passage des Bus TEC & de Lijn rue de Tamines, de Roumanie et (haut) rue de la Victoire est une excellente décision ! Merci

Commentaire 82

Il faut trouver une alternative pour les 100 emplacements qui seront supprimés Avis négatif !!
Pas de Good Move

Commentaire 83

Créer des pistes cyclables au milieu de l'avenue du Parc et non sur le côté Merci

Commentaire 84

We ween dat in het nieuw plan het doorgaand verkeer in onze straat zal vergroten. De straat is al smal en vooral tijdens de spits druk, vooral ook door auto's die zoeken naar parkeerplaats. Voor ons is het vooral belangrijk dat de snelheid wordt ingeperkt en de infrastructuur zo wordt aangepast zodat het doorgaand verkeer echt belemmerd wordt. En dat er gemonitord wordt zodat het plan aangepast kan worden indien nodig.

Commentaire 85

je vous remercie de m'avoir informé sur le plan de circulation à Saint-Gilles (et de m'avoir invité à lire le plan Good Move sur internet, ce que je viens de faire), pour donner mon avis. Je me sens bien informé, en toute transparence, même si ma langue maternelle n'est pas le français (mais allemand).

En tant que citoyen de Saint Gilles, qui utilise régulièrement le vélo et parfois la voiture (cambio carsharing) depuis plus de 8 ans, mais aussi le tram et la marche à pied, j'accueille très favorablement le plan Good Move. Nous avons encore trop de trafic à Saint-Gilles et à Bruxelles en général, ce qui nuit à la qualité de vie (air, bruit, espace dans la ville).

Je voudrais vous demander, lors de la mise en œuvre de Good Move à Saint-Gilles, de vous engager, entre autres, à planter davantage d'arbres dans les rues. Les arbres sont importants, surtout en période de crise climatique, pour faire baisser la température et purifier l'air. La plantation devrait se faire en premier lieu sur l'emplacement actuel de la rue, car le passage pour Piétons est souvent déjà trop petit. Les arbres pourraient également servir à ralentir le trafic automobile, afin de garantir plus de calme et moins d'accidents (ralentisseurs).

Je vous demanderais ensuite de vous pencher concrètement sur la chaussée Charleroi et la rue Defacqz adjacente. Ces deux rues servent encore trop souvent de routes pour le trafic de transit, alors qu'elles ne devraient pas l'être. C'est pourquoi les voitures y roulent trop vite, ce qui rend la circulation à vélo dangereuse et produit du bruit. Les ralentisseurs peuvent ici aider à définir le caractère de la rue. Cela pourrait inciter les personnes qui utilisent la rue comme voie de transit à changer de mode de transport.

La rue Tasson-Snel a également besoin d'un emplacement central pour les vélos (y prenez un parking et installez svp des arceaux pour vélos). Il n'y a guère de lampadaires/poteaux/panneaux où l'on puisse attacher les vélos. C'est aussi ennuyeux quand il y a des visiteurs.

Enfin, je voudrais me pencher sur le rondpoint de Barriere. Cette place est malheureusement une catastrophe, elle est constamment bloquée par des voitures. Cela montre également qu'il y a trop de trafic de transit. La place devrait être végétalisée et plantée d'arbres.

J'apprécie beaucoup les changements qui ont déjà été initiés ces dernières années, surtout après la pandémie. Mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour que le quartier

soit agréable à vivre C'est pourquoi je vous exprime mon soutien pour des mesures ambitieuses, même si les phases de transformation et d'adaptation peuvent être fatigantes au début

Commentaire 86

Suite à la réunion du 16 octobre à l'hôtel de ville pour la place Van Meenen ,je peux quand même dire que je suis fort déçue surtout par le fait de la difficulté de rejoindre Forest et ainsi nous enfermer dans notre quartier Morichar

Tout est fait pour les Piétons :parking inexistant ,difficulté de rejoindre la chaussée d'Alseberg en voiture,vous renouvelez la place mais les rues avoisinantes sont en mauvais état pour les Piétons depuis Morichar en passant par la rue de Lausanne

Beaucoup de rues sont en forte pente aussi donc la voiture est d'un bon secours

Cette place avec un marché par semaine deviendra encore une extension des cafés comme le reste depuis le parvis

Pour faire les courses aussi ,on ne peut pas tout faire à pied ,pas une seule boulangerie à proximité comme avant, les habitants ont changé de look et de village le haut est devenu élitiste,plus rien à voir avec le St Gilles de 1992 année où je suis venue y habiter

Bref si on n'est pas Piéton ,on est assigné a résidence faut il encore qu'on vienne nous voir vu que le parking en rue coûte fort cher même si on en trouve un

Certaines villes ont des navettes pour circuler ici on supprime le seul arrêt de bus qui passait dans notre quartier pour le mettre bien loin

Voilà mon avis comme vous me l'avez demandé à la sortie de réunion

Commentaire 87

Nous habitons rue Berckmans à Saint-Gilles

En ce qui concerne notre quartier l'impact est marqué par le double sens unique de la rue Hôtel des Monnaies et le sens inversé rue Bosquet qui ne permettra plus aux voiture de prendre la petite ceinture via la rue d'Ecosse, nous voudrions comprendre ce qui est donc prévu à cet effet car l'impact est conséquent

Cordialement

Commentaire 88

Je vous écris au sujet du nouveau plan de circulation de Saint-Gilles, qui est actuellement en phase de consultation publique (<https://quartiersapaises.brussels/parvis-st-gilles/dans-le-detail>)

Je suis très favorable à la diminution du trafic dans le quartier et à l'augmentation de l'habitabilité par la végétalisation et la mobilité douce Cependant, je pense qu'il y a des aspects du plan qui ne vont pas assez loin et qui sacrifient le bien-être de certaines rues, aggravant ainsi leur situation

Je pense à une situation concrète : la rue Saint Bernard, de la Chaussée de Waterloo au Ch de Charleroi, est une rue sans arbres et, pour la plus grande partie, à double sens Le nouveau plan ne modifierait en rien cette situation Cependant, compte tenu des modifications qui

interviendront tout autour, cette rue deviendra un axe de circulation, ce qui est déjà le cas depuis la transformation de la rue de Savoie. Le résultat sera donc une rue moins agréable à vivre. L'absence d'arbres est également notable. En passant de la rue de Savoie (à sens unique, avec des arbres) à la rue Saint Bernard (à double sens, sans arbres), on remarque une différence incroyable. De plus, il n'y a pas de radars sur Saint Bernard, ce qui a pour conséquence de transformer la rue en une sorte de piste de course tous les soirs.

Concrètement, je demande à la mairie de reconsidérer la situation de la rue saint Bernard dans le futur plan de circulation, et de mettre en place la végétalisation (arbres), le sens unique, et des infrastructures cyclables adéquates.

Actuellement, les cyclistes sont contraints de circuler sur la même voie que le trafic bidirectionnel et sont souvent en danger.

Je suis tout à fait favorable à un quartier plus agréable et plus sain, et je le soutiens de tout cœur. Mais je ne veux pas que certaines rues soient sacrifiées au profit d'autres. Je pense que la mairie a le devoir d'améliorer l'habitabilité pour tous (et qu'elle en a les moyens). Je suis toujours disponible pour une réunion si les représentants du service de mobilité souhaitent discuter davantage de ces questions.

Commentaire 89

J'habite un appartement situé au carrefour rue Antoine Bréart/Ch. Alseberg depuis quelque année.

J'ai constaté que depuis la mise en sens unique de rue de Savoie le trafic sur Bréart a augmenté. Je constate aussi que le bruit provenant du trafic d'Alseberg devient de plus en plus insupportable même avec toutes fenêtres fermées, le bruit rentre. Lors des jours des canicules en plus fermer les fenêtres rend invivable l'appartement. Vu la configuration du bâtiment toutes les pièces de vie donnent sur les deux voiries, y compris les chambres à coucher.

Une solution envisageable est la mise en sens unique de Bréart, pour la quelle il faudra aussi un projet de réaménagement avec plantation d'arbres, élargissement du trottoir pour réduire le profil de la chaussée et la rendre moins attractives pour le passage des voitures, comme dans d'autres rues se fait déjà.

Alseberg est une voirie 30km/h mais elle est arpentée à une plus grande vitesse, et on a l'impression que, de toute façon la charge de trafic est de plus en plus importante et que rien est fait pour l'apaiser et la rendre plus agréable, néanmoins le grand nombre de personnes qui y habitent. Qu'elle est le plan pour l'apaisement de cette voirie? Il me semble urgent prendre des initiatives fortes pour que les personnes puissent continuer à y vivre dignement.

J'espère que ces remarques seront prises en considération et pourrons vous être utiles pour avancer dans votre réflexions

Commentaire 90

Bonjour, je suis commerçant sur la chaussée de Waterloo et en désaccord total avec l'idée d'un plan qui transformera Saint-Gilles encore plus dans un enfer. Ça tuera tout les commerçants et ça ne rendra pas plus fluide mon si beau quartier où je suis né et où j'ai grandi. Arrêtez de prendre des décisions sans concertation avec les habitants et commerçants. Revenez à la raison svp

Commentaire 91

J'aimerais transmettre mes commentaires pour votre enquête en cours concernant la mobilité dans notre quartier :

1 Les voiture roulent à une vitesse dangereuse dans la rue de Roumanie, entre la rue de la Victoire - Pl Morichar. Des ralentisseurs sévères sont nécessaires de toute urgence !!!

2 Le carrefour de la Rue de Roumanie & de la Rue de la Victoire est chaotique & dangereux (nombreux accidents!!!!)

a Dangereux pour les Piétons rue de la Victoire - les voiture descendent la pente à grande vitesse!

b Les voiture qui montent la rue de la Victoire accélèrent fort dans la rue de Roumanie comme dans un rallye!

c les bus TEC et De Lijn ne devraient pas passer ici et rester sur les routes principales. Surtout les bus articulés sont trop longs pour passer en toute sécurité, faire marche arrière et négocier constamment avec les voiture pour prendre le virage, cela provoque des embouteillages et des klaxons non-stop!

Je ne proposerais pas de feux tricolores par crainte d'une congestion supplémentaire du trafic, mais des ralentisseurs sévères exigés des quatre côtés du carrefour

Commentaire 92

Bonjours à vous j'ai visualisé les nouveaux plans que vous avez envie d'effectuer ce n'est vraiment pas une bonne idée ce sont de grand axe que vous voudriez remettre en sens unique ex La rue hôtel dès monnaies ,ch Waterloo , av du parc svp veuillez prendre en considération que déjà ces assez pénible pour les habitant la circulation actuelle sur la rue Théodore verhaeghen a cause du pont vétérinaire et av fonsny laissée notre St gilles telle quelle svp ne nous embarrassez pas avec encore plus de circulation avec votre nouveau plan moi habitant de saint Gilles depuis 40 ans je trouve que ces déjà assez pénible comme ça laissez St gilles telles quel svp voila en espérant que vous prendrez en compte la parole des habitant de ce quartier qui habitent là depuis de longue année merci

Commentaire 93

La déviation des trajets des bus (TEC et De Lijn), rue de Roumanie, rue de Tamines et rue de la Victoire va apporter beaucoup d'apaisement

Le plan est très bien, dont la mise en sens unique (dans les 2 sens) de la rue Hôtel des Monnaies

Commentaire 94

Je préconise de laisser tel quel le tracé de la rue Bosquet La nouvelle proposition générera plus de trafic J'habite rue Jourdan et actuellement vous pouvez facilement accéder à la rue/ring du tunnel Louiza Le nouveau tracé avec inversion de la rue à sens unique :

- créer un long détour

- Plus d'émissions de CO2 et d'embouteillages car il y a de nombreux feux tricolores au détour

- Plus de circulation à l'intérieur de Saint-Gilles, ici je m'attends à beaucoup plus de circulation de transit de la part des véhicules venant de la rue Waterloo En raison du ramassage des ordures, il y a toujours un embouteillage dans la rue de Suisse

C'est pourquoi je suis contre cette proposition

Qu'est-ce qui vous fait changer la direction de la rue Bosquet ? Qu'est-ce qui vous amène à votre suggestion?

Commentaire 95

Je suis habitant de la rue Bosquet, depuis 1987

Suite à la réunion « de consultation » qui s'est tenue le 18/10 dernier rue de la Croix de Pierre, à l'initiative de la commune, et qui était assez cahotique dans son organisation, voici mes remarques qui concernent spécifiquement le quartier du haut de Saint-Gilles (Bosquet, Jourdan, Suisse, Stas, Capouillet, Ecosse, Berckmans, ...) :

Changement de sens de circulation rue Bosquet (entre avenue de la Toison d'Or et la rue Jourdan) Cette proposition de modification apporte une entrée supplémentaire dans le quartier, alors qu'il y a en déjà 4 (rues de Joncker, Jourdan, Ecosse et Capouillet) et réduit les 2 sorties (rues Bosquet et Suisse) à une seule (rue de Suisse), qui déversera tout le flot de voiture rue Berckmans déjà fort fréquentée Pour les habitants du quartier, la seule voie possible pour accéder à l'avenue de la Toison d'Or (petite ceinture) consistera à passer par la rue de Suisse, descendre ensuite la rue Berckmans et ensuite remonter la rue Hôtel des Monnaies ! Ceci n'est évidemment pas réaliste et donc inacceptable

Le nombre de véhicules des résidents du quartier va en outre sensiblement augmenter (environ 60 véhicules) suite à la réalisation de deux projets résidentiels situés rue Jourdan (entre

Berckmans et Bosquet, et entre Bosquet et De Joncker)

La sortie de la rue Bosquet sur la Toison d'Or entrainerait aussi l'obligation pour tous les véhicules du grand complexe de bureaux et de logements (ex-siège d'AXA Belgium, actuellement occupé par la Régie des bâtiments), de prendre la rue Bosquet et donc de faire un grand et laborieux détour pour rejoindre l'avenue de la Toison d'Or. On peut en effet difficilement imaginer que tous ces véhicules (plus de 250) continueraient dans le futur à entrer mais surtout à sortir directement sur l'avenue de la Toison d'Or, c-à-d en croisant le flux supposé entrer dans la rue Bosquet à cet endroit. Par ailleurs, l'aménagement actuel de Toison d'Or devant la rue Bosquet, qui vient à peine d'être réalisé, devrait alors être à nouveau adapté (avec nécessité d'un permis d'urbanisme)

Le haut de la rue Berckmans (croisement chaussée de Charleroi) ne permettant pas de tourner à gauche et rejoindre la place Stéphanie et ensuite l'avenue de la Toison d'Or, il faut donc prendre toute la rue Berckmans jusqu'en bas et ensuite prendre exclusivement Hôtel des Monnaies et arriver ainsi à Toison d'Or où on peut prendre à gauche vers la gare du Midi ou à droite vers la place Louise. Il y a des rumeurs qui circulent depuis des mois sur des changements importants de sens du trafic chaussée de Charleroi, mais rien n'a été précisé à ce sujet lors de la réunion, (ni dans les documents) alors que cela pourrait avoir un impact significatif.

Sur le projet de plan, il est indiqué que le tronçon de la rue Hôtel des Monnaies entre Victoire et Source constitue un « changement de sens » (selon la légende du plan), or il s'agirait de la mise à sens unique de ce tronçon de Hôtel des Monnaies, ce qui entrainera forcément un report de trafic sur la rue Berckmans pour tous les véhicules venant de la petite ceinture. Autrement dit on va transformer cette dernière qui est locale et résidentielle (+ une crèche) en une rue de (très) fort transit, ce qui n'est évidemment pas de nature à rencontrer l'objectif même du plan tel qu'annoncé. La sécurité des familles et des cyclistes y sera en outre grandement compromise. Dans les documents mis à disposition sur le site et lors de la réunion, on ne voit aucun lien clair avec les projets des communes voisines (BXL Ville, Ixelles, Forêt). Comment se faire une juste idée des reports de trafic en l'absence de telles informations essentielles ? Par exemple, le projet de plan délimite une zone, sans aucune indication des modifications éventuelles à la situation existante, mais « sous réserve d'approbation par le collège forestois » !!!

On n'a reçu également aucun document sérieux sur les comptages de véhicules dans le quartier ni sur le fait qu'ils seraient « en transit » ou « en destination » ; la méthodologie même est dès lors sujette à caution, voire plus.

Je vous demande dès lors de revoir fondamentalement votre projet de plan et de tenir compte de mes remarques.

Commentaire 96

Je vous écris pour exprimer mon désaccord avec certains choix qui sont faits par votre administration en matière de mobilité. Je comprends que vous essayez de réduire le nombre de voitures à Saint Gilles. Mais ce que vous faites en réalité, c'est gentrifier encore plus notre quartier. En supprimant un nombre insensé de places de stationnement public sans proposer

AUCUNE solution, vous punissez la classe ouvrière de Saint-Gilles, les PME, et ceux qui n'ont pas les moyens de se débarrasser de leur voiture ou de payer une place de parking privée. Comme toujours, ceux qui doivent payer sont les plus défavorisés. Vous punissez également les personnes qui, pour plusieurs autres raisons, ne peuvent pas remplacer leur voiture par les transports publics (insuffisants) qu'offre Bruxelles. Comme par exemple les personnes handicapées, ou les personnes qui ont besoin de soins médicaux, ou les soignants médicaux même.

Je vis à Saint Gilles depuis 7 ans, j'ai vu la taxe de stationnement augmenter de 400% alors que les places de stationnement diminuent de plus en plus. Mon fourgon utilitaire a déjà été victime de vandalisme anti-voiture, comme plusieurs autres garés dans la même rue (Rue Antoine Bréart, devant le Commissariat) et absolument rien n'a été fait. J'ai exprimé mon opinion et ma protestation concernant la suppression de places de stationnement sur la Place Van Meenen et je n'ai reçu aucune réponse.

En rue Antoine Bréart, dès aujourd'hui, au moins 30 places de stationnement vont être supprimées en raison de travaux au Commissariat. J'ai aussi découvert que plus de 100 places de stationnement vont également être supprimées dans l'Avenue du Parc. C'est tout simplement choquant. Où vont se garer toutes ces voitures ? Est-ce que ça ne vous dérange tout simplement pas ? Notre quartier est déjà devenu de plus en plus hostile, n'aggravons pas les choses. En tant que Saint-Gilloise, parlant pour moi et pour mes voisins, je vous invite à trouver une solution à ce problème.

Merci

Commentaire 97

En regardant les plans proposés pour le CLM de Saint-Gilles, je suis assez étonnée de voir qu'il y a très peu d'actions dans le haut de Saint-Gilles notamment au niveau du carrefour Janson.

Dans les plans initiaux, il y avait une mise à sens unique du haut de la rue de la Victoire ce qui n'est plus le cas. Le carrefour Janson est assez problématique notamment pour les modes actifs du rail mais aussi aux nombres de croisement de voiries. Limiter le nombre de croisements possibles via la mise en sens unique de certaines voiries pourrait déjà améliorer cette problématique.

Concernant la chaussée de Charleroi, c'est vraiment très dommage qu'aucune mesure ne soit prise non plus. Vu que ce n'est pas un bord de maille, c'est une occasion ratée de ne pas rediriger le trafic vers les axes structurants. Cette chaussée est aussi problématique pour les cyclistes et diminuer la charge de trafic permettrait de rendre cet axe plus sûr. Le filtre au niveau du goulet Stéphanie permettrait cela mais on dirait que le collège en a décidé autrement et a préféré favoriser la circulation automobile, contrairement au principe STOP.

J'espère qu'il sera possible de faire remonter ces points auprès des décideurs politiques.

En tout cas merci pour le travail accompli, je sais que les décisions ne sont pas prises à votre niveau et qu'il faut suivre les décisions pas toujours logiques du collègue

Bonne journée,

Commentaire 98

Je vous contact au sujet du nouveau plan de circulation (Contrat Local de Mobilité – CLM) pour Saint-Gilles, dont j'ai lu avec attention la documentation et qui hélas m'inquiète énormément quant aux répercussions sur le quartier dans lequel je vis en famille

En effet, à lire le nouveau plan je constate qu'un automobiliste (par exemple) venant de Forest, via la place de Rochefort, ne pourra plus rejoindre la Rue Hôtel des Monnaies par la Barrière et devra immanquablement (à moins de détours colossaux) passer par les petites rues de Saint Gilles, via la rue de la Perche, puis la rue Guillaume Tell, la rue de Prague et enfin rue Vanderschrick Je pensais que de déporter le trafic des grands axes dans des petites rues était contraire à la philosophie des plans de circulation de la Région Bruxelloise Ceci pour des raisons évidentes de nuisances sur la qualité de vie des habitants des petites rues étroites, et souvent déjà engorgées

Actuellement, il existe déjà un trafic de transit qui, pour éviter la Barrière déjà engorgée, passe par la rue Combaz (qui changera de sens (?)) ou la rue de la Perche vers la rue Guillaume Tell, rue de Prague et la rue Vanderschrick Cet itinéraire est déjà emprunté par de nombreux automobilistes et est déjà systématiquement bouché (matin et soir), alors que la Barrière de Saint-Gilles n'est pas encore mise en sens unique! Engendrant des nuisances sonores (klaxons, bruits de moteur, et j'en passe) et souvent des problèmes de sécurité routière au carrefour Guillaume Tell/Rue Théodore Verhaegen Je passe ici les automobilistes pressés qui accélèrent dans la ligne droite et manquent souvent de peu de renverser les Piétons et ceux pris dans les embouteillages et qui mettent leur musique à haut volume et troublent un quartier entier

Lisant le nouveau plan de circulation, je n'ose pas imaginer ce que cela donnerait si le trafic de la Barrière y était déporté En termes de sécurité routière pour nos enfants, mais également de pollution de l'air dans la rue ET dans les habitations (voir les relevés de Curieuzenair alarmants en 2021 : <https://curieuzenair.brussels/nl/de-resultaten/>), je n'arrive pas à comprendre la plus-value de ce détournement et m'inquiète pour la santé et la qualité de vie de ma famille et de tous mes voisins Je voudrais donc comprendre l'analyse de la Commune

Plus avant, si ce détournement sera effectif pour les voitures, motos, mobylettes, etc qu'en sera-t-il pour les camions et camionnettes / pour le transport lourd? Par où passeront-ils? Aussi par les Rues de la Perche et Guillaume Tell?

Enfin, pour ajouter à mon inquiétude première, après avoir assisté à la consultation du 28/10

Rue de la Croix de Pierre, j'y entendais, qu'aucun monitoring, ni en terme de trafique, ni en terme de qualité de l'air, n'est encore envisagé De plus, aucun aménagement pour ralentir le trafic dans la Rue Guillaume Tell ne serait planifié Qu'en est-il vraiment?

Une analyse générale de la qualité de l'air par un organisme indépendant avant et après l'application du nouveau plan me semble indispensable! Ce pour tout Saint-Gilles!

Je vous remercie d'avance pour l'attention bienveillante que vous voudrez réserver au présent mail et pour votre retour rapide

Commentaire 99

J'ai assisté à votre présentation ce mercredi à propos du nouveau plan de circulation proposé aux habitants de Saint Gilles

Si personne ne conteste la proposition de réduire le trafic routier sur St Gilles, la méthode employée n'est pas la bonne En effet, à quantité égale de voiture passant sur le territoire, le fait de ne laisser passer ce flux de voiture que par certaines rues entraînera pour ces dernières une surcharge de voiture qui va dégrader fortement la sécurité et le bien-être de quartiers entiers

C'est en amont, donc en diminuant ce flux entrant sur notre territoire qu'il faut travailler et non en canalisant ce trafic par des rues qui seront surchargées de voiture et où le bien-être et la sécurité des gens seront sacrifiés aux intérêts des navetteurs

La mesure principale à laquelle je m'oppose fermement est la mise à sens unique du bas de la rue Hotel des Monnaies qui va entraîner des conséquences funestes de plusieurs façons, principalement pour la rue Berckmans où je réside depuis 40 ans

Cette rue va donc recevoir dans le sens de la montée tout le trafic de la petite ceinture et dans le sens de la descente, le trafic de la chaussée de Charleroi, car les promoteurs du plan se gardent bien de dire que dans un autre chapitre, une mise à sens unique de Berckmans à Stephanie de la chaussée cde Charleroi est prévue et demandée de longue date par la STIB (depuis les travaux de la STIB il y a 20 ans, où une phase de tests, avec des résultats catastrophiques pour les habitants qui s'en souviennent, avait eu lieu durant les travaux) Malgré plusieurs demandes durant la soirée, on s'est bien gardé de répondre à ma question mais ce projet existe bel et bien (il englobe toute la zone Defacq jusqu'à Bailly) et j'en ai vu tous les détails il y a quelques mois

La rue Berckmans, qui est actuellement à la limite de la congestion, avec aux heures de pointe une circulation souvent à l'arrêt avec son concert de klaxons, d'agressivité et de dangerosité pour les Piétons sur les passages protégés, verra, une grande partie de la journée, la circulation complètement à l'arrêt avec pour conséquence que toute la CIRCULATION DES 2 ROUES SE FERA SUR LES TROTTOIRS, ce qui est déjà le cas actuellement quand les vélo, trottinettes et motos (une Harley Davidson m'est un jour passée devant le nez, devant mon domicile) trouvent plus

pratique et plus sécurisant pour eux de rouler sur les trottoirs au mépris de la sécurité des Piétons, poussettes d'enfants (crèche au 117) plutôt que d'attendre que la file avance...les larges trottoirs de la rue Berckmans sont si tentants... et le seront encore beaucoup plus ...

C'est une CONSTANTE AUTOMATIQUE ET IRREFUTABLE : tout le trafic deux roues passe sur les trottoirs quand la circulation est à l'arrêt où que cela soit à Bruxelles Il suffit d'en faire l'expérience en se garant en double file et de regarder ce qui se passe C'est édifiant et dangereux Beaucoup de ces arrêts en double file sont malheureusement indispensables (riverains qui se parquent, travaux, livraisons) et il est donc illusoire de croire qu'il suffira de décréter qu'il est interdit de s'arrêter Ne parlons pas des camions, camions poubelles et autres autocars (2 hôtels dans la rue), pour qui se croiser dans notre rue est un défi, nécessitant souvent que des voiture reculent pour leur dégager les quelques centimètres nécessaires...pendant que vélo et trottinettes contournent le problème sur le trottoir...

Un chaos total est donc malheureusement à prévoir avec une mise en danger des Piétons sur les trottoirs et les passages cloutés, endroits où ils devraient être en sécurité absolue Une crèche (Les Petits Pas) se trouve au 117

Habitant depuis près de 40 ans rue Berckmans, n'utilisant quasi plus ma voiture (et c'est très bien) je ne me sens plus en sécurité comme Piéton depuis l'apparition sur nos trottoirs des trottinettes et des

vélo (des cyclomoteurs électriques en réalité) Ils roulent beaucoup trop vite grâce à leur batterie et beaucoup roulent systématiquement sur les trottoirs Une pizzeria (Domino) se trouve au carrefour et à certaines heures, ce sont des dizaines de vélo électriques de livraisons qui remontent la rue à vive allure, le plus souvent sur le trottoir, le GSM en main pour encoder la destination ...

En conclusion, les mesures à prendre doivent impérativement sanctuariser les trottoirs comme espace de sécurité absolue pour les Piétons : aucun deux roues en mouvement, ni par terre (la ligue Braille est sur notre commune, pensez aux mal voyants aussi...) La circulation donc doit rester fluide pour que le trafic deux roues reste sur la rue...c'est simple mais difficile à faire admettre à des fanatiques qui croient que mettre la circulation à l'arrêt va tout régler...

Le trafic doit être réduit en amont et pas bloqué en aval sur quelques axes sacrifiés aux navetteurs...qui se fichent bien de nos quartiers C'est en amont qu'il faut porter l'effort

Tout l'effort de la Région, assistée par les communes pour les détails pratiques, doit viser à proposer aux navetteurs une solution de parking hors de la ville en connexion, 24h sur 24 avec des transports en communs efficaces et sécurisés De même, la finalisation du RER est indispensable pour faire changer les habitudes du tout à la voiture Un péage comme à Londres, Bergen, Oslo et des tas d'autres villes européennes est envisageable si ces mesures sont

efficaces

L'arguments des subsides est stupide et malhonnête : on fait des travaux par nécessité et non contre sa propre population parce qu'il faut aller vite pour des raisons politiques Celle-ci doit être convaincue par les modifications pour les accepter, sinon cela sera comme à Anderlecht et à Schaarbeek où les riverains n'ont eu que de la violence et à opposer aux mesures projetées, ce qui est regrettable, dangereux et non démocratique

Il y a des élections aussi bien régionales que communales dans quelques mois et il est impératif que ces mesures soient discutées dans les réunions préélectorales et que chaque parti prenne clairement position Nous sommes en démocratie et la majorité s'exprimera en connaissance de cause

Il faut que la population concernée puisse voter lors d'une consultation populaire après une série de réunions comme celle-ci Je n'ai vu PERSONNE lors de la soirée qui était d'accord avec les mesures projetées L'avis des personnes riveraines vaut plus que toutes les études de traçage GPS et autres...Ce sont des personnes et pas des données (invérifiables et empiriques) Qu'ils soient écoutés car ils savent de quoi ils parlent et font tout pour embellir leurs quartiers...

Commentaire 100

Je vous notifie ma ferme opposition au projet en question, en particulier en ce qui concerne la suppression de presque toutes les places de parking et la mise à sens unique d'un tronçon de l'avenue

A mon cabinet, je reçois des patients venant de tout Bruxelles et également de province La plupart viennent en voiture, il y a beaucoup de personnes âgées, parfois à mobilité réduite, et également des enfants ou adolescents accompagnés Déjà actuellement, ils éprouvent des difficultés pour se garer, il arrive qu'ils soient en retard pour cette raison La suppression de places de parking entrainera inmanquablement une perte majeure de mon activité professionnelle

Je me rends plusieurs fois par semaine à l'un ou l'autre hôpital (HUDERF, Brugmann, Basilique), parfois en relative urgence, à toute heure, je ne peux pas avoir mon véhicule garé à un km et je dois pouvoir revenir chez moi, parfois tard

Seront également affectés par la pénurie de parking :

La venue de corps de métier de tous genres, électricien, plombier, entrepreneur de travaux divers, qui doivent avoir accès à leur matériel dans leur véhicule

La vie sociale, les invités, les amis

Au lieu « d'apaiser le quartier » on va provoquer des conflits de voisinage, des disputes pour une place

La mise à sens unique d'une partie de l'avenue ne va pas « fluidifier » le trafic, au contraire, elle va entraîner des embouteillages supplémentaires et des détours, donc générer du stress et augmenter la pollution

J'espère que le bon sens va l'emporter et ce projet sera abandonné

Commentaire 101

J'ai été ravi de trouver dans ma boîte aux lettres votre « avis aux habitants » et je m'associe entièrement à votre revendication éminemment légitime. Je viendrai à l'une de vos prochaines réunions information

A toutes fins, vous trouverez en pièce jointe copie de la lettre de réclamation que j'ai moi-même envoyée ce 20 octobre 2023 notamment à l'Urbanisme de St-Gilles, dans le cadre de l'enquête publique générée par la demande de PU de la Région bruxelloise

La Région appartient à ses habitants qui y vivent, et non aux quelques huluberlus de certains cabinets de ministres bruxellois, qui ne représentent qu'eux-mêmes et qui, désireux d'appliquer leurs propres visions souvent irréalistes, se moquent entièrement des véritables desiderata et besoins des Bruxellois. La circulation dans et autour de Bruxelles-Ville est devenue une véritable catastrophe pour les habitants de la Région et ses commerçants, n'en déplaise aux soi-disant « études » commandées par les cabinets ministériels qui les stipendient.

On sait que les habitants du quartier de Cureghem se sont révoltés et que la Commune d'Anderlecht a été contrainte de faire marche arrière. Il faut aussi que les Saint-Gillois se mobilisent pour se faire entendre !

Je pense qu'il serait utile de compléter votre mobilisation par la consultation d'un avocat spécialisé en matière d'Urbanisme, comme telle est mon intention personnelle de le faire (je compte consulter l'un de mes confrères spécialisés et pense que nous devrions envisager une démarche collective en ce sens)

Commentaire 102

Je vous notifie ma plus ferme opposition au projet en question

En effet étant moi-même Piéton, cycliste et conducteur/propriétaire de voiture le projet en question est un non sens le plus totale qui ne va que engendrer des problèmes dont TOUT les usager de la route vont subir les désagréments

L'Avenue du Parc qui a été transformé il y a peu n'a pas besoin tels travaux inutiles et coûteux:

- Cet argent pourrait servir à bien d'autres fins
- L'élargissement des trottoirs est inutile la largeur actuelle est bien suffisant: je n'ai jamais vu de « bousculade » sur les trottoir et la convivialité est parfaite !
- Cet élargissement n'ayant pour but que de « liquider » les voiture
- Aménagement d'une piste cyclable plus large et de nouveau pour « punir » les automobilistes est inutile
- Étant moi-même cycliste, je n'ai PAS connaissance de problèmes / accidents entre les voiture en générale et les vélo dans l'avenue... Les voiture se déboitent avec prudence à vitesse modéré (pour rappel 30km/h) lors de dépassement des vélo - Une peinture jaune sur la voirie actuelle (comme il est d'usage de faire pour rappel de piste cyclable) devrait suffire en limitant les budgets plus que coûteux
- La suppression d'une centaine c'est à dire QUASI LA TOTALITÉ des places de parking est totalement inconcevable, inutile qui ne fera que engendrer encore plus de problèmes dans ce quartier ou les places de parking se font chère (votre plan d'augmentations des tarifs de parking dans ce quartier résidentiel ayant déjà fait chuter le nombre de voiture)
- L'aménagement des parterres de fleurs et plantes le long des trottoirs/ pistes cyclable qui en théorie sont superbes sur plan ne servirons que de dépotoir et si mal entretenu qu'à l'Avenue des Villas, seront une catastrophe visuelle et créera un sentiment de quartier sale... Pourquoi ne pas mieux emménager les parterres centraux?
- La coupe de 21 arbres dans la rue est une incompréhension la plus totale: après la coupe des marronniers de l'époque les arbres actuelles commencent enfin à avoir de l'ampleur... pourquoi les couper? Dans quel but?

Je pourrait encore et encore donner des exemples, qui manquent totalement de bon sens

J'espère que ce projet n'aboutira pas à l'aveugle et sera reconsidéré pour le bien de tous

Commentaire 103

Je salue favorablement les propositions visant à simplifier le carrefour de Barrière, un lieu inhospitalier pour tous, particulièrement pour les cyclistes et les Piétons, y compris les jeunes enfants qui fréquentent les écoles, crèches et commerces environnants La transformation de ce carrefour complexe en un rond-point plus clair avec une seule voie de circulation est une amélioration bienvenue Les élargissements des trottoirs, sont particulièrement absolument

nécessaires, surtout entre la Chaussée de Waterloo et la Rue Hôtel des Monnaies, où le flux Piéton est important

La suppression des feux tricolores et l'installation de plateaux surélevés aux intersections améliorent considérablement la sécurité des Piétons en établissant clairement leur priorité. Cependant, je reste préoccupée par la circulation maintenue sur l'axe Petite Ceinture/Hôtel des Monnaies/Avenue du Parc, entraînant des congestions nuisibles aux écoles locales. Il est essentiel d'envisager des filtres modaux ou des goulets sur d'autres voies pour résoudre ce problème.

De plus, un report de trafic est prévu sur l'Avenue Clémentine et l'Avenue des Villas. Pour atténuer cela, il est indispensable de piétonner l'espace sur l'Avenue des Villas entre la rue Garibaldi et la chaussée d'Alseberg, basé sur le succès des piétonisations précédentes dans ce secteur.

Concernant les aménagements cyclistes, il est regrettable que la configuration actuelle maintienne un caractère routier à Barrière. Une piste cyclable séparée du trafic automobile serait plus sûre et encouragerait les usagers à prendre le vélo alors que beaucoup évitent pour l'instant de passer par la Barrière.

La suppression de places de stationnement sur l'Avenue du Parc est une mesure positive pour les cyclistes, mais je recommande d'ajouter des séparateurs physiques pour prévenir le stationnement sauvage ainsi que des racks pour laisser les vélos. La continuité de la piste cyclable séparée est absolument essentielle pour garantir la sécurité des cyclistes et éviter les conflits avec les automobilistes impatientes.

Enfin, je salue vivement les efforts de végétalisation et de gestion de l'eau du projet. Ces initiatives ambitieuses sont cruciales pour préserver nos infrastructures face aux défis climatiques. La bande de végétalisation proposée non seulement sécurisera les trottoirs contre le trafic automobile, mais contribuera également à rafraîchir l'espace urbain et à favoriser la biodiversité.

Je vous remercie de prendre en compte mes suggestions lors de vos délibérations. Je souhaiterais également être entendue lors de la commission de concertation du 7 novembre 2023.

Commentaire 104

Je reviens vers vous après réception de votre courrier pour le projet de l'avenue du parc.

Je ne suis pas d'accord avec votre projet, j'estime que pour nous habitants de la rue à l'heure actuelle le manque de place est déjà assez compliqué comme cela, nous devons déjà tourner plusieurs dizaines de minutes dans le quartier afin de trouver un stationnement.

Et ce qui concerne le sens interdit dans l'avenue du parc je pense que ça ne fera qu'augmenter le trafic dans d'autres rues, l'avenue du parc reste un axe fortement emprunté durant l'es heures de pointe grâce à sa facilité de rejoindre la E19 J'estime également que l'avenue du parc est une avenue assez large pour trouver d'autres solutions

Commentaire 105

Wij staan zeer positief tegenover uw plan om de levenskwaliteit in Sint-Gilles te verbeteren dankzij een nieuwe visie op mobiliteit

ECHTER

Jullie plan wat nu op tafel ligt om de Munthofstraat enkelrichting straat te maken en het laatste deel van Bosquetstraat richting kleine ring enkelrichting te maken zal het probleem verplaatsen en bijgevolg niet oplossen maar duidelijk verergeren voor ons als bewoner van de Berckmansstraat (Sint-Gilles!!!)

De Berckmansstraat is nu reeds een drukke straat met handelaars, een kinderdagverblijf, vele parkings, ... en tijdens de spitsuren duidelijke filevorming

Door de wijziging van Munthofstraat en Bosquetstraat zal dit zeer duidelijk alleen maar verergeren en niet meer leefbaar zijn

Dus jullie mooie doel naar verbetering van levenskwaliteit zal duidelijk voor ons niet van toepassing zijn

Bijgevolg vragen wij jullie met aandring de plannen te herbekijken en te wijzigen zodat het voor eenieder een positief verhaal wordt en niet enkel voor Munthof en Bareel

Commentaire 106

Rue de Prague artère principale

En prenant connaissance de nouveau plan de circulation, je me rends compte avec horreur que Rue de Prague va devenir l'itinéraire n°1 pour les usagers voulant aller vers petite ceinture Est-ce fait exprès ?

J'ai entendu dire qu'il était initialement prévu de renverser le sens du début de Rue de Prague pour éviter ce souci. Mais il y a eu un retournement de situation, pourquoi cela ?

Sachez qu'énormément d'habitants ont les chambres face rue. Avoir des voitures en petits trains va augmenter la pollution et le bruit considérablement, cela serait tout simplement horrible pour nous. Avez-vous prévu une solution pour éviter ce trafic vers rue de Prague ?

Inverser le sens de Chaussée de Waterloo et Hotel des Monnaies

Pourquoi envoyons nous tout le trafic vers le Parvis ou il y aura plein de monde qui traverse sans cesse la route Cela va ralentir le trafic et poussera les gens à se détourner de cet itinéraire vers à nouveau rue de prague

Il serait selon moi bcp plus judicieux d'utiliser Hotel des Monnaies comme rue principale pour se rendre vers la petite ceinture

Merci d'avance pour vos réponses Je vois avoue être très inquiets en tant qu'habitant rue de Prague

Commentaire 107

J'habite Chaussée de Waterloo, entre le Parvis et Barrière

Si j'ai bien compris, cette partie de la Chaussée deviendra unidirectionnelle

J'ai les suggestions suivantes :

- installer une piste cyclable sécurisée : en ce moment, c'est très dangereux de monter en tant que cycliste (et franchement, parfois je n'ose pas) On risque de se faire dépasser à tout moment par un chauffard qui ne respecte ni la vitesse maximum ni la distance minimale

- prévoir plus d'espace pour les Piétons : il y a beaucoup de Piétons dans cette rue à cause de tous les magasins qui se trouvent ici Souvent, les Piétons sont obligés de se bousculer pour passer Les trottoirs sont souvent encombrés de présentoirs de magasins et il n'y a tout simplement pas assez de place

- installer des radars anti-bruit Malheureusement, il y a des automobilistes et des motocyclistes qui abusent de la route pour en faire une piste de course et qui réveillent tous les riverains à 3 heures du matin en faisant vrombir leurs moteurs

Merci en avance et je vous souhaite und excellente journée

Commentaire 108

En tant que riverain de la Rue Berckmans Je souhaiterais donner mon avis sur l'aménagement des rues et le plan de quartier apaisé

En analysant dans le détail, je constate deux points importants, qui vont avoir un effet désastreux sur la Rue Berckmans et ses habitants:

1 Mise en sens unique d'une partie de la rue de la Monnaie Cet axe routier est essentiel pour créer une liaison entre la petite ceinture et la barrière de St Gilles En appliquant un sens unique, cela va créer un détournement de trafic sur la Rue Berckmans (seule rue qui ne sera pas en sens unique) Etant donné que c'est une rue paisible avec beaucoup d'enfants, crèches, commerces, cela va vraiment nuire à l'équilibre résidentiel de ce quartier

2 Changement de sens pour la rue BOSQUET qui va dévier le trafic de transit sortant de la rue d'Ecosse et obligé de prendre la rue Berckmans pour prendre la petite ceinture En outre, cela va créer une deuxième entrée pour diriger le flux venant de la petite ceinture via BOSQUET, rue de SUISSE – traversant BERCKMANS - LOIX – LAUSANNE – Forest/Uccle/

Bref, nous souhaitons donc une modification du projet en cours, prenant en considération la Rue Berckmans et de ses habitants qui vont véritablement souffrir de ces changements

Commentaire 109

habitant rue du céleri Bruxelles 1060 nous y habitons depuis 1973 donc j'ai actuellement 68 ans et depuis 2007 je me suis seule a essayé au mieux avec les outils informatiques sans cour et à tâtons et en cherchant pas très évidant pour ma génération !

Donc je pense comprendre que a cette adresse mail je devrais vous faire part de mes remarques sur vos futures intentions de changer les direction venant de la rue jean volders vers barrière quelques changement rue du forte directions quelque changement accès rondpoint barrière donc accès montant et descendent vers Forest av du Park et si j'ai bien compris pour rejoindre ma rue du céleri déviations place de Rochefort ,rue Fernand Bernier ,rue Théodore Verhaegen arrivée barrière et puis tourné en rond pendant au moins une demi-heure et encore si on trouve une place de stationnement malgré mon paiement de ma carte de riverain ,

Donc actuellement ces déjà l'enfer pour trouver une place pour y déposer la voiture ceci est très stressant et très fatigant et très dangereux pour éviter les colissions accident vélo trottinettes et autre voiture

Donc madame moi et mes voisins de mon quartier sommes contre et très inquiet sur les qualités de notre vie au point vu du stresse que tous ces plans good move apporte sur Bruxelles

Donc nous fessons savoir nos désaccords avec vos future plans divers et nous viendrons donc nombreux le 15/11/2023 à 18 h à 21 h pour nous expliquer,

Vous allez proposer de plus nous déplacer avec le Transport en commun, mais il y a la aussi quelques remarque pour les personne âgé pas toujours proposé des places assises instabilités des conduites bus et tram longues attente après les véhicules parfois de l'insécurité, remarques et agression verbale ou autre possible expl...vol portefeuille Gsm, sac etc..., donc pour des personnes de mon âgés pas top

Je me sens nettement plus en sécurité dans mon véhicule et en effet de libérer de déplacement en dehors de Bruxelles ;

Voilà mes observations ;

Je reviens aussi sur mes explications transmises sur des problèmes autres sur la commune, le service communale ne semble pas vouloir comprendre mes remarques qui évidemment n'ont pas tous directement à voir avec le projet du good move

Donc j'espère qu'après les consultations de 15/11/2023 a des bonnes résolutions et compréhensions des administrés merci

Commentaire 110

Considérer un itinéraire dans la rue Emile Féron pour accéder au parking située au numéro 47 rue Emile Féron

Commentaire 111

J'ai participé à la réunion de consultation qui s'est tenue le 18 octobre dernier rue de la Croix de Pierre, et je suis effaré des conséquences de ce plan pour notre quartier :

Changement de sens de circulation rue Bosquet (entre avenue de la Toison d'Or et la rue Jourdan) Cette modification apportera une entrée supplémentaire dans le quartier (alors qu'il y a déjà 4 : rues Dejoncker, Jourdan, Ecosse et Capouillet) et réduira les 2 sorties actuelles rue Bosquet à une seule (rue de Suisse) et versera tout le flot de voiture dans la rue Berckmans déjà fort fréquentée. Pour les habitants du quartier, la seule voie possible pour accéder à l'avenue de la Toison d'Or (petite ceinture) consistera à passer par la rue de Suisse, descendre ensuite la rue Berckmans et ensuite remonter la rue Hôtel des Monnaies ! Ceci n'est évidemment pas réaliste et c'est cela qu'on ose appeler un quartier apaisé...

D'autre part, les emplacements de parking en rue entre l'avenue de la Toison d'Or et la rue Jourdan se situent du côté pair de la rue. Or, lorsque l'on continue celle-ci vers le tronçon situé entre la rue Jourdan et la rue de Suisse, les parkings se situent du côté impair de la rue. Cela est déjà illogique en soi, mais également dangereux dans la mesure où le seul parking d'où sortent les voitures se situe également du côté impair de la rue. Or, ce parking est occupé par 35 voitures (pour habitants et plusieurs sociétés, dont une servitude pour un immeuble de la rue Jean Stas) qui entrent et qui sortent toute la journée et risquent de la sorte des accidents avec vélo, trottinettes et voitures que les véhicules parkés dans la rue empêchent de voir. Le bon sens voudrait donc que le parking en rue soit situé du côté pair du tronçon.

Le nombre de véhicules des résidents du quartier va sensiblement augmenter (environ 40 véhicules) suite à la réalisation de deux projets résidentiels situés rue Jourdan, véhicules qui devront remonter la rue et passer par la rue Bosquet.

La sortie de la rue Bosquet sur la Toison d'Or entraînera aussi l'obligation pour tous les véhicules du grand complexe de bureaux (Régie des bâtiments), de prendre la rue Bosquet et donc de faire un grand et laborieux détour pour rejoindre l'avenue de la Toison d'Or.

Le haut de la rue Berckmans (croisement chaussée de Charleroi) ne permet actuellement pas de tourner à gauche et de rejoindre la place Stéphanie. Il faut impérativement le permettre dans l'avenir afin de ne pas obliger les usagers à prendre toute la rue Berckmans jusqu'en bas et ensuite la rue Hôtel des Monnaies.

Dans les documents présentés lors de la réunion, on ne voit aucun lien avec les projets des communes voisines (Bruxelles Ville, Ixelles, Forest) Comment le projet pourra t'il s'intégrer dans une vision globale de la circulation dans la ville ? Mystère...

Commentaire 112

J'ai lu dans un article à propos de Good Move 2020-2030 que le trafic de la chaussée de Charleroi vers le centre sera dévié par la rue Defacqz et que uniquement les riverains vont pouvoir utiliser ce tronçon de Chée de Charleroi, est-ce déjà décidé de façon finale et quand est-il envisagé de réaliser ce projet?

Est-il envisagé d'installer un radar à hauteur de rue Berckmans sur la Chée de Charleroi pour arrêter les courses de rue pendant la nuit? Désormais c'est vraiment devenu un nouveau sport assez dangereux surtout pendant les nuits des weekends

Commentaire 113

Je vous écris par rapport au plan « Good move » pour signaler que ce plan aura un impact assez important sur la rue de Suisse vu le projet de sortie de la petite ceinture sur rue Bosquet et débouchant sur rue de Suisse et les rues avoisinantes

En effet, la déviation du trafic aura pour conséquence l'augmentation de celui-ci dans rue de Suisse Comme vous savez la rue de Suisse est une étroite rue avec beaucoup de familles et d'enfants

Ce plan, avec la conséquente augmentation du trafic, peut créer des risques d'accidents pour les citoyennes

Par la présente, et à la lumière des arguments indiqués, je vous demande gentiment de reconsidérer le plan et ne pas reporter la circulation de la petite ceinture directement dans rue Bosquet/rue de Suisse

Commentaire 114

Tout d'abord un grand merci pour la séance information et félicitations pour tout ce qui a déjà été réalisé Dans les grands traits, nous saluons le projet de plan de circulation, mon conjoint et moi

Voici nos remarques :

- Dans la rue de l'Hôtel des Monnaies :
 - o Veiller à la limitation de vitesse, avec des ralentisseurs ou obstacles, sinon, ce sera une avenue pour des rodéos urbains
 - o Installer une vraie piste cyclable dédiée, séparée de la chaussée
- Aux abords de l'Ecole Nouvelle : élargir les trottoirs (éventuellement en sacrifiant 2-3 places de

stationnement), installer des ralentisseurs, signaler mieux que l'on s'approche d'une école (personnellement, je trouve les entrées et sorties de classes très chaotiques, avec un manque de place évident)

- Sur la chaussée de Waterloo, entre le Parvis et l'Église de Saint-Gilles : ajouter un passage pour Piétons ! Je sais bien que c'est signalé comme zone de rencontre à 20km/h, mais cela n'est pas vraiment respecté, et les automobilistes laissent rarement traverser les Piétons, même quand on est avec un enfant C'est pas très sympa, alors que l'endroit, avec le marché et les commerçants, est très chouette

Commentaire 115

Mooi begin, maar de plannen mogen ambitieuzer !

Commentaire 116

Problème du « short cut » ch de Forest – Coenraets (croise le chemin vers les écoles 4 saisons et Ulenpiegel) pas abordé dans le plan

Commentaire 117

Problème de rodéo ch de Forest ensuite Coenraets – Mérode – Claes

Commentaire 118

Om één of andere reden is de Taminesstraat een echte racestraat Het is er erg gevaarlijk Kan het verkeer daar vertraagd worden ?

Commentaire 119

Problème de stationnement

Commentaire 120

Radar en fonction de la densité

Commentaire 121

Pousser l'idée que le bas de Saint-Gilles a vocation à être un espace urbain « à 15 minutes », avec des déplacements en mobilité douce (l'automobile y étant un intrus et une source de nuisances évitables (bruit pollution, espace...))

Commentaire 122

La rue de Mérode n'est pas faite pour accueillir un grand trafic automobile : pourquoi n'y a-t-il pas de propositions pour le réduire ?

Commentaire 123

il faut casser la longue ligne droite de la rue de Mérode et pas seulement un tronçon apaisé Empêcher une circulation sur toute la longueur sans interruption

Commentaire 124

quel impact en matière de report de trafic sur Fonsny et av du Roi suite au blocage du goulet av du Parc ? Les quartiers du bas de St-Gilles sont densément peuplés avec un fort trafic routier. Je crains que ce ne soit encore pire après le réaménagement de la Barrière

Commentaire 125

Mettre le CLM en cohérence avec les décisions votées par le Contrat de quartier MIDI : réduction du rôle de l'automobile (mettre en œuvre le principe des mini-blocs)

Commentaire 126

L'emplacement de la friterie étant dans le goulet, elle rétrécit encore la place disponible pour les vélo, Piétons, arbres. Pourquoi ne pas la déplacer 50 m plus loin sur l'élargissement de l'avenue ?

Commentaire 127

L'arrêt du tram il va de quel nr de maison à quel nr de maison dans l'avenue Dejaer ? Est-ce que c'est maintenu ?

Commentaire 128

Sluiten de fietspaden goed aan op die van de vijfhoek ?

Commentaire 129

Ajouter les arbres et verdurisation dans l'avenue Dejaer

Commentaire 130

Piétonnisation continue avenue Dejaer

Commentaire 131

Pétition : Stop au chaos annoncé ! Double sens unique Hôtel des Monnaies + entrée par rue Bosquet = Déviation du trafic sur les rues : Berckmans + Bosquet + Suisse + Loix + Lausanne + Baron Bouvier +...

Commentaire 132

Non au projet, il ne tient pas la route. Les nuisances sont déplacées beaucoup de points négatifs : pollution, bouchons, danger pour les enfants rue de la Perche etc. Non au changement de sens rue Bosquet

Commentaire 133

Avançons déjà ! Ça traîne déjà depuis beaucoup trop longtemps ! J'en ai marre de la pollution de l'air, du bruit, des bouchons, de l'insécurité routière, du manque d'espace verts et infrastructure cyclable

Commentaire 134

Proficiaat dat er van een circulatieplan gewerkt wordt Plan mocht van my nog taderceler met meer eenrichtemgestraalen => dit zout voor meer openbare ruimete zorgen die op een andere manier ingevuld kan worden Additioneel denk ik dat het plan entaal kan werken indeen er vok een kilometer kelfing wordt ingeveerd zodat het verkeer ook beter in tijd ken gespreed wouden

Commentaire 135

Il y a ceux qui ont peur que ça change et ceux qui ont peur que jamais ça ne change (et qui trouvent que chaque jour le trafic empire) On ne les réconciliera pas... Mais il faut affirmer (dans les conversations, les débats, sur les places et les marchés) que les seconds ont assez attendu et qu'on le sait merci pour eux Moi je souhaite que les TC roulent mieux (plus vite) et les cyclistes roulent mieux (soient moins dangereux)

Commentaire 136

Il y a de l'idée mais l'exécution ne satisfait pas Il y a des améliorations à faire par exemple : faire une grande piste cyclable qui fait les 2 sens Un feu rouge pour faire passer le tram Il faut bien réfléchir avant d'amener le trafic dans des petites rues Cela va amener des nuisances sonores et de la pollution dans ces quartiers Quid de la sécurité des enfants dans ces rues qui vont "avalier" le traffic transit ? Le plan n'est pas vivable tel qu'il est là aujourd'hui

Commentaire 137

Très positif dans l'ensemble Surtout Piétonnisation rue du Fort Considérer : - Planter des arbres ; - Casse vitesse sur Théodore Verhaegen (pour éviter les courses nocturnes) ; - Un axe Parvis -> Barrière apaisé ; Zones de rencontres : Pas respectées ; Par automobilistes --> Faire des aménagements pour faire respecter

Commentaire 138

La Barrière = Priorité surtout pour les cyclistes; Quid chaussée de Charleroi ? Voirie régionale mais faudrait communiquer ce qui va changer (ou pas) et le lien avec le plan communal

Commentaire 139

Serait-il possible d'indiquer sur la route une piste cyclable sur rue Hôtel des Monnaies sens montant ? École nouvelle - autoluw? Heel gevaalijke hier over het algemeen -> super blij dat er iets gedaan wandt van de munthofstraat Ik dunf niet over te streken op sommige momenten en heb er schrik voor mijn toekomstshze kinderen

Commentaire 140

En transit dans le quartier Saint-Gilles pour rejoindre Forest Je dois sortir place Loix dans les rues Berckmans et de Lausanne

Commentaire 141

Ne pas oublier que ce projet ne concerne pas que la commune de St-Gilles mais au moins aussi les communes voisines. Par ailleurs, une bonne (meilleure) connaissance de la réalité du/des quartier(s) est indispensable.

Commentaire 142

Je soutiens un plan plus ambitieux ! Plus d'espace pour Piétons et cyclistes. Plus de zones sans voiture.

Commentaire 143

Dans le projet en particulier du projet d'aménagement de l'Av Du Parc, on aborde la question (importante également) de la gestion de l'eau de pluie. Je souhaiterais être "rassuré sur/le la bonne connaissance que les membres du bureau d'étude, ainsi que les différentes autorités communales/ régions ont des projets d'aménagements voisins, etc. Plus précisément (par exemple) les bassins d'orages réalisés dans le cadre de la rénovation du parc de Forest ne sont-ils pas suffisants pour ce "problème"? Y'a-t-il lieu après les concertations éparées pour les différents projets, tantôt régionaux tantôt communaux, "tantôt" de la STIB, Une confrontation, une analyse, des propositions de chaque projet aux regards des autres ?

Commentaire 144

Il faut absolument un passage Piéton bien visible à l'intérieur du Parvis (là où la chaussée de Waterloo traverse la place). Il n'y en a pas et c'est très dangereux ! Merci !

Commentaire 145

Ce projet est un minimum, qui n'est pas assez ambitieux au niveau de l'accessibilité aux Piétons et aux vélos. L'ambition du bas de Saint-Gilles est particulièrement faible, alors que l'accord de majorité parlait de "mini blocs". L'accès à Barrière reste aussi trop favorable aux voitures, dont les partisans, particulièrement voeux, sont loin d'être une majorité !

Commentaire 146

Piste cyclable vélo dans les 2 sens rue HDM. Combiner sens unique HDM avec sens unique victoire -> Petite Ceinture sinon trafic de transit : petite ceinture -> barrière. Sécuriser les passages Piétons au niveau de l'école nouvelle (nouveau plateau) - Aussi en dehors des heures d'école. Avec région interdire (et donc punir) moteurs dépassant normes de bruit.

Commentaire 147

Merci pour ce nouveau plan de mobilité, j'espère vivement qu'il aboutira. C'est le minimum pour une ville et une vie plus sûre et plus saine !

Commentaire 148

Super pour les 3 segments Piétonniers ! Rue du Fort : le Piétonnier aidera cette rue à vivre (grand potentiel gâché par les voitures), mais quid du bas de la rue ? La transition Parvis-Fort est tuée dans l'œuf par les façades aveugles et camions des supermarchés + le commissariat.

Commentaire 149

En faveur de la Piétonnisation partielle de la rue du Fort (actuellement beaucoup de trafic de transit) En faveur de l'apaisement global de la maille proposé !!

Commentaire 150

Attention report de trafic dans Jef Lambeaux (tronçon prison) en remontant surtout le soir depuis la mise en tête bêche à Bréart Plainte collective de riverains

Commentaire 151

Ik ondersteun het plan en vraag voor meer ambitie Dit betekent : geen fietsstraten met auto's in andere richting ; meer afgescheiden fietspaden ; meer filters zones zonder verkeer ; straten rond Van Meenen autovrij Ook al zijn er weinige maar vooral luide tegenstanders, heb moed ! Mensen hebben angst voor verandering maar zullen een groener St Gilles met minder auto's snel omarmen!

Commentaire 152

Goede richting uit voor minder doorgangsverkeer en minder autoverkeer Positief Wat kan nog beter : meer afgescheiden fietsinfrastructuur op grote lanen (bv Parklaan)

Commentaire 153

Je propose la concession du plateau av des Villas entre Garibaldi et Alseberg à BP (British petroleum) L'enseigne est verte et elle offre un lieu de rencontre et de conversation à mes amis

Commentaire 154

Pour les aménagements floraux/plantes/arbustes inspirez-vous des rues à Schaerbeek près/autour de l'avenue Millecamps/Place Chasseurs ardennais

Commentaire 155

Je reprends la remarque n°83 SVP empêchez les voiture qui sont dans la rue de la Filature d'ignorer le petit sens interdit et de comme cela rejoindre rue de la Victoire Rendre ce morceau "trottoir" - passage que dans l'autre sens

Commentaire 156

Munthofstraat Serait-il possible d'indiquer sur la route une piste cyclable sur rue de Hôtel des Monnaies sens montant? École nouvelle - [...] ? Heel gevaarlijk hier Over het algemeen : super blij dat er iets gedaan wordt voor de Munthofstraat Ik durf niet over te streken op sommige momenten en heb er schrik voor mijn toekomstige kinderen Ik steun dit projet en loop dat het beterschap geeft

Commentaire 157

C'est complexe ! Cela prendrait du temps à mettre en place ! Mais cela pourrait être très agréable pour la circulation vélo qui est compliquée à St-Gilles BUT NO GENTRIFICATION !

Commentaire 158

Chaussée de Waterloo La diminution du flot de circulation (notamment de transit) est une priorité à St-Gilles Une circulation apaisée qui permette aux Piétons de se sentir plus en sécurité
Courage

Commentaire 159

Avenue du Parc Même si le projet est séduisant, il ne semble pas respecter la vie des Saint-Gillois dans leurs liens avec la zone hors Bruxelles La diminution du nombre de places de stationnement av du Parc et aux alentours est une catastrophe Je pense qu'on ne peut pas cautionner cela Cela signifierait plus de visiteurs de Wallonie ou de Flandre, difficultés d'organisation pour les travailleurs qui ont besoin de leur voiture pour les familles dont les enfants sont scolarisés dans différentes écoles ou loin, pour les gens qui ont des contacts hors Bruxelles et doivent se déplacer en urgence

Commentaire 160

Jammer dat det vorige plan door de herrieschoppers in de vuilbak is beland Toch ben ik blij dat er iets gebeurd! De Waterloosesteenweg tussen Hallepoort en Bareel is een van de drukste en smalste winkelstraten van Brussel met vier stroken (2 voor auto/bus en 2 voor parking), voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer Jammer dat men de extreem smalle voetpaden, waar voorbij steken zeer moeilijk is, niet zal verbreden Hopelijk binnenkort Meer inzetten op veilig afgesloten fietsboxen Hopelijk zullen de politici hun staart niet opnieuw intrekken na rellen Als geweld primeert boven democratie is deze dood Het plan moet in samenwerking met politie worden ingevoerd, personen die infrastructuur afbreken moeten een boete krijgen, geen podium

Commentaire 161

Merci pour ces réunions très utiles Le plan Good Move et sa déclinaison locale en CLM sont des avancées cruciales pour la Région et la commune, qui ont besoin de progresser pour rattraper les autres villes européennes Le plan gagnerait à monter en ambition avec une forte vision de ville à 15 minutes Une vision très claire faciliterait sa Communication auprès du public visé

Commentaire 162

Le sens unique proposé pour le sud de la rue de Mérode peut avoir un impact positif Une démarche similaire du côté nord de la rue de Mérode serait souhaitable pour éliminer l'entrée depuis l'autre sens Cependant, ces mesures n'éliminent pas le besoin de casser la ligne droite au niveau de l'école Balder pour des besoins de sécurité, de réduction de la vitesse, de réduction du trafic de transit au local

Commentaire 163

Couper la ligne droite rue de Mérode est nécessaire pour apaiser cet axe et le quartier avoisinant Il est inacceptable de considérer Mérode comme un dédoublement de l'avenue Fonsny Le plan Good Move consacre la rue de Mérode au transit local et c'est raisonnable vu sa

localisation dans la maille Il faut donc s'imposer un haut niveau d'exigence quant à l'utilisation de l'avenue Fonsny et ne pas considérer que tout y est faisable puisque la rue de Mérode existe

Commentaire 164

Il faut remettre en évidence les principes de la maille : dans beaucoup de cas, le plan n'est pas aussi ambitieux qu'il pourrait l'être, car on semble vouloir maintenir des possibilités de mouvement dans la maille sur de grandes distances Dans ces cas il serait sans doute plus logique de sortir de la maille Autrement dit on se prive de la possibilité d'apaiser l'intérieur de la maille pour préserver la possibilité d'utiliser la voiture/le camion pour tout trajet, y compris ceux qui pourraient être effectués à pied Revenir aux principes fondamentaux et les appliquer de façon cohérente Aller vers une ville à 15 minutes (beaucoup de Saint-Gillois le pratiquent)

Commentaire 165

Rue du Fort Plan audacieux qui apaisera, je l'espère la pression automobile (au bénéfice de la qualité de vie pour les habitants) N'hésitez pas à ajouter encore plus de végétalisation Merci

Commentaire 166

Il semble qu'il risque d'y avoir pas mal de circulation sur la rue de Mérode dans le sens Gare du Midi vers Forest En effet, il est facile pour les voiture de prendre la rue de Russie et puis d'emprunter la rue de Mérode jusqu'au bout de celle-ci, afin d'éviter l'avenue Fonsny et ensuite l'avenue Van Volxem Serait-il possible dès lors de bloquer la circulation de la rue de Mérode au niveau de la rue du Parc ? Ou de changer le sens de circulation de la rue de Mérode à un certain endroit pour éviter ce trafic de transit

Commentaire 167

Par ce message, je souhaite marquer mon soutien à toute la politique urbaine et de mobilité visant à améliorer la qualité de vie et de séjour dans les quartiers bruxellois Dans ce cadre, le projet de plan de circulation pour St-Gilles contribuera à répondre à ces enjeux La mobilité en général, le développement des modes actifs et des transports en commun publics (STIB, SNCB, TEC, DE Lijn) participera à une évolution qualitative de St-Gilles L'intégration des véhicules motorisés à la mobilité générale fera qu'une juste place sera accordée à chacun des modes de déplacement

Commentaire 168

Habitante de Saint-Gilles depuis 37 ans, nous avons "abandonné" notre voiture depuis plus de 10 ans sans aucun regret Dans notre commune, tous les services sont de proximité (magasins, écoles, espaces culturels, ...) ce qui est un plus au niveau qualité de vie Ce qui dérange fortement de mon point de vue c'est cette pression du trafic que je ressens comme oppressante Une mobilité plus douce sera donc la bienvenue particulièrement dans notre quartier du bas de St-Gilles (par exemple la rue d'Angleterre) qui est particulièrement en souffrance quant à la quantité de trafic qui y transite

Commentaire 169

Entre Morichar et Victoire les Bus TEC- de Lijn sont une nuisance car se bloque au croisement avec Victoire (Bus en accordéon) En plus, l'inclinaison de la rue de la Victoire font que les bus prennent une vitesse dangereuse en arrivant près du LIRL Enfin, les bus crée une vibration sur le plateau Important de garder le sens unique sur Hôtel des Monnaies si on met le site propre sur Hôtel des Monnaies

Commentaire 170

Le signal F12a est me semble-t-il utilisé abusivement et dangereusement, p ex sur la chée de Waterloo à la traversée du Parvis En effet d'après le code de la route (Art 22Bis) ce panneau signifie, une Circulation dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre [où]
1° les Piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique; les jeux y sont également autorisés; ()
On y voit d'ailleurs un enfant jouer au ballon Sur une chée traversante cela me semble ultra dangereux Peut-être (du ressort du Fédéral évidemment) inventer un nouveau panneau ou un panneau vitesse limitée à 20km/h n'est-il pas suffisant ou (je crois que cela existe, mais je n'ai pas trouvé le panneau), passage à vitesse d'homme
Faut-il attendre un accident entre un véhicule et un enfant courant sur ce passage derrière son ballon ?

Commentaire 171

En haut de l'Av Dejaer, actuellement le trafic est dévié à droite vers l'av Demeur Or cette zone devient Piétonnière Donc il faut inverser cette obligation et diriger donc le trafic vers la gauche dur l'av Demeur vers la chée de Waterloo avec un croisement avec les trams, carrefour dont qu'il faudra redessiner au niveau des marquages pour éviter toute collision véhicules/tram

Commentaire 172

Ik ben me uiteindelijk in dit mobiliteitspan ingedoken om er wat iets te kunnen weten en verstaan

Mijn excuses dat ik niet tijdig aan het officiële openbaar onderzoek heb kunnen deelnemen Ik hoop dat het volgende toch van nut zal kunnen zijn

Voor alle duidelijkheid: ik ben, in wezen, eerst en vooral een voetganger en gebruiker van het openbaar vervoer Ik heb wel een wagen (en een garage daarvoor, over de grens, in Vorst),

maar gebruik de wagen zelden In het kort, ben ik geen “automobilist” (zelfs maar erken ik wel, als voetganger, dat de automobilisten meer respect voor ons hebben, dan de fietsers en de stepgebruikers!!)

Over de algemene doelstellingen ben ik er zeker mee eens : het autoverkeer moet uiteraard gematigd worden Alhoewel de situatie in Sint-Gillis niet zo erg is als in andere Brusselse gemeenten...

Ik stel me echter wel een paar vragen

- Van een paar simulaties (hoe kan ik zelf naar huis met de wagen geraken, ...) zie ik dat de wagens in allerlei zijstraten wandelen worden gestuurd, wat niet overeenkomt met een “autoluwe” principe : mijn innige deelneming voor de inwoners, bv van de Overwinningstraat, en elders,... die ik voortaan lastig zal moeten vallen Zelden , in mijn geval, als gezegd, maar waarschijnlijk meer door veel anderen bewoners van Sint-Gillis

- Ik heb ook de indruk dat het verkeer toch centraal naar de bareel zal kunnen stromen, om bepaalde “eilandjes” te vermijden Is dit de bedoeling? Dit plein is nu voor mij het meest onaangename plek in de gemeente: prioriteit zou toch eerst de bareel van wagens vrij te stellen?

- Meer fundamenteel, nu : voor arbeiders die niet zonder wagen niet naar het werk kunnen, wat dan nu ? Veel moeten zelfs geen wagen hebben, maar wel een dienstwagen (camionette) En voor de dienstverleners die inwoners van Sint-Gillis komen bezoeken (medische en paramedische beroepen, allereerst, ...)? Het drastisch verminderen van het aantal parkeerplaatsen (bv in de Parklaan) lijkt me in dit opzicht niet verantwoord Het is toch al 40 jaar het principe geldig, bij milieuprogressieven kringen, dat het matigen van het verkeer niet te paar moet gaan met het beperken van het bezitten van een wagen, ... als we de inwoners in Brussel willen houden

Dit mooi, maar toch wel “bourgeois” project lijkt dus serieuze sociale gevolgen met zich te gaan brengen Dit is wat mij het meest verontrust

- Enfin, wanneer “fietsersluwe wijken” en het matigen van de ongehoorzaamheid van de fietsers?

Ook technische vragen of opmerkingen:

- Iedereen van de kleine ring naar de Fonsnylaan zie ik echt niet zitten : nu (en al tientallen jaren!) werkt het al niet. Wat dan in de toekomst. Langs de Louizalaan (!) en de Charleroise steenweg zal het ook niet kunnen. De slachtoffers : de bewoners van Sint-Gillis die gewoon niet naar huis zullen kunnen keren
- Van de bareel de Waterloose steenweg naar beneden en naar de bareel de Munthofstraat naar boven rijden: dat brengt toch wel een stroomkruising op de bareel met zich mee ?
- 8000 auto's in Sint-Gillis : is dit van gebruikers of van eigenaars? Van families ? Vergeet niet dat 40% van het park van bedrijfswagen in België in leasing zijn. Zijn die leasingsagens erbij geteld (van geen eigenaar in Sint-Gillis, maar wel met buurtbewonerkaart) ?

Hartelijk dank, om dit nog in acht te nemen

Commentaire 173

Je vous remercie pour la publication du projet de plan de circulation de Saint-Gilles paru mi-juin 2023. Après analyse, je constate ainsi que certains de mes voisins avec lesquels j'ai pu échanger que des caractéristiques de ces voiries et de l'espace publics ne semblent pas avoir été prises en considération car elles n'apparaissent pas sur cette proposition, notamment :

les profils/gabarits de voirie (largeur de voiries* et hauteurs des bâtiments)

les pentes des voiries

la densité d'occupation par tronçon de voirie (nombre de logements, nombre d'occupant par m²,)

le type d'activités au rez-de-chaussée

la présence de végétalisation et de zones d'infiltration des eaux de pluie

Ces éléments ont un impact et doivent être intégrés à la réflexion de mobilité globale dans le but de trouver la meilleure option permettant de limiter les nuisances sonores, la pollution, les accidents, sur l'ensemble des voiries concernées

Ce début d'année 2023, pendant plusieurs mois -et ce jusqu'à aujourd'hui sauf erreur de ma part-, en raison de travaux, la rue Hôtel des Monnaies a été mise en sens unique entre la place Marie Moscou et le Barrière avec une conséquence directe sur le tronçon de la chaussée de Waterloo entre le Parvis et la Porte de Hal. Celui-ci est, par conséquent, fortement embouteillé - même les weekends et tard le soir - vers la Porte de Hal engendrant de ce fait de nombreuses nuisances

Ce tronçon de voirie est caractérisé par :

- une faible largeur de voirie* (en comparaison avec l'avenue Volders) avec des immeubles de hauteur moyenne
- un feu de circulation à l'intersection avec la Petite ceinture (contrairement à l'avenue Volders)
- une pente pratiquement nulle (alors que la partie entre le parvis et la Barrière est fortement en pente)
- zone d'habitation au PRAS, densément peuplée
- des commerces de proximité et de l'Horeca au rez
- pollution de l'air importante
- peu de végétalisation de la voirie (quelques arbres aux intersections de voiries)

Ce qui génère :

des nuisances sonores importantes dues au gabarit étroit et élevé par endroit de la voirie propice aux réverbérations des sons (notamment les accélérations des automobilistes ou les moteurs à l'arrêt depuis le feu de circulation de la Porte de Hal jusqu'à, très régulièrement la hauteur du Parvis)

des dépassements des seuils de pollution recommandés par l'OMS (concentration moyenne de dioxyde d'azote de 33 12 µg/m³, cfr rapport des 'Chercheurs d'air' sur les prises de mesures en 2020-2021)

des accidents de la circulation

mais aussi, plus positivement :

une vie de quartier grâce aux traversées Piétonnes aisées du fait notamment qu'il n'y ait pas de dénivelé et des commerces et HORECA au rez-de-chaussée

des initiatives de voisins pour verduriser les pieds d'arbres qui malheureusement ont bien du mal à perdurer

Tenant compte de ces caractéristiques et sur base de l'expérience de trafic accru ces derniers mois, il apparaît que le tronçon de la chaussée de Waterloo Parvis - Porte de Hal doit faire l'objet d'un traitement plus spécifique que dans le cas de figure proposé par le plan. Il conviendrait qu'au niveau du Parvis le flux du trafic soit dirigé dans l'avenue Volders (large voirie plantée d'arbres, pas de feu de Sécurité routière au carrefour avec la Petite Ceinture,); celle-ci en raison de son profil/gabarit de voirie peut absorber ce flux de trafic

Les aspects positifs de ce tronçon qui génèrent du lien sont d'autant plus à renforcer dans une zone qui en a cruellement besoin

En conclusion, le tronçon de chaussée entre le Parvis et la Porte de Hal de par ses caractéristiques doit être apaisé et donc changer de statut et devenir, par exemple, une zone de rencontre en circulation locale, (voir schéma en pièce jointe)

J'espère que vous pourrez prendre en considération cette analyse et cette suggestion. Je reste à votre disposition pour échanger et développer une solution ayant un impact positif le plus large

possible dans tout le quartier

*les largeurs de voiries sont un des principaux critères en vue de l'aménagement des espaces publics proposé par le futur Manuel des Espaces Publics à destination des Communes de la Région bruxelloise pièce jointe)

Commentaire 174

Je suis ravie qu'il y ai espoir que la mobilité, la sécurité et la qualité de l'air s'améliore enfin à Saint-Gilles J'espère vraiment que ce qui est proposé pourra aboutir parce que c'est le minimum et que cela devient très urgent de repenser notre ville pour la santé et la sécurité des Saint-Gillois et plus particulièrement des enfants

Il y avait juste quelques points / suggestions que je voulais encore partager avec vous :

- La piste cyclable sur la barrière Saint-Gilles devrait être clairement visible (peinture beige) comme d'autres autres pistes cyclables prévues Comme par exemple sur la rue haute dans les marolles, il y a une peinture beige au milieu de la rue tout le long, et c'est bien clair) Parce que juste le signe « vélo » n'est pas suffisamment lisible et le partage de l'espace se fait souvent au détriment des cyclistes parce que les automobilistes pensent avoir priorité sur eux
- Le sens unique rue hôtel des monnaies, c'est le minimum pour limiter le trafic et plus particulièrement celui de transit Ce qui permettra, je l'espère, de diminuer les risques de collisions, la pollution et diminuer le sentiment d'insécurité, puissances sonores, etc Et les pistes cyclables dans les deux sens sont indispensables, parce qu'il n'est pas évident de circuler) vélo dans cette rue, il n'y a tout simplement pas la place pour les cyclistes Par contre, j'émet quelques inquiétudes concernant le passage des bus Comme vous le savez, c'est un axe très fréquentés par les enfants Il y a 3 écoles dans le quartier et autant de crèches Et le temps de freinage pour un bus est relativement long, sans parler de leur volume Est-ce que c'est le plus judicieux de les faire passer par là ? Est-ce qu'il n'y a pas des alternatives possible moins fréquentées par les enfants Et est-ce que c'est envisageable de faire de ce quartier, un quartier « scolaire », fermé à la circulation au moment où les enfants sont de passages Malheureusement ont met réarmement les enfants en priorité parce qu'ils n'ont pas vraiment leur mot à dire, comme si leur santé était moins importantes que le besoin de se rendre déplacer en voiture (alors qu'il y a beaucoup d'autres alternatives) Mais les enfants, c'est l'avenir et ce serait bien qu'il ne soient pas victimes des erreurs de notre époque
- Dans le même ordre d'idée, le quartier de place des deux bancs, rue du Monténégro, ru du tir, etc Il y a beaucoup d'enfants qui passent, qui jouent dans la rue (pas d'autres choix, ils vivent en appartement dans les logements sociaux et ont peut d'espace pour jouer) Par contre, cette présence cohabitent très mal avec le trafic de transit, des camionnettes de livraisons et de chantier qui roulent à toute vitesse dans la rue du Monténégro pour rejoindre la petite ceinture Est-ce qu'il y possibilité de rentre le début de la rue du Monténégro Piétonne par exemple ?
- Concernant les « zones de rencontre », j'émet aussi quelques réserve Comment faire en sorte que la limitation de vitesse et le principe de « zone de rencontre » soient vraiment respecté ? On le voit par exemple entre le petit et le grand parvis, cela crée beaucoup de

confusion qui est limite plus dangereuse qu'un marquage au sol plus claire (ligne blanche) D'ans l'idée, une zone de rencontre c'est formidable bien entendu Mais malheureusement c'est un « compromis » qui ne fonctionne pas en réalité

- Dernier point en lien avec la mobilité, mais peut-être loin directement l'émargement Est-ce qu'il y possibilité de limiter le trafic des camionnettes de livraisons ? Et privilégié les points relais ? Une taxe en plus pour une livraison à domicile ? C'est peut-être moins évident de régler ce problème d'un point de vue communal Mais peut-être juste informer les Saint-Gillois que si il privilégie les points relais il y aura moins de pollution, moins de trafic et quelque part il aide un peu le commerce local (librairie, etc)

Voilà, j'espère que mon avis suggestions vous permettront de faire des choix judicieux pour les Saint-Gillois et particulièrement les enfants !

Commentaire 175

J'ai lu attentivement les différents projets compris dans le Contrat Local de Mobilité de Saint-Gilles, en particulier ce qui concerne le quartier apaisé ParviS

Tout d'abord, je souhaiterais vous féliciter pour ce beau projet ! Je pense que la mode est au rejet des plans de mobilité de la part des automobilistes dans les différentes communes, mais je pense également qu'une majorité (plus silencieuse) comprend les enjeux d'une ville qui permettrait à la mobilité douce de prendre de l'ampleur, qui favoriserait les rencontres et atténuerait les nuisances sonores et sur la santé

Je trouve que toutes vos propositions sont intéressantes et méritent d'être mises en oeuvre J'ai néanmoins 2 petites remarques à faire :

1) Aucun changement notable n'est prévu pour la rue de Danemark Or, les voiture aiment l'emprunter depuis l'avenue Fonsny car c'est une ligne droite jusqu'à la place Bethléem Ceci nous fait régulièrement expérimenter des pointes de vitesse aux alentours de 80-100 km/h dans la rue juste avant d'atteindre la place Bethléem Dès lors, j'estime que nous méritons un casse-vitesse entre la rue Emile Féron et la place Bethléem Cela devient invivable, particulièrement la nuit

2) Beaucoup de cyclistes passent de la chaussée de Forest à la rue Dethy en passant par le place Bethéem, au niveau du passage pour Piétons devant l'école 4 saisons Serait-il possible d'envisager de rogner le trottoir à cet endroit pour éviter de voiler nos roues?

Merci d'avance à l'attention que vous porterez à ce mail

Commentaire 176

Nous avons pris connaissance du projet du changement du sens du trafic de la rue Bosquet et nous avons besoin de clarifier avec vous si modification il y aura du sens de la sortie des véhicules de notre parking

Comme notre bâtiment se situe dans le coin haut de la rue Bosquet Pourriez-vous nous confirmer que le changement du sens unique ne modifiera pas la sortie directe existante du parking vers l'Avenue Henri Jaspar ?

Commentaire 177

Nous avons pris connaissance de la proposition actuellement en ligne ("Quartiers apaisés") et, suite à des échanges au sein du groupe de travail Mobilité de notre école secondaire, je tiens à vous faire part de quelques préoccupations ou demandes en tant que directeur du LIRL

Voici une rapide analyse des impacts de la proposition du nouveau plan de mobilité pour le LIRL

Notre école s'engage cette année dans un plan de déplacements scolaires (PDS) et ce sujet représente un enjeu majeur à nos yeux Tout d'abord, le nouveau plan communal représente une étape importante pour limiter le trafic de transit, qui est important pour notre établissement, notamment rue de la Croix de Pierre Nous identifions également la volonté de renforcer la sécurité routière, ce qui est une bonne chose, notamment pour les jeunes qui fréquentent notre école La qualité de l'air devrait être renforcée grâce à ces propositions, un autre point positif – pour mémoire, au sein de l'établissement, les normes recommandées par l'OMS sont largement dépassées Nous saluons également le filtre placé à l'entrée de la petite ceinture, rue Bosquet, qui devrait supprimer une partie du trafic de transit

Nous nous permettons cependant d'attirer votre attention sur les points suivants :

Côté rue de la Croix de Pierre, nous serons dans une zone de rencontre, ce qui est un bon point, à condition que le trafic soit drastiquement réduit Le filtre de la rue Bosquet pourrait s'accompagner de files liées au nouveau passage par la rue Berckmans pour rejoindre la petite ceinture, et nous nous inquiétons des embouteillages qui pourraient arriver jusque dans notre rue Il faudra donc monitorer ce point et prendre les mesures adaptées en cas de nécessité

2 L'entrée principale du LIRL sera située rue de la Victoire à la fin des travaux Nous nous inquiétons du non respect des limitations de vitesse et des dangers liés au bus sur cette voirie Sur le chemin de l'école, selon VIAS, les usagers les plus vulnérables sont les enfants entre 12 et 16 ans Pourriez-vous préciser les aménagements prévus pour garantir la sécurité de plus de 600 élèves qui fréquentent chaque jour notre établissement ? Est-il envisageable de placer une zone de rencontre également devant cette entrée ?

3 L'entrée Rue de la Croix de Pierre restera notamment empruntée par nos cyclistes. Celui-ci est déjà identifié comme un point noir au regard de l'étroitesse de la rue et du trafic actuel, particulièrement en sens remontant. Nos projets de plan de déplacements scolaires et les travaux planifiés pour améliorer le plan de stationnement vélo visent à accroître la pratique du vélo, démarche encore renforcée par un projet spécifique sur la thématique du vélo 2h par semaine pour un groupe d'élèves volontaires. Nous souhaitons que cette démarche soit compatible avec les dispositions du projet de Contrat Local de Mobilité, et toute amélioration de la cyclabilité de cette rue sera accueillie favorablement.

Commentaire 178

Grâce notamment aux réunions d'information que vous avez pris soin d'organiser dans les différents quartiers de la commune, nous avons pu prendre connaissance en détail du plan de circulation du (futur) CLM de la maille Parvis.

Nous tenons à vous en remercier. Nous exprimons aussi notre réelle satisfaction, tout particulièrement d'avoir pris en compte nos attentes de suppression / réduction du trafic de transit (bus et voiture) dans la rue d'Angleterre, comme suite aux constats qui avaient été posés voici 2-3 ans par le bureau d'étude mandaté. Qu'il nous soit permis de rappeler que le tronçon de Mérode – Porte de Hal (250m environ) est jalonné, outre par de nombreuses habitations, par quelques commerces et surtout trois écoles, une crèche et le siège central de la Ligue Braille et de Opgroeien ; il est aussi ponctué par deux entrées de parkings collectifs qui ne peuvent être ignorées. Nous soutenons sans réserve ce qui y est envisagé.

Nous ajoutons aussi les réflexions suivantes :

Jusqu'à début de ce mois, la rue était coupée à toute circulation motorisée, durant 3 semaines, compte tenu de travaux autour d'une grille d'aération du métro au droit de l'entrée qui s'y trouve ; une situation similaire avait déjà été observée suite à l'effondrement apparent de taques d'égout et les travaux qui y ont été menés pour y porter remède. Pour notre part, nous n'avons pas observé de problèmes / ouï de 'récriminations' des riverains concernés. Il est néanmoins certain que nous n'avons pas effectué d'"enquête" et que vous pourriez disposer d'autres informations utiles pour apprécier les conséquences vécues / observées ?

Au-delà des mesures proposées dans le CLM, que nous soutenons très vivement dans sa finalisation, nous sommes évidemment surtout en attente de la mise en oeuvre de ces mesures sur le terrain, aussi rapidement que possible !!!, et sommes tout disposés à participer à des échanges constructifs venant en appui des initiatives utiles que la commune prendra dans ce but dans les prochains mois.

comme mesure d'accompagnement de ces chantiers, lors du marché dominical, la circulation était ouverte av. Fonsny jusqu'à la rue de Russie (plutôt que rue d'Angleterre). Il s'agit d'une autre 'revendication' que nous avons formulée depuis longtemps auprès de la commune : s'il-

vous-plaît, rouvrez la circulation av Fonsny, dans le sens sud-nord, sur 1 bande, jusqu'à la petite ceinture ! Nous sommes convaincus qu'il ne faudrait pas faire grand-chose au niveau de l'organisation du marché pour que ce soit possible. En outre, l'argument' entendu que ce serait la sécurité du marché qui l'exigerait', elle ne tient plus puisque, suite à la mise en place du terminus du tram 51 près de la pl Barra, le site propre est 'ouvert' à des velléités d'éventuels 'véhicules-béliers'

Au-delà de 'notre' rue, le plan de circulation envisagé va tout à fait dans le bon sens, proposant diverses mesures pour apaiser la circulation de transit (en quantité et en comportements), au profit tout particulièrement des modes actifs et de l'habitabilité des quartiers (ainsi que d'un accès plus aisé en voiture !, contrairement à ce que nous avons entendu comme craintes de la part de certains riverains)

Nous pensons que les mesures proposées marquent une réelle volonté d'œuvrer dans ce sens, même si nous soutenons l'application de mesures encore plus fortes telles que des coupures (locales) à tout passage automobile, dans les deux sens (ex Rue Moris au droit de l'école)

Nous apprécions aussi les nouveaux tracés bus proposés, non seulement Angleterre à Russie (à double sens), mais Waterloo / Hôtel des Monnaies / Victoire, rendant leur circulation beaucoup plus fluide tout en supprimant des problèmes récurrents rue de Tamines / Victoire

Commentaire 179

A vous qui me lirez peut-être,

je ne vous félicite pas pour la gestion de la circulation dans ma commune, moi Saint-Gillois depuis 1964

Oui j'adorais Saint-Gilles, la plus belle, la plus vivante, la plus coloré des communes de Bruxelles et la plus proche de nos marolles-place du Sablon et Grand Place via les rue Haute et Blaes tout étaient faciles et à portée de voiture. Là j'y ai grandi, j'y ai travaillé aussi. Mais devant les commerçants en faillites et des boutiques noyées par les taxes, le net friday et ces achats en ligne, "beurk" on me la violé ma ville. Elle est devenue chiant à vivre, plus envie de bouger, de sortir, au placard les vieux sauf les pros de la patinette avant qu'ils ne se cassent un fémur, sur les rues défoncées ou ne se prennent un vélo-ciraptor en plein poire. On non je ne plaisante pas ma mère de 85 ans à l'époque à faillit pour une fraction de seconde se faire percuté par "un tueur de vieux" en deux roues en plein milieu d'un trottoir ch de Waterloo juste après le centre culturel J Vranck, Ah lui je l'aurai tuez de mes propre mains si l'avais touché alors les cyclistes tous puissant, non merci, vrai danger public, dans une ville où les pentes des rues sont mortellement inclinées, ces citoyens infréquentables, imbus de leur nouvelles situation, mais tjs sans casque, sans savoir vivre et sans conscience que leur vitesse et du mal qu'ils peuvent causé le papa joggeur d'un vieil ami fût percuté de plein fouet par un des leurs, commotion cérébrale et amnésie, il ne reconnaîtra plus son fils sa femme et à du laisser son bureau notarial. Moi, 193 cm et 120 kilos j'y ai échappé plusieurs fois mais pour combien de temps?

Bref, votre "good move" porte bien mal son nom c'est "no more move", restez chez vous les possesseurs de voiture même les handicapés doivent patinneter plus de place de parking pour eux mais les voitures électriques sa ouiiii Ben c'est les voitures non lourdes grosses qui prennent de la place et qui vont nous faire une belle grosse future facture d'électricité pour nos vieux jours Ah on est trop cons dans ce pays Tous les belges peuvent venir à Bruxelles, capitale de l'Europe mais c'est plus pour nous cette ville et ces communes encore moins, buien camarades, allez repeupler les campagnes là c'est moins cher, car les loyers bruxellois Le 5 pièce de ma famille rue Garibaldi en 66 1500 fr belge (60 euros actuelle) bon pas de gaz pas de vitrage pas de sdb pas chioté sauf sur le palier mais maintenant c'est le vol, la mafia bien organisée à Saint-Gilles, non c'est pas pour les bruxellois not commune c'est pour les européens, les migrants illégaux, les promoteurs parisiens 'merci thalis' Les étudiants français qui squattent tous les bas logements, avant de piquer nos boulots nos places de maternité OH CHARLES mais où t'est passé ??? Réveille toi et ton parti c'est quoi maintenant "goodmove"

Vous avez déjà défigurés le centre de Bruxelles par ce Piétonnier "malodorant" ou l'on pouvait circuler en sécurité, à pied ou en voiture et en Transport en commun Je ne vous rend pas grâce des changements faits à ma ville, réputée agréable, festive, et déjà cosmopolite bref je n'y mets plus les pieds, le pneu encore moins car le stress de la conduite, de flâner, d'y diner ou boire un verre en terrasse est devenu désagréable et c'est juste bon pour les touristes d'un jour direction Atomium grand place et marché de Noël

Mais vous n'y entendrez plus un vrai bruxellois Apprenez l'anglais Unioniste, Forestois et mauve de cœur, vos communes ont disparues sous les lignes blanches flèches en contre-sens et autres Et les voitures y étaient présentes sans faire de dégâts Mais là n'y allez plus c'est plus pour vous Ici à Saint-Gilles j'ai connus les kermesses chaussées de Waterloo et d'Alsemberg, où majorette et kilt écossais côtoyaient les marrons chauds

le boudin et les fritures ibériques Les Commerçants vivaient bien de leur commerce Les Saint-Gillois passaient d'une kermesse Saint-Gilloise à une brocante forestoise pour finir place de la Vaillance pour un "demi" bien joyeux

Vous nous avez ôté tout cela en quelques années et vos successions de "plans" foireux d'urbanistes en mal de griffonnages sur des plans qui n'avaient nul besoin de leur pseudo-omniscience Apprenez ceci, moi qui ai travaillé dans le plus grand bureau d'architectes urbanistes de LLNeuve (BUAS) pour ne pas le nommer (ils ont simplement construit une ville nouvelle là où rien n'existait): les voitures dans une ville doivent rouler de façon rapide et fluide, fluide comme le sang qui coule dans nos veines et pas former des caillots des bouchons, car les Piétons, le cycliste, le bus, le tram et même la patinnette tous y gagneraient à la voir dégager la chaussée, la rue, le boulevard en lieu et place de freiner, bloqué, klaxonner et faire nuisance aux riverains Vous voulez redonner vie à nos communes, à leurs commerçants au bord de la faillite, faites doubler l'offre de parking partout dans Bruxelles Qui peut rouler à vélo selon son âge et ces capacités, ok mais pensez aux vieux qui ont des tunes qui veulent le dépenser ailleurs que dans un home ou vous non plus n'aurez pas envie de finir, car on prend tous de l'âge et réduisez les moteurs de ces patinnettes et des vélos qui dépassent toutes les voitures sans signaler leurs

trajectoires sans soucis des passages piéton qu'ils bloquent etc La loi et son code de la route est la même pour tous

Et là vous tuez la voiture Ma commune et votre "Goodmove" me sort des trous de ma chaussée et autres nids de vipères (non poule alors)

Bon j'arrête là puisque personne n'écoute, ne lit les Saint Gillois , alors un seul contre tous Jack c'est "mon nom est personne"

Commentaire 180

Habitante de Saint-Gilles, je constate avec un grand étonnement les projets good move quartier « apaisés" a Saint-Gilles

Il y a des incohérences dans ces plans dites apaisés

Le flyer est erroné: on nous promet une amélioration de la vie en diminuant le trafic de transit

Expliquez moi comment on DIMINUE le trafic de transit en dirigeant les voitures vers les rues adjacentes a la rue Hotel des Monnaies, cad Rue Berckmans, Place Loix, Lausanne, Roumanie?

Est ce que vous pensez vraiment qu'un automobiliste en transit de la petite ceinture vers Uccle ou Forest, ne va plus prendre sa voiture parce que la rue Hotel des Monnaies est devenue sens unique et qu' il est dirigé vers la Rue Berckmans?

Moi je crois que cet automobiliste va prendre sa voiture et se retrouver dans les bouchons de la Rue Berckmans ou rue voisine en plaignant les habitants de cette rue et ce moteur tournant...

Alors qu'avez vous atteint comme objectif si ce n'est celle de déplacer le problème au lieu de l'éliminer

Ensuite j'ai participé avec beaucoup de fierté a Curieuzenair A mon grand soulagement j'habite Place Loix là où la pollution mesurée était un peu meilleure que la moyenne de Saint-Gilles Quel était l'intérêt de cette enquête? Me donner l'espoir de vivre dans un quartier qui n'est pas trop pollué pour ensuite m'annoncer que mon quartier risque d'être asphyxié?

Sur votre site internet je lis: "le trafic motorisé de transit est acheminé non plus à travers les quartiers, mais le long des axes de circulation structurants de la maille »

Quelles sont les axes de circulation structurant de la maille pour le quartier Rue Berckmans?

Ensuite je vous remercie de bien vouloir me communiquer l'étude d'incidence du plan sur les quartiers de Saint-Gilles

En appliquant ce plan good move il est évident que trafic aura un impact très négatif et polluant a la Place Loix et rue avoisinantes

Nous constatons d'ailleurs de plus en plus de trafic Rue Berckmans au heures de pointe en

klaxonnant comme si leur vie en dépendait

J'ose espérer que mon avis sera entendu

En vous remerciant, je vous prie d'agréer mes salutations

Commentaire 181

Ik woon in St Gilles - Rue Antoine Breart Ik ben een paar weken geleden naar een infosessie gekomen ivm het nieuwe circulatieplan, en ze vroegen me daar om zeker mijn mening door te sturen

Ik ben er zeker enthousiast over Ik ben een fietsliefhebber, en ik vind het positief hoe jullie energie gaan steken om de commune een groener en veiliger plek te maken Her veranderen van Barriere lijkt me zeker een goed idee - daar, als fietser, voel je je heel raakbaar Natuurlijk vind ik dat er meer gedaan kan worden, maar zeker al een stap in de goede richting :) Vergeet zeker niet de scholen in de buurt - er zijn er veel! Dat de kinderen op een veilige manier naar school kunnen gaan, vind ik echt een must

Alvast bedankt voor de infosessies, en het vragen naar onze meningen

Commentaire 182

Nous résidons à Saint Gilles, rue Jean Robie, depuis 2003 et nous travaillons dans le domaine artistique Nous avons deux filles scolarisées à l'école Les 4 saisons

Nous ne pouvons que nous réjouir des aménagements prévus par le plan GOOD MOVE Nous trouvons ce plan courageux et exemplaire, cela pourra améliorer le rapport entre les habitants et le milieu urbain à une époque où l'on a besoin d'audace politique pour marquer un véritable changement des mentalités face au dérèglement climatique

Cela constitue aussi, indirectement, une réponse politique aux problèmes de délinquance de notre quartier Je pense notamment au volet consacré à l'aménagement de zones Piétonnières, en particulier en haut de la place Bethléem devenue désormais un haut lieu du trafic et de la consommation de drogue (juste à côté de l'école de nos enfants)

Les politiques d'apaisement de verdissement des espaces, de promotion de la mobilité douce du plus jeune âge peuvent-elle contrer la brutalité d'un réseau aussi tentaculaire que puissant comme celui du trafic des stupéfiants? Nous le croyons, en tout cas cela constitue l'un des principaux leviers sur lesquels, en tant que simples citoyens, nous pouvons nous appuyer

Commentaire 183

Ce nouveau plan est assez bon dans l'ensemble. Cependant, une modification est totalement illogique.

Les véhicules venant de la petite ceinture, et se dirigeant vers le centre de Saint-Gilles et l'Hôtel de Ville, peuvent maintenant, en venant du Midi, prendre l'av. Jean Volders, ou la ch. de Waterloo, et en venant de Louise, la rue Hôtel des Monnaies ou la ch. de Waterloo.

Si l'on veut absolument supprimer les doubles sens, ch. de Waterloo et rue HDM, alors la logique impose de faire, depuis la petite ceinture, une artère montante (HDM), et une artère descendante (Wat).

Pourquoi donc ne pas laisser le double sens rue Hôtel des Monnaies jusqu'à la rue de la Victoire, et ensuite le sens unique jusqu'à la Barrière ?

Cela permettrait aussi d'éviter les embouteillages rue de la Source et rue Berckmans.

Commentaire 184

Après avoir assisté à plusieurs réunions d'information sur le PCM, j'ai entendu plusieurs personnes âgées ou partiellement handicapées (de bonne ou mauvaise foi ?) se plaindre notamment de leur besoin de voiture pour faire des courts déplacements ou des déplacements pour faire leurs courses.

En réponse à ces demandes, ne pourrait-on instaurer un minibus Saint-Gillois gratuit (un peu comme la ville de Bruxelles a instauré le bus 33, gratuit) qui relierait le haut et le bas de Saint-Gilles. Son itinéraire devrait être bien étudié, ainsi que sa fréquence (1 x par heure ? de 9 à 18 h ?). P. Debouverie avait instauré un tel bus, peut-être limité au samedi (à vérifier) qui a rapidement été supprimé. Trop cher ?

Dans mon esprit, comme à Bxl, ce bus serait à payer par les commerçants (je mets donc l'Echevin du commerce en copie).

Autre question: faut-il se limiter strictement à Saint-Gilles en incluant la pl. Albert (accès au Match) et pour résoudre le problème du paradoxe de l'absence de grandes surfaces discount (je pense à Colruyt à Forest, Aldi à Uccle (ch.ée d'Alseberg)). La réponse n'est pas simple et mériterait une enquête sérieuse avant d'inclure ces extensions, entre le dilemme de favoriser les commerces locaux et donner l'occasion aux plus précarisés de SG de bénéficier de ces commerces "bas prix". Je ne parle pas pour moi, je n'y mets quasi jamais les pieds dans ce type de commerce, et réalise 99 % de mes achats sur Saint-Gilles, parce que je n'ai pas vraiment des problèmes de fin de mois.

Je tiens à féliciter l'Echevine de l'urbanisme pour les nombreuses soirées consacrées à l'information (des centaines de personnes présentes à l'ensemble des séances) J'espère que que notre bulletin trimestriel "Info Saint-Gilles" de janvier consacra une bonne partie à apporter des réponses les plus concrètes possibles aux nombreuses questions concrètes posées par le public et permettre aux habitants de répondre une dernière fois par formulaire (ou internet) à une question très précise: dans votre cas personnel, expliquez en quoi le plan vous est défavorable

Commentaire 185

J'habite rue Antoine Bréart, en face du commissariat, depuis 1989

Il y a quelques semaines (alors que des modifications dans le sens de circulation avaient déjà été imposées sans concertation dans la rue Jef Lambeaux et la rue de Savoie), j'ai reçu un avis d'un entrepreneur de travaux publics, que ma rue allait être mise en sens unique, et que parking allait y être supprimé, et ce pour plusieurs mois !

Il me semblerait normal que ce soient les autorités communales (et non une tierce personne) qui prévienne les citoyens des mesures prises, après leur avoir donné préalablement la possibilité d'exprimer leur avis (même si un message communal a été glissé dans les boîtes aux lettres quelques jours après)

Jamais depuis les dernières innovations en matière de sens unique, la circulation n'a été aussi difficile dans le quartier

Pour prendre un exemple, en revenant de la petite ceinture via la place Morichar, on pouvait jadis arriver facilement par la rue de Savoie, la rue Jef lambeaux, puis tourner à droite rue Bréart Il faut maintenant tourner à gauche rue de Lombardie, à droite rue Bréart, à droite encore descendre la rue Jef Lambeaux, à gauche, rue de Savoie, à gauche, rue Diederich, à gauche encore rue Antoine Bréart !!!

Et ceci n'est qu'un exemple

Les difficultés de parking qui étaient déjà très présentes il y a 5 ans, sont multipliées par la suppression du parking place Van Meenen, et dans la rue Bréart (et ceci pour rien, puisque les travaux au commissariat n'ont pas commencé, et que d'ailleurs cela n'empêcherait pas le parking comme dans toute rue à sens unique, des deux côtés, à l'exception bien sûr des emplacements juste devant le commissariat, aux numéros pairs et impairs

Ce n'est pas la création de quelques places de parking devant la prison qui change la donne ! Au demeurant, payant comme tout automobiliste une taxe pour pouvoir parquer devant chez moi, il se fait que je ne peux pas exercer ce droit pendant une longue période Qu'en penserait un juriste ?

Je m'étonne que devant l'insuccès bien connu du plan Good Move, la commune de Saint-Gilles,

jusqu'ici bien gérée par M Picqué et son équipe, s'engouffre tête baissée dans ces réformes qui ont prouvé leur inefficacité et même leur côté négatif !
Ceci me donne à penser, comme plusieurs de mes voisins, qu'il est temps de confier les rênes du pouvoir communal à d'autres mains

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués

Commentaire 186

Votre plan n'est vraiment pas pratique Je pense que annulé ce projet serait une très bonne chose à faire je le conseil vivement car nous les citoyens n'aimons vraiment pas cela et perturberais énormément nos déplacements pour aller au travaille pour rentrer donc NON STOP SVP!!!

Commentaire 187

8 SEPTEMBRE De verandering naar eenrichtingsverkeer op het merendeel van de Antoine Bréartstraat heeft voor positieve verandering gezorgd en het verkeer beter verdeeld

Op het laatste stuk van de Antoine Bréartstraat aan het kruispunt met de Alsebergsesteenweg blijft de situatie echter problematisch De files richting Park Forest zijn licht verminderd maar blijven problematisch - zij zorgen voor frustraties bij bestuurders en vooral bij bewoners

Waarom kan dit stuk niet worden veranderd naar eenrichtingsverkeer richting Jef Lambeaux? De bestuurders die momenteel nog steeds via Jef Lambeaux naar Antoine Bréart rijden kunnen makkelijk via de Savoiestraat dezelfde richting uit, waar iets meer plaats is tussen het kruispunt en het rode licht van Albert De kans op file is daar veel kleiner

Daarnaast merk ik op dat de constante overtredingen van snelheidslimieten op de Alsebergsesteenweg (tussen Barrière en Albert) dagelijks tot gevaarlijke situaties leiden

Dank voor uw aandacht

10 NOVEMBRE Sinds de Savoiestraat verkeersluw werd gemanagt is de verkeerssituatie in de Antoine Bréartstraat ondragelijk geworden, en zelfs gevaarlijk Dit betreft vooral het stuk tussen Alsebergsesteenweg en de Arthur Diederichstraat

De Savoiestraat lijkt amper nog gebruikt terwijl de Antoine Bréartstraat overbelast is. Tenminste Bréart ook verkeersluw te maken, in de omgekeerde richting van Savoie, lijkt verstandig. Zijn hiervoor plannen?

Ik merk ook op dat er vaak te snel wordt gereden op de Antoine Bréartstraat en de Alsebergsesteenweg. Zelfs ongeacht van de effectieve snelheid, bestuurders trekken heel hard op en kunnen daardoor niet snel remmen, wat bijzonder gevaarlijk is rond het kruispunt met de Antoine Bréartstraat, waar veel voetgangers van verschillende richtingen komen. Er zijn op deze straten veel cafés met terrassen, daardoor veel voetgangers en mensen op straat. Ik werd al meerdere keren bijna aangereden op het zebrapad. Het snelle optrekken is naast het gevaar voor voetgangers ook een oorzaak van geluidshinder.

Daarnaast ontstaan er vaak files op de Alsebergsesteenweg voor het rode licht van Albert. Hierdoor wordt het hele verkeer op het kruispunt Antoine Bréartstraat/Alsebergsesteenweg geblokkeerd. Dagelijks leidt dit tot problemen - bestuurders van alle vier kanten claxonneren, roepen, tonen aggressief rijgedrag. Ik heb meerdere video's van dergelijk geblokkeerd verkeer dat ik graag deel indien nuttig.

Is het mogelijk om drempels te plaatsen op de Alsebergsesteenweg en/of de Antoine Bréartstraat? Dit zou ook tot kortere files voor het rode licht van Albert kunnen leiden - pijnpunt en oorzaak van frustraties van bestuurders en buurtbewoners (door het vele claxonneren) gelijk.

Alvast dank om hiervan kennis te nemen.

Commentaire 188

Bonjour,

Permettez-moi de vous contacter avec la question suivante:

J'ai lu dans un article à propos de Good Move 2020-2030 que le trafic de la chaussée de Charleroi vers le centre sera dévié par la rue Defaqz et que uniquement les riverains vont pouvoir utiliser ce tronçon de Chée de Charleroi, est-ce déjà décidé de façon finale et

quand est-il envisagé de réaliser ce projet?

Est-il envisagé d'installer un radar à l' hauteur de rue Berckmans sur la Chée de Charleroi pour arrêter les courses de rue pendant la nuit? Désormais c'est vraiment devenu un nouveau sport assez dangereux surtout pendant les nuits des weekends

Commentaire 189

Met deze mail zou ik graag mijn feedback en inbreng als bewoner willen delen voor het aangekondigde circulatieplan en de werken aan de Bareel

Als bewoner aan de Theodore Verhaegenstraat maak ik veel gebruik van de wandel- en fietsinfrastructuur in de wijk Graag deel ik enkele punten van feedback voor de nieuwe plannen:

Ik ben erg blij dat de plannen een 'knip' voorzien in de rijrichting in de Vanderschrikstraat Auto's gebruiken deze route nu als sluiproute om de Bareel te ontwijken, wat leidt tot enorme drukte in de straat Ook wegens een gebrek aan snelheidsremmers in de straat, rijden automobilisten hier erg hard Hoewel het enorm fijn is dat de straat al een fietsstraat is, heeft dit helaas geen effect wanneer je de straat in fiets tegenover de rijrichting in Er is vaak niet genoeg ruimte om de hard rijdende auto's te passeren en ik ben al meer dan eens geraakt door een autospiegel of verbaal geïntimideerd door een automobilist, vaak wanneer het donker is Ik hoop dan ook dat deze 'knip' sluipeverkeer tegen zal gaan

Er ontbreekt een fietspad op het ontwerp voor de nieuwe rotonde van de Bareel Dit kruispunt is op dit moment ontzettend gevaarlijk voor fietsers De stenen, meerdere tramlijnen en de vele straten waaruit auto's snel op het kruispunt rijden (er is altijd verwarring of dit wel of niet een rotonde is en wie voorrang heeft) In het nieuwe plan wordt de fietser opnieuw aan haar lot overgelaten Meer dan 70% van de inwoners van onze gemeente heeft geen auto Waarom wordt er voor fietsers geen veilige fietsinfrastructuur gecreëerd? Met deze grote verbouwing is het nu of nooit Waarom laten we fietsers nog steeds (letterlijk) tussen de auto's rijden Waarom is het niet mogelijk om een afgescheiden fietspad (zoals in een "Nederlandse" rotonde) aan te leggen? Ik heb al vaak ongelukken gezien op dit kruispunt en voel me als fietser zelf ook altijd onveilig

Graag doe ik ook een appèl om nog meer 'fietsstraten' te maken. Ik snap dat het in woonwijken lastig is om fietspaden aan te leggen, dit zou een hele goede stap zijn (vooral in combinatie met meer snelheidsremmende drempels). Een concrete suggestie is de Chaussee de Forest, waar veel voetgangers en fietsers zijn wegens de metrohalte en supermarkt, en waar vaak hard wordt gereden.

Hoewel de fietsers op de Theodore Verhaegenstraat al hebben geleid tot minder snelheids- en geluidsoverlast, is er 's nachts nog vaak geluidsoverlast van opgevoerde brommers.

Graag blijf ik op de hoogte van de plannen. Ik wens het hele team veel succes met de plannen en de verschillende sessies.

Hartelijke groet,

Commentaire 190

Je tiens à appuyer fortement la proposition de supprimer les bus TEC et De Lijn qui passent rue de la Victoire/rue de Roumanie.

Nous venons d'emménager rue de la Victoire et le passage de ces bus est particulièrement pénible, tant par la pollution qu'ils engendrent que par le tremblement occasionné dans la maison lorsqu'ils passent sur le casse-vitesse qui se trouve juste devant notre maison, au niveau de l'école.

Par ailleurs, je suis très déçue de voir que la rue de la Victoire est la parente pauvre de ce nouveau plan et qu'elle n'a pas été mise en sens unique, car c'est une artère beaucoup trop passante et peu agréable. La suppression des bus permettra au moins de supprimer quelques nuisances, dans cette rue à double sens et deux files de voiture garées, avec systématiquement des rétroviseurs arrachés lorsque les bus tournent entre rue de Roumanie et rue de la Victoire. La mise en sens unique de la rue améliorerait toutefois grandement la vie des riverains.

Commentaire 191

Je suis venue à la séance d'information hier soir concernant le projet de plan de circulation et de quartier apaisé à Saint-Gilles, et j'aimerais vous soumettre quelques remarques et souhaits, que j'espère constructifs.

Tout d'abord un grand merci pour la séance d'information et félicitations pour tout ce qui a déjà été réalisé. Dans les grands traits, nous saluons le projet de plan de circulation, mon conjoint et

moi

Voici nos remarques :

- Dans la rue de l'Hôtel des Monnaies :
 - o Veiller à la limitation de vitesse, avec des ralentisseurs ou obstacles, sinon, ce sera une avenue pour des rodéos urbains
 - o Installer une vraie piste cyclable dédiée, séparée de la chaussée
- Aux abords de l'Ecole Nouvelle : élargir les trottoirs (éventuellement en sacrifiant 2-3 places de stationnement), installer des ralentisseurs, signaler mieux que l'on s'approche d'une école (personnellement, je trouve les entrées et sorties de classes très chaotiques, avec un manque de place évident)
- Sur la chaussée de Waterloo, entre le Parvis et l'Eglise de Saint-Gilles : ajouter un passage pour Piétons ! Je sais bien que c'est signalé comme zone de rencontre à 20km/h, mais cela n'est pas vraiment respecté, et les automobilistes ne laissent rarement traverser les Piétons, même quand on est avec un enfant. C'est pas très sympa, alors que l'endroit, avec le marché et les commerçants, est très chouette

Meilleures salutations, et bon courage pour la mise-en-œuvre. Nous nous réjouissons !

Commentaire 192

Voici mes remarques, suite à une de vos réunions d'information et après discussion avec Mme Morenville

J'appuie fortement la proposition de suppression des bus TEC/De Lijn qui passent rue de la Victoire/rue de Roumanie

J'ai emménagé rue de la Victoire, il y a 16 mois et le passage de ces bus est pénible, surtout à cause des tremblements engendrés dans la maison lorsqu'ils passent sur le casse-vitesse qui se trouve juste devant l'école

Je suis très déçu de voir que la rue de la Victoire n'a pas été mise en sens unique, car c'est une artère amenant énormément de passage ce qui la rend peu agréable

La suppression des bus permettra au moins de supprimer quelques nuisances, dans cette rue à double sens et à deux files de voiture garées, avec systématiquement des rétroviseurs arrachés

lorsque les bus tournent entre rue de Roumanie et rue de la Victoire

Nous sommes plusieurs à suggérer la mise en sens unique de la rue ce qui améliorerait grandement la vie des riverains de cette rue qui donne un peu l'impression d'être la parente pauvre du nouveau plan

Commentaire 193

a fait 15 ans que je vis à bxl et je trouve qu'il y a une super amélioration: plus de pistes cyclables (nous n'avons pas de voiture et faisons tout à vélo), moins de voiture en rue et donc moins de bruit et de pollution. Nous sommes vraiment très enthousiastes pour le projet et aimerions qu'il y ait encore moins de voiture (le calme n'a pas de prix après une journée de travail, pour comprendre les enfants en rue et ne pas devoir crier pour me faire entendre, par exemple)

Mon mari et moi-même sommes donc tout à fait derrière le projet et espérons de tout cœur que Bruxelles évoluera comme d'autres capitales européennes, vers une ville plus verte, plus calme, moins polluée et propre, ou il fait bon vivre

Merci bcp pour votre travail et engagement!

Commentaire 194

Nous venons d'apprendre avec consternation que la bande descendante de la rue Hôtel des Monnaies serait consacrée au bus STIB, TEC et De Lijn. En tant que riverain, nous voyons cela comme une catastrophe, qui va à l'encontre de toutes nos revendications et démarches depuis des années, à savoir=

- moins de pollution et de nuisances pour les riverains, les écoles et crèches. La rue de Hôtel des Monnaies est déjà une des rues les plus polluées de l'agglomération, bien au dessus du niveau légal !
- un bâti déjà fragilisé par les travaux du métro, de la place, du passage des poids lourds (Venez admirez nos fissures, qui se voient même en façade !)
- le passage en voie sens unique, ainsi qu'une vraie piste cyclable. Avec le nouvel aménagement la rue est devenue encore plus dangereuse pour les cyclistes qui se retrouvent avec des passages rétrécis en plusieurs points. Pourquoi modifier le passage actuel des bus et sacrifier définitivement la rue Hôtel des Monnaies? Pourquoi ne pas limiter les places de parking à un côté de la rue et créer une vraie piste cyclable ?

Pourquoi ne pas prendre en compte les demandes des riverains, qui pointent depuis des années le niveau de pollution de la rue ?

Commentaire 195

Je voulais vous faire part de 2 commentaires concernant le PCM à Saint-Gilles. Je vous serais reconnaissant de les prendre en compte dans vos réflexions.

1/ En tant que résident de l'avenue Paul Dejaer, j'ai observé une problématique persistante au cours des derniers mois : la difficulté de trouver un stationnement dans le quartier. En raison de mes obligations professionnelles en dehors de Bruxelles, renoncer à l'utilisation de ma voiture n'est pas une option viable. En rentrant à Bruxelles tardivement en fin de journée, il devient fréquent que je doive tourner en rond pendant plus de 30 minutes avant de finalement dénicher une place de stationnement.

À mon avis, cette situation est absurde, car elle contribue à accroître la circulation dans le quartier (je ne suis pas le seul à effectuer ces circuits répétés), ce qui entraîne une augmentation de la pollution et des risques d'accidents. Les riverains, fatigués après une journée de travail, sont frustrés de ne pas pouvoir regagner leur domicile directement. Une réflexion sur des solutions pour améliorer cette situation serait bénéfique pour l'ensemble de la communauté plutôt que d'essayer de bannir la voiture en rendant la situation invivable pour les automobilistes.

2/ Pour optimiser le nombre d'emplacements de stationnement, il serait avisé d'instaurer systématiquement des marquages au sol délimitant clairement chaque espace. Cette démarche permettrait d'éviter le gaspillage des espaces de stationnement, causé par des véhicules laissant des écarts trop importants entre eux. En procédant ainsi, les espaces de stationnement seraient utilisés de manière plus efficace, augmentant ainsi le nombre d'emplacements disponibles sans nécessiter d'extension de la surface totale des zones de stationnement sur la commune. Cette mesure pourrait être mise en place à moindre coût, se limitant à la réalisation de marquages au sol.

Commentaire 196

Entre Morichar et Victoire les Bus TEC- de Lijn sont une nuisance car cela bloque au croisement avec Victoire (bus en accordéon). En plus, l'inclinaison de la rue de la Victoire fait que les bus prennent une vitesse dangereuse en arrivant près du LIRL. Enfin, les bus créent une vibration sur le plateau. Important de garder le sens unique sur Hôtel des Monnaies si on met le site propre sur Hôtel des Monnaies.

Commentaire 197

Habitant de Forest je fais la plupart de mes trajets (à vélo en traversant St-Gilles). Merci pour ce plan et les aménagements proposés, j'attends avec hâte la concrétisation de cela pour une ville où il fait bon vivre et que nos enfants puissent s'y épanouir. Bonne continuation.

Commentaire 198

Dans le prochain plan, la commune devra se concerter avec la région pour diminuer le trafic automobile dans la rue de la Victoire Je soutien à 100 %

Commentaire 199

1 Trop de places de stationnement supprimées Il faut penser qui ont besoin de leur voiture 2 Les mises en sens unique et la mise en sens unique du goulet de la barrière vont entrainer des reports de trafic dans les petites rues et sur le bas de St-Gilles et Cureghem Avenue Fonsny et rue Bara Les gens sont sacrifiés par Bruxelles mobilité

Commentaire 200

La mise à sens unique rue Hôtel des Monnaies entre Victoire et Dilens est une mauvaise idée pour tout ceux qui viennent de la petite ceinture

Commentaire 201

Le plan Cool/Good move manque cruellement -> d'informations -> de concertation -> d'équité Il faut que les citoyens soient mieux informés Le minimum légal n'est pas suffisant Il faut demander au porte à porte et envoyer des courriers personnalisés La concertation est toujours transformée et jamais les citoyens ne sont pas entendus Vous écoutez peut être, mais vous n'entendez pas Il n'est pas équitable car les utilisateurs de l'espace public ne sont pas traités avec équité Supprimer des centaines de places de parking est intolérable La sécurité, ou plutôt l'insécurité liée à ces suppressions est absente Les camions en doubles files, les embouteillages, les trajets prolongés sont néfastes à tous les niveaux Nous n'avons pas besoins de zones de rencontres Vous pénalisez les St-Gillois à cause du trafic de transit dont ils ne sont nullement coupables mais victimes Trouvez des alternatives pour le trafic est votre job Donnez des possibilité aux personnes venant de l'extérieur de se garer Transiter ne veut pas dire interdire Pensez à tous les St-Gillois, pas au 20/40 qui oublie les PMR, les personnes âgées, les moins valides Montrez aussi l'exemple, penchez vous sur les gens qui participent à la COP à Dubail et qui polluent plus en 1 trajet que moi en 1 an Vous vous trompez de cible !

Commentaire 202

Dans l'ensemble le plan me parait vraiment génial Il répond aux enjeux de mobilité de la commune La rue du Fort en Piétonnier est une bonne chose Seul bémol à ce stade, mettre un Piétonnier au niveau de la place Bethléem ne me semble pas être une bonne idée Ce quartier est l'un des moins biens lotis en termes de places de parking

Commentaire 203

1) Heel Rue du Fort, voetgangerzone maken De Handelaars willen dit Dit zou ook de politie niet Hinderen (Police cartier) 2) rue des fortifications, rue du Céleri, rue Dethy (jusqu'à rue du Fort) voetganger Maken 3) Nieuwe Handelszaken (el mekan, video express, coiffeur Amir, Terrone, Leviathan, Piola Piccola, oui oui) willen rue du Fort Voetgangers !!! De bewoners willen dit !!!

Commentaire 204

Double sens sur rue St-Bernard entre Victoire et Neufchatel est dangereux Transformation en sens unique direction ch De Charleroi?

Commentaire 205

Av du Parc sens unique vers Parc Le faite d'interdire d'accéder à la Barrière ne risque t'il pas de congestionner av des Villas? Comment aller du Parc de Forest en direction d'Ixelles/Uccle ma campagne?

Commentaire 206

Peur des reports par la rue Berckmans des voiture venant de la petite ceinture pour entrer dans St-Gilles

Commentaire 207

Pour moi c'est incompréhensible qu'avec l'objectif de rendre le quartier plus calme et vivable on dévie le flux de voiture de la rue Hôtel des Monnaies qui a le gabarit d'une voie traversante à la rue de Lausanne où j'habite qui est une rue résidentielle !!! C'est du n'importe quoi ! Inacceptable ! Déjà il y a trop de voiture qui prennent cette voie pour échapper aux encombrements Hôtel des Monnaies si tout le monde doit tourner rue Berckmans >> les embouteillages vont bloquer le petit ring !!! C'est peut être la volonté cachée du plan !

Commentaire 208

Sens unique Antoine Bréart cause des problèmes pour aller à Forest En général, l'idée du déplacement aux grands axes n'est pas réaliste

Commentaire 209

1) Ma fille a un commerce sur Saint-Bernard, sa clientèle qui circule en voiture aura du mal à accéder avec le nouveau CLM 2) Les Piétons sont en danger sur rue de la Victoire et rue St-Bernard 3) L'arrêt de Bus actuel sur Tamines Roumanie est très pratique car accessible Le changement sur la rue Moris va créer beaucoup de bouchon sur Saint-Bernard

Commentaire 210

Serait-il possible d'envisager une mise en sens unique de la rue St-Bernard ? Sinon je trouve l'idée du plan global assez encourageante, il faut continuer

Commentaire 211

Positif de réfléchir à la circulation de tous dans notre commune Commune habitée par pas mal de Piétons et cyclistes (à côté des automobilistes) Mais traversée de toute part par les véhicules en provenance d'autres communes La rue où je réside est un "boulevard" très étroit et très très polué C'est une mini-rue qui accueille un trafic disproportionné C'est bien que le plan en tienne compte

Commentaire 212

Les Piétons et les personnes handicapées ne sont pas pris en compte, les trottoirs sont en mauvais état Les vélo et les trotinettes ne respectent pas les règles de circulation et constituent un danger pour les Piétons et les véhicules

Commentaire 213

1) Non respect du code de la route par les cyclistes !! 2) Remettre les sens de circulation rue A Bréart absurdité !!! 3) Quid des alternatives pour la suppression des places de parking place V Meenen, Moris et un peu partout dans la commune ? 4) Arrêtez de faire tourner en rond les automobilistes ! Ca pollue

Commentaire 214

Je pense qu'il est possible de faire un grand changement avec une équité pour chaque citoyen avec quel moyen de transport qu'ils souhaitent utiliser Pour cela, il faut des alternatives concrètes et véridiques Vous voulez du changement alors donnez nous des alternatives et pas des "peut-être et "on y travaille" mais des on va faire ça alors propose ça comme alternative Pour le projet de la Barrière : oui pour un réaménagement pour une sécurité MAIS j'ai peur si changement en rond point sans feu de Sécurité routière qu'il y ait un manque de sécurité envers les Piétons Prendre une petite partie du budget sur la prévention, éducation auprès des cyclistes Faire une législation sur le code de la route pour les cyclistes/ trotinettes en tant que Piétonne combien de fois j'ai failli avoir un accident avec un cycliste/ trottinette car la personne n'a pas conscience du code de la route

Commentaire 215

Het plan is zeker goed voorstel Het is defreuren dat het niet ambitieuzer is Wat belieft het veiligue maken van de gemeente voor fietsers De voorstellen zullen zeke al een beetje helpen maar nog meer werk tan heplijk verwacht worden Het us jammer dat er geen veranderingen bomen in de Charleroiesteenweg waar het me veerteel onveilig is om te fietsen, het openbaar vervoer heel vaak vaststaat en het luid is?

Commentaire 216

Maak van de Mérodestraat een fietsstraat 20 km/h Ik ben akkoord dat het een tweerichtingstraat is maar de automobilisten rijden en als gekken Stulje merodestraat tussen Verhaegen en Koning laan dat een tweerichting en maak er een fietsstraat van met maar 1 kant parkeerplaatsen Bareel volledig mee akkoord dat heb ander handen wordt genomen

Commentaire 217

In het huidige voorsteel om de lyceestraat - Parmastraat enkel richting te maken, met eenzifse bij richting, riskeer + deze route (via de stenen cruissstraat of via de schot land straat - Berckmanstraat) een alternatief te worden om via de Bareel naar de kleine ring te rijden Op deze route liggen verschillende scholen, speel pleinen, parkjes Het volstaat een stuk van deze route enkele richting in tegen gestelde richting te maken om di te voorkomen

Commentaire 218

de inrichting van de schoolstraten is een heel goed and belangrijk initiatief Helaas is er geen schoolstraat voorzien voor het Athenée royal Victor Horta, een basisschool in de Lyceumstraat Ook deze kinderen verdienen propere lucht er een veilige straat

Commentaire 219

We kijken als jong gezin enorm naar vit dat dit plan St-Gillis aangenamer, rustiger en veiliger zal maken voor alle inwoners van deze mooie gemeente ! :)

Commentaire 220

Peur d'unItinérairesbis via la rue du Lycée alternative à HDM pour rejoindre la petite ceinture) -> inversion de sens rue du Lycée ou Parme Zone de rencontre rue du Lycée? (pas dans la liste) attention Athénée V Horta = Primaire !!

Commentaire 221

Merci de nous donner l'occasion de nous exprimer sur l'aménagement de la circulation à Saint Gilles (projet de plan de circulation), commune ou nous résidons

Nous soutenons pleinement les objectifs du plan visant à réduire la circulation et la pollution dans la commune et à désengorger la barrière de saint Gilles, ceci bien qu'ayant une voiture - que nous utilisons occasionnellement, nos déplacements s'effectuant essentiellement en vélo et à pied Nous sommes favorables à la mise en place de pistes cyclables et aux aménagements qui permettent une meilleure circulation des bus et trams

Nous aimerions néanmoins vous faire part des remarques suivantes:

1) Nous ne comprenons pas pourquoi il est prévu de faire circuler les transports publics en contresens dans la rue hôtel des monnaies Cette rue est située à proximité de 2 écoles et les taux de pollution actuelle sont bien au dessus des normes Réduire la circulation dans cette rue et assurer la sécurité des enfants est une priorité Dans ce contexte, il semblerait plus logique de limiter la circulation à un seul sens Faire passer des bus en contre sens va complètement à l'encontre des aménagement réalisés devant l'école nouvelle et la sortie de métro visant à ralentir le trafic et donner plus de place aux Piétons Le parcours actuel des bus TEC et de Lijn par la rue de la Victoire et la rue de Tamines ne pose pas de problème et pourrait être conservé

2) De la même manière, il paraît surprenant de maintenir une circulation à double sens dans la chaussée de waterloo (entre la barrière et le parvis) sachant qu'actuellement, les bus / camionnettes ont du mal à se croiser ? A moins de supprimer des place de parking... ce qui permettrait aussi d'élargir les trottoirs de cette rue à vocation commerçante

3) La suppression du double sens dans l'avenue du parc ne va-t-elle pas rejeter le trafic sur les petites rues adjacentes (dont celle de la piscine et de l'école 1/2) très fréquentées par les

enfants...?

4) Enfin, quel est le sens de mettre en sens unique la portion de la rue A Bréart entre la rue J Lambeau et la rue de Lombardie sachant que le reste de la rue sera circulable dans l'autre sens (et se prolongera par la rue Moris)? C'est typiquement voie alternative au passage par la barrière lorsqu'on vient de Forest Cette rue est large et ne justifie pas à priori une circulation à sens unique, qui plus est qui change sur une petite portion L'objectif de cette mesure n'est pas clair et cela risque juste de donner des arguments aux récalcitrants au plan de circulation

Commentaire 222

Habitant de l'avenue Paul Dejaer, je m'oppose au Piétonnier qui sera installé sur la rue A Demeur :

- L'avenue Paul Dejaer sera entièrement enclavée entre la Barrière, la chaussée de Waterloo, la chaussée d'Alseberg et bloquée par le Piétonnier Impossible pour les riverains d'imaginer un parcours alternatif sans passer par la chaussée de Waterloo pour rejoindre le sud
- La construction du Piétonnier sur Demeur est un acte irréversible dans la mesure où aucun test ne semble prévu
- Le trafic de transit peut être limité par des mesures différentes et pour des coûts extrêmement moindre : sens uniques en tête bêche La philosophie des Quick Win ne semble pas vouloir s'appliquer pour le Piétonnier Demeur
- Ce mini Piétonnier semble être un projet de pure forme Cette vision de la place est déjà utilisé dans des visuels de propagande électorale Cela met en doute la sincérité des buts annoncés
- Projet extrêmement coûteux qui impliquera des travaux inutiles dans la mesure où le trafic de transit devrait diminuer selon les experts de manière globale sur l'ensemble de la commune Le Piétonnier devrait être inclus dans une deuxième phase, après l'analyse des effets du nouveau plan de circulation
- Les trottoirs de l'avenue Paul Dejaer sont déjà utilisés comme des pistes cyclables (2 accidents au mois de novembre 2023 entre Piétons et cyclistes adultes) et le Piétonnier Demeur devrait accentuer ces infractions au code de la route
- Afin de soulager le stationnement riverain de l'avenue Paul Dejaer, les rares places de parking de la rue devraient être réservés exclusivement aux habitants domiciliés dans l'avenue (modèle qui existe dans d'autres communes)

Commentaire 223

Au vu de la contestation grimpante de certains habitants, notamment du quartier Berckmans, ne faut-il pas annoncer une période d'essai et accompagner ce plan de panneaux de Sécurité routière et d'actions de Communication des automobilistes de la Région, afin d'éviter que la circulation ne se déporte sur d'autres rues du quartier, ce qui en soit ne réglerait pas le problème

De plus, les gens roulent trop vite et les priorités à droite sur des grands axes comme Berckmans ou rue de la Source ne sont pas respectés, ce qui a valu 3 accidents à cette zone en 6 mois Ne faut-il pas placer des panneaux STOP et poser des ralentisseurs?

Commentaire 224

Bonjour,

même si je privilègie le déplacement alternatif (vélo, transports en commun, mes pieds), je possède également une voiture que j'utilise surtout pour les activités des enfants (scouts, foot), les courses, m'occuper de ma maman et les vacances

J'avoue que ce plan me laisse très perplexe Par exemple toute la circulation qui était sur l'avenue du parc sera transférée sur l'avenue des villas pour pouvoir rejoindre la barrière Si en plus l'avenue Demeur devient Piétonnière bonjour pour trouver votre chemin pour aller de l'autre côté de la chaussée de Waterloo On se retrouvera dans un labyrinthe de sens interdits comme à Ixelles qui n'a aucun sens

Par rapport au parking, que la commune supprime des places, je n'y suis pas opposée mais quand dans ma rue nous cumulons les travaux du métro (encore quelques années), celui de la maison de repos (qui finiront dieu seul le sait), ceux du commissariat de la rue Bréart, que les cafés et restaurants ont gardé leurs terrasses en plein air (en sachant qu'il pleut 9 mois par an à Bruxelles parce que bon le covid il a bon dos) j'avoue avoir un peu les boules Surtout que je me suis déjà prise 3 amendes parce que j'avais pas déplacé ma voiture avant 8h00 dans ma rue là où les panneaux interdit de stationner sont là depuis avant le covid et dont la date de fin est continuellement reculée Du moment où les flics ont été appelés 52€ pour ta pomme alors que les entrepreneurs et cie n'étaient même pas encore là Belle manière pour la commune de se faire du blé sur les automobilistes

Commentaire 225

J'habite st Gilles avec mon mari et mes 4 enfants Je tiens à dire que je suis tout à fait favorable à good move et à tous les aménagements réalisés pour les cyclistes et les Piétons dans la commune

Commentaire 226

Je voulais juste vous dire que depuis quelques semaines, le sens de la rue où j'habite a été modifié, ainsi que plusieurs rues dans mon quartier (Antoine Bréart/ arrière de l'hotel de ville) Je voulais vraiment saluer cela: j'étais un peu circonspect au début, mais depuis lors il y a

indiscutablement moins de circulation dans ma rue, elle est à sens unique ce qui la rend plus facilement circulaire, en voiture ou à vélo, elle est plus sécurisée aussi. Je n'ai pas l'impression qu'il est plus compliqué de se parquer. Bref, j'apprécie fort cette modification, et je suis sûr que cela sera encore plus visible et profitable au printemps. Je suis parent d'un enfant handicapé, la sécurité sur la voie publique est très très importante pour moi. Merci donc pour le calme retrouvé.

Je m'inscris en contre-à-faux par rapport à certains toutes-boîtes postés qui stipulent que goodmove serait un terrible problème et un non sens démocratique: au contraire, et j'espère bien que vous ne ferez pas marche arrière ! La ville appartient à tout le monde, pas seulement aux automobilistes.

Commentaire 227

Je suis habitant de St-Gilles et j'ai pris connaissance du projet de plan de circulation pour St-Gilles du CLM et souhaite y réagir dans le cadre de la consultation actuellement en cours.

Généralité

D'une manière générale, je trouve que le plan de circulation manque d'ambition et ne répond pas à l'objectif affiché lors des premières présentations du projet de création de la maille Parvis de réduire le trafic automobile de transit à travers les quartiers St-Gillois. De nombreux itinéraires automobiles permettant des traversées de la Commune en tout sens sont encore possibles.

Certes, certaines des situations les plus problématiques sont améliorées mais cela s'apparente à un objectif très réduit avec, au final, très peu de modifications de sens de la circulation (une quinzaine), de piétonisations (trois petits tronçons de rues) ou de mise en place de nouveaux filtres (un seul sur l'av du Parc). À part l'un ou l'autre points noirs notables, on ne peut pas espérer que ce plan minimaliste change beaucoup à la situation de la circulation automobile dans la Commune.

Zones de rencontre

Le plan de circulation semble beaucoup se reposer sur la multiplication de « zones de rencontre » pour aboutir à ses objectifs de modération du trafic automobile. Or, le simple fait de créer de telles zones ne résout rien. En effet, pour qu'une zone de rencontre fonctionne, il faut que le trafic qui la traverse soit d'abord modéré par ailleurs et que le flux piéton soit suffisamment significatif pour avoir un effet sur le trafic. C'est par l'absence de ces conditions (et malgré des aménagements de voirie spécifiques) que, par exemple, les zones de rencontre du parvis de St-Gilles ou de la rue César Depaepe ne fonctionnent pas, les automobilistes ne comprenant souvent pas la priorité à donner aux piétons. Ces deux zones de rencontre sont même plus

insécurisantes pour les Piétons que ne le seraient des trottoirs et passages Piétons standards

De plus, les zones de rencontre sont plus difficiles à appréhender par les enfants qui ont du mal à « imposer » leur présence face au trafic auto et elles créent de la confusion dans leurs esprits entre les consignes de sécurités (regarder si la voie est libre, passer sur les passage désignés...) et la possibilité/nécessité de prendre sa priorité Ces zones de rencontre sont au final plus compliquées et dangereuses pour les enfants et un frein à leur autonomie de déplacement

Dès lors, le fait de multiplier de tels zones de rencontre devant des écoles alors que les rues qui les accueilleront resteront des voies en lignes droites recueillant le trafic des heures de pointe des matins et soir est aberrant (rue de Mérode, place Morichar, chée de Forest/place Bethléem...)

Contrat de Quartier Durable Midi

Il est très décevant de constater que la plan de circulation ne tient aucun compte du « diagnostic », du « cahier des priorités » et du « programme » du CQD Midi, trois documents pourtant adoptés par la Commune après un long processus participatif et une enquête publique

Le diagnostic avait pourtant relevé le besoin d'espace public (de détente, de jeux pour enfants...), le manque d'espaces verts, le problème de saturation automobile malgré le faible taux de motorisation des habitants et l'insécurité routière de certains carrefours... ce qui avait mené plus particulièrement à désigner deux « priorités » dépendantes en partie du plan de circulation : « Valoriser les espaces publics de proximité et penser des aménagements pour toutes et tous » et « Réduire l'impact de la voiture sur le quartier »

Ces priorités ont été traduites dans le programme du CQD Midi par la création « d'espaces publics apaisés au coeur du quartier » via notamment mise en place d'un système adapté de « mini superblocs », la création de « rue végétales » (rues Féron et Claes) et de l'adaptation de trois sections de la rue de Mérode « afin de la rendre plus habitable et 'gagner de l'espace' au profit d'usages à destination des habitants » et d'y « Améliorer la sécurité routière, notamment aux carrefours, en atténuant la linéarité de la rue » Il est précisé dans le programme que la condition de sa réussite sur ces points est une « bonne coordination avec l'étude sur le CLM »

Il est donc tout à fait étonnant et décevant de ne retrouver aucun des principaux éléments du programme du CQD Midi traduit dans le plan de circulation du CLM : ni le principe des mini superblocs, ni de réorganisation du trafic automobile pertinent pour les « rue végétales », ni l'apaisement de la rue de Mérode laissée ouverte au trafic en ligne droite, ni aucune proposition de mise en Piétonnier qui permettrait de « gagner de la place » (à part juste une face de la pl Bethléem)

Deux propositions concrètes : rue de Mérode et rue Féron

Afin de répondre, même de manière minimale, aux priorités et programme du CQD Midi et à des objectifs généraux de modération du trafic automobile, je propose au moins deux modifications au plan de circulation pour le périmètre du CQD Midi :

- Afin de pouvoir réellement transformer la rue Féron en « rue végétale », il est primordial de gagner la place nécessaire pour permettre la plantation de végétation. Pour gagner cette place, il me paraît essentiel de mettre l'ensemble de la rue Féron en sens unique (dans le plan, les tronçons entre les rues Claes et du Danemark sont laissés à double sens). Il convient aussi, pour éviter les vitesses excessives induites par une longue ligne droite, d'éviter que ces sens uniques soient uniquement dirigés dans une seule direction.

- Sur la rue Mérode, il est prévu de créer une zone de rencontre face à l'école Balder (et la future crèche communale voisine). Or, vu que la rue de Mérode sera laissée à double sens sur toute sa longueur entre la rue de Russie et la rue Th. Verhaegen, cette zone de rencontre sera inefficace voire dangereuse (voir plus haut).

Dans le projet de plan de circulation, le petit tronçon de la rue de Mérode entre l'avenue du Roi et la rue Th. Verhaegen sera mis à sens unique, ce qui est positif pour limiter le trafic de transit venant depuis le tunnel Vétérinaire, via l'avenue du Roi, dans le sens Sud-Nord et nécessaire pour rendre moins dangereux le carrefour avenue du Roi/rue de Mérode. Par contre, rien n'est fait pour rediriger en bordure de maille le trafic dans le sens Nord-Sud qui provient de la petite ceinture (via les rues de Russie et d'Angleterre) ou de la zone de bureau à proximité de la gare (avec diverses sorties de parking rues de Russie, de Hollande et de Mérode).

Afin de répondre à minima au programme du CQD Midi pour la rue de Mérode (mini superblocs, réaménagement de tronçons et gagner de l'espace public pour les habitants), casser la ligne droite génératrice de vitesse et d'insécurité routière, il serait intéressant de piétonniser le tronçon de la rue de Mérode devant l'école Balder et la future crèche, entre les rues de Suède et

Claes. Cela aurait pour avantage de créer une nouvelle place publique piétonne qui pourrait faire l'objet d'un aménagement intéressant à destination plus particulièrement des parents et enfants fréquentant l'école et la crèche. Cet aménagement pourrait être similaire à ce qui vient d'être réalisé rue de Moscou, avec des arbres (en déficit dans le quartier) et en y ajoutant des bancs.

Il me semble que ces demandes n'ont rien de révolutionnaires et n'empêchent pas fondamentalement l'usage de la voiture dans le quartier mais, pour modestes qu'elles soient, permettraient déjà une amélioration notable de la situation de l'espace public du quartier.

Commentaire 228

Hier je suis allé à la consultation dans les locaux de CSD et j'ai pu partager craintes mais aussi idées avec d'autres citoyens

Je suis conscient du trafic de transit sur Ecosse - Bosquet - Toison d'or mais je trouve qu'il y a une solution plus facile à ce sujet

A mon avis, ça suffirait de enverser la direction en rue Ecosse (seulement dans la partie entre rue de la Source et rue Berkman) Comme ça le trafic se dirigera sur Rue Hotel des Monnaies et ne sera pas nécessaire de changer la direction sur Bosuet comme vous l'envisageait

J'espère que vous trouvez cette proposition faisable et pragmatique

Je reste à disposition pour toutes clarifications et échange des idées si nécessaires

Merci et je vous souhaite une excellente journée

Commentaire 229

Dans le cadre de la consultation ayant trait au plan régional Good Move, je souhaite apporter mon soutien au projet Good Move à Saint-Gilles en tant qu'habitant de la commune L'action climatique au niveau de Bruxelles et de Saint-Gilles est cruciale et ce plan a une grande importance si nous souhaitons tenir nos objectifs climatiques

Commentaire 230

Félicitations pour la proposition de mobilité, qui est aussi complexe que nécessaire dans notre quartier, et urgente dans la zone de la barrière et le bas de Saint-Gilles

La proposition présentée au niveau général semble être une excellente initiative pour réduire le nombre de voiture et, par conséquent, pour rendre nos rues plus sûres et plus propres Cependant, j'aimerais attirer l'attention sur la différence subtile entre le nombre de voiture (avec des avantages évidents pour la qualité de l'air) et l'espace consacré aux voiture, qui n'est généralement pas abordé dans la proposition

L'évolution naturelle des principales villes européennes de notre siècle (comme Amsterdam ou Berlin) a conduit à rendre aux citoyens l'espace qui leur avait été confié au fil des décennies Aujourd'hui encore à Saint Gilles, plus de la moitié de l'espace public est consacré à la circulation et au stationnement des voiture, au détriment évident du bien-être et de la qualité de vie des citoyens Ainsi, pour que le plan réponde réellement aux besoins du moment, la mise en œuvre du projet nécessite moins d'espace pour les voiture (voies de circulation et stationnement), et plus d'espace pour les citoyens et les vélo Deux propositions sur la carte retiennent particulièrement mon attention :

Chaussée de Waterloo (entre la barrière et le parvis/Porte de Halle): Odeur de pollution, bruit des

klaxons et des gros véhicules, accidents et frayeurs, bruit constant et bruit visuel, collisions constantes des accotements avec les Piétons, trébuchement sur les sacs d'ordures dans la chaussée qui réduisent l'espace praticable à une personne, collisions avec les clients sortant des nombreux magasins de la section commerciale C'est l'expérience de tout citoyen lorsqu'il transite sur une cet route En tant que résident d'une rue perpendiculaire, je suis confronté à cette expérience quotidiennement, c'est pourquoi j'évite la plupart de mes déplacements sur cette route Comme cette expérience est reconnue par la plupart des citoyens, je suis surpris de ne pas voir un plan plus ambitieux pour ce tronçon de route Des modifications telles que la suppression des espaces de stationnement et leur conversion en espace Piétonnier étaient à espérer afin de mettre un terme sa manque, si ce n'est la Piétonnisation complète de la section Ces modifications adapteraient les proportions de l'espace à une véritable rue commerciale, en tenant compte et en s'adaptant à la nature commerciale réelle de la section La Piétonnisation complète de cette section permettrait en même temps de réduire efficacement le nombre de voiture sur la barrière Deux voies de circulation, deux voies de stationnement et deux trottoirs, telle est la répartition de l'espace dans cette section, comme dans la partie supérieure de l'avenue où les dimensions réelles sont presque le double de la largeur réelle de l'ensemble de la route

Rue de Fort: la Piétonnisation complète (plutôt que partielle) de la rue de fort, car elle n'interfère pas le livraison et d'autres besoins tels que l'accès de la police Là encore, il s'agit d'une opportunité de créer un vrai espace chargé de vie communautaire, comme en témoignent le test effectué il y a quelques mois et les périodes de l'année où la rue accueille la brocante Nous avons l'opportunité de revaloriser la mobilité dans notre quartier et le quartier meme en mettant en œuvre un plan qui représente réellement les intérêts des résidents de Saint Gilles, et en créant des espaces propres et sûrs, pleins de vie de quartier Ces bénéfices s'étendent également aux habitants qui n'ont pas encore découvert les avantages des systèmes de transport partagé, et aux commerces, même si certaines n'ont pas encore compris les bénéfices économiques réels d'un tel plan Vous avez entre les mains l'information, les chiffres et l'exemple des bénéfices obtenus dans des communes comme Ixelles dans la mise en œuvre de projets aussi ambitieux Il s'agit d'une occasion unique de faire franchir à Saint-Gilles un véritable pas en avant en termes de mobilité, de qualité de l'air et d'adaptation de l'espace aux besoins actuels et futurs du quartier et de ses citoyens

Commentaire 231

Contre le CLM => car double sens unique Hôtel des Monnaies + Entrée par Bosquet = Déviation de trafic sur Rues : Berckmans & Bosquet/Suisse/Loix/Lausanne/Baron Bouvier/...

Commentaire 232

Je soutiens entièrement votre projet pour rendre la ville plus respirable et humaine C'est très agréable déjà dans la rue de Savoie:)

Commentaire 233

Je m'oppose à la suppression des transports publics sur l'axe Roumanie et Tamines Cette décision ne semble basée sur aucun argument favorable à la mobilité collective des saint-gillois Les bus vicinaux font partie intégrante de la mobilité des saint-gillois Ramener ces lignes sur les axes régionaux induit une perte pour le transport public

Commentaire 234

Als bewoner van de hoek Berckmansstraat / Zwitserlandstraat heb ik volgende opmerkingen bij het voorgestelde verkeersplan In mijn opinie zal het weinig impact hebben op het lokale verkeer (met uitzondering van handelsverkeer) maar zal het een hele grote impact hebben op het transitverkeer naar Van Meenenplein, Ma Campagne, Vorst en Ukkel De grootste impact zal komen van de knip in de Munthofstraat tussen Bronstraat en Overwinningsstraat Inkomend verkeer vanaf de kleine ring richting Barriere Hier zullen we de grootste impact zien Het verkeer wordt afgeleid via de Berckmansstraat tot Loixplein of Bosquetstraat via Zwitserlandstraat tot de Loixplein Het verkeer zal zich dan moeten wringen (ik kan geen ander woord gebruiken) via Loixplaats en Lausannestraat naar de Overwinningsstraat Indien er geen drastische verlaging komt van de bestaande verkeersstromen zal dit leiden tot een totale blokkering van het verkeer in deze buurt En met drastisch bedoeling ik een daling van meer dan 80% Met uitzondering van kleine bestelwagens zal alle vrachtverkeer afgeleid worden naar de Berckmansstraat Hoe verwacht men hiermee om te gaan ? Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de afstemming van de verkeerslichten en (fout) geparkeerde wagens op het alle kruispunten richting Chaussee de Charleroi of Overwinningsstraat Voldoende ruimte zal moeten voorzien worden om het manoeuvreren toe te laten Ook dient men rekening te houden met bussen voor het Hilton Garden hotel Bijzonder moeilijk wordt de doortocht door de Loixplein / Lausannestraat Het alternatief is natuurlijk om de knip niet toe te passen op grotere vrachtwagens (waarvan het aantal heel beperkt is) Uitgaand verkeer richting kleine ring Essentieel beperkt de impact zich tot het wijzigen van de bestaande verkeersstroom Schotlandstraat – Bosquetstraat – Kleine Ring naar Schotlandstraat – Munthofstraat – Kleine Ring Verkeerslichten hoek Berckmansstraat / Munthofstraat en Munthofstraat / Av Henri Jaspardienen goed afgestemd te zijn om een groter verkeersvolume toe te laten

Commentaire 235

Par ce mail, je souhaite apporter mon soutien au plan de mobilité proposé pour Saint-Gilles

J'ai suivi les séances information mais n'ai pas osé me rendre au conseil communal, et l'interpellation citoyenne en faveur du plan, du 30 novembre par crainte de l'agressivité des « anti good move »

J'ai reçu également un tract du MR dans ma boîte aux lettres, selon qui ce plan serait contre les personnes actives, contre les familles, contre les automobilistes Pourtant, je suis une femme active, parent de 3 adolescent e s et je possède une voiture

Et je constate que ce qui fait gagner en autonomie mes enfants, c'est la possibilité de se déplacer facilement en transports en communs, à vélo et à pieds...

Le sujet a alimenté de nombreuses discussions dans le quartier, certains riverains pointant la suppression de places de parking et une atteinte à leur liberté de déplacement. Lors de ces échanges, j'ai pourtant constaté de nombreuses incohérences dans leurs propos. Ces mêmes personnes utilisent peu leur véhicule (parfois moins d'une fois par semaine), elles remarquent que leurs enfants (jeunes adultes) ne veulent pas passer le permis de conduire, songent à quitter Bruxelles car l'air y est trop pollué et provoque des crises d'asthme, critiquent les automobilistes qui roulent dangereusement dans les petites rues...

Je pense sincèrement que ce plan est bon et va dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public. Il me semble important de me manifester afin de soutenir celles et ceux qui ont osé participer au conseil communal du 30 novembre afin de défendre le plan de mobilité.

Commentaire 236

Merci pour votre retour, je vous confirme par cet e-mail que je vois clairement que le trafic sera plus important dans la rue Berckmans à cause de ces modifications. Cette rue, déjà en double sens, est une rue familiale où l'ambiance de quartier est sereine et animée, nous sommes tout à fait contre votre plan.

J'ai un bébé de 1 an et je ne souhaite pas que notre rue devienne plus dangereuse à cause d'un trafic plus dense. Je marque donc vivement mon désaccord.

Commentaire 237

Les Quartiers Apaisés, en mettant l'accent sur la qualité de vie des résidents, visiteurs et travailleurs, représentent une approche stratégique et progressive pour le développement de notre communauté. L'optimisation des espaces publics, la promotion de modes de déplacement doux, la réduction de la pollution et du bruit, entre autres, contribuent à créer des quartiers plus agréables à vivre.

Je salue l'initiative de la commune de Saint-Gilles pour cette approche pragmatique. En favorisant des changements concrets tels que l'amélioration de la sécurité, l'accès facilité aux transports publics, et la promotion d'une mobilité plus durable, ces mesures répondent aux besoins actuels tout en s'inscrivant dans une perspective de long terme.

Si mon appui peut être utile dans la sensibilisation ou la promotion de ces initiatives au sein de la communauté, n'hésitez pas à me solliciter. Je suis convaincu que ces actions contribueront positivement à l'évolution de l'espace public dans notre commune, où la majorité des foyers ne possède pas de voiture.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Commentaire 238

Je viens de découvrir le Plan Good Move via un tract des voisins déposé dans nos boîtes aux lettres

—> Comment se fait-il qu'un changement aussi majeur pour la qualité de vie des habitants du quartier nous soit communiqué via des voisins bienveillants et non via une communication franche et forte de la Commune? Personne parmi nos voisins n'a entendu parler de ce projet alors qu'il aura un impact majeur...

Mettre un gros axe comme la rue de l'hôtel des Monnaies à sens unique sur une portion va couper l'utilité de ce gros axe qui est capable de porter du trafic et alors reporter alors les voitures sur les rues résidentielles, cela paraît un non sens

À l'analyse du plan il est aussi absolument flagrant que tout le trafic de la Petite Ceinture va arriver via la Rue Bosquet sur la rue de Suisse (les gens éviteront ainsi le feu au carrefour rue Hôtel des Monnaies x rue Berckmans) Or la rue de Suisse n'est pas du tout dimensionnée pour cet énorme trafic... Et cela va complètement à l'encontre de l'objectif qui est d'apaiser les quartiers en évitant le trafic de transit

—> Pourriez-vous sérieusement considérer ne pas changer le sens de circulation de la Rue Bosquet?

Commentaire 239

Je veux soutenir les cibles du plan de circulation. Pour nous, c'est très important d'avoir suffisamment d'espace pour piétons et vélos

Ik zou graag het circulatieplan en de geplande aanpassingen willen ondersteunen. Voor ons is het erg belangrijk om voldoende ruimte te hebben voor voetgangers en fietsers

Commentaire 240

Je vous remercie pour le travail accompli

Est-ce que des nouveaux aménagements cyclables sont prévus Chaussée d'Alsemberg et Rue Hôtel des Monnaies ?

Commentaire 241

Comme communiqué, je me permets de vous transmettre mon avis et mes suggestions concernant le contrat local de mobilité

Habitant le quartier de la porte de Hal, voici quelques commentaires/suggestions centrés sur cette zone :

- Concernant la rue du Fort :

· mettre en Piétonnier non seulement la partie Dethy-Fortifications, mais également la partie Parvis-Andenne, pour redonner un peu d'attrait à cette rue commerçante ;

- profiter de l'occasion pour réaménager complètement la rue du Fort, du Parvis jusqu'à la rue Théodore Verhaegen (un réaménagement de la rue avait été annoncé dans le CQD Parvis-Morichar, mais n'a pas été réalisé) ;
- Concernant la chaussée de Waterloo : profiter de l'adaptation de la circulation pour réaménager complètement la chaussée, idéalement de la porte de Hal jusqu'à la Barrière, mais a minima entre la Porte de Hal et le Parvis (un réaménagement de la rue avait été annoncé dans le CQD Parvis-Morichar, mais n'a pas été réalisé) ;
- Concernant la place de Bethléem : soutien à la mise en Piétonnier du haut de la place, avec réaménagement et sécurisation du carrefour Forest-Dethy-Vanderschrick ;
- Concernant la rue Vanderschrick : soutien à la création des deux zones de rencontre proposées

Globalement, pour l'ensemble du plan, je suggérerais de prendre en compte les points suivants :

- ne pas se contenter de mettre des poteaux ou des panneaux, mais réaménager réellement et qualitativement les espaces modifiés ;
- profiter des réaménagements proposés pour végétaliser les espaces concernés ;
- sécuriser et éclairer davantage les passages pour Piétons, souvent trop peu visibles ;
- prévoir des plateaux et autres systèmes de réduction de vitesse aux endroits problématiques ;
- réaménager et sécuriser les grands carrefours situés sur la commune ;
- délimiter les places de parking pour les voitures, afin de minimiser la perte d'espace disponible

Merci d'avance pour la suite que vous donnerez à ces suggestions

Commentaire 242

En tant que mère de deux enfants qui habitent dans le bas de saint Gilles (rue d'Andenne) je suis très préoccupée par le degré de pollution et atmosphérique et sonore dans le quartier. Les embouteillages et la voiture comme outil de transport dans la ville sont des anachronismes. Je regrette que le plan n'aille pas au-delà des mesures proposées pour un véritable quartier sans voiture mais je soutiens le plan comme un premier pas (timide) dans la bonne direction.

Commentaire 243

Avec ceci je voudrais exprimer mon plein soutien au projet des quartiers apaisés et en particulier le nouveau plan de circulation de St Gilles

Réduire le trafic routier est indispensable afin de réduire le niveau de pollution dans notre ville et d'augmenter la qualité de vie

La mauvaise qualité de l'air, notamment dans les zones urbaines, continue d'affecter notre santé. Selon les dernières estimations de l'AEE, au moins 238 000 personnes sont décédées

prématurément dans l'UE en 2020 en raison d'une exposition à une pollution par les PM_{2,5} supérieure au seuil préconisé dans les lignes directrices de l'OMS de 5 µg/m³. La pollution par le dioxyde d'azote a causé 49 000 décès prématurés dans l'UE, et l'exposition à l'ozone 24 000

Outre des décès prématurés, la pollution atmosphérique est à l'origine de problèmes de santé et entraîne des hausses de coûts importantes pour le secteur des soins de santé

En ce qui concerne les détails je voudrais souligner les points suivants:

1/ je constate que pour la rue Émile Feron il y a dans le plan de circulation pas des indications pour la zone dans laquelle j'habite. Je souhaite que l'ensemble de la rue Émile Feron devienne « sens unique ». Il serait aussi bien, dans la perspective de la future rue verte, d'allonger la zone de rencontre actuellement prévu en face de l'école

2/ En ce qui concerne le projet "rue verte" pour la rue Émile Feron je voudrais vraiment que ce projet entre finalement dans la phase de mise en œuvre avec des délais raccourcis. Vu la rapidité de l'échauffement climatique avec les centres-villes devenant de plus en plus chauds, il est impératif de commencer à prendre des mesures d'adaptation sans plus perdre de temps. Sachant que les arbres plantés en ville nécessitent des années avant de pouvoir avoir des effets significatifs sur le climat local, il faudrait les planter en urgence. Il serait bien de garder la population informée par rapport au progrès avec ce projet.

Finalement, je souhaite que les services de la commune - en collaboration avec la police - veillent au maximum au respect des règles en vigueur. Par exemple: Trop souvent notre rue est utilisée comme parking dans les deux sens ce qui crée une situation chaotique. Aussi autour de la place J. Franck les voitures se garent en peu partout dans l'espace réservé aux piétons.

Commentaire 244

Graag wil ik mijn steun uitspreken voor de verkeersluwe wijken in St-Gillis (waar de kinderen naar school gaan, Bronstraat) en Vorst (waar we wonen, Hoogte 100)

Wij fietsen zo vaak als we kunnen van en naar school, maar durven dit amper te doen tijdens de wintermaanden, omdat Brusselse autobestuurders nog steeds te weinig aandacht hebben voor zwakkere weggebruikers. Overigens steunen we alle initiatieven die ook meer inzetten op het openbaar vervoer: Brussel is een kleine stad en de verschillende wijken van de stad al goed verbonden. Echter zou het nog beter zijn indien er meer trams/bussen rijden, met name op piekuren of bij slecht weer.

Met een school in het stadscentrum zijn wij uiteraard erg begaan met de luchtkwaliteit die onze kinderen dag in, dag uit inademen. Ook daarom zijn wij absolute voorstanders van de verkeersluwe wijken waarvan sprake.

Samengevat, wij zijn BLIJ met en HOOPVOL omwille van dit soort initiatieven!

Commentaire 245

1° Chaussée de Waterloo et Rue Hôtel des Monnaies, mise en sens unique :

Depuis la Barrière, tous les automobilistes ou habitants souhaitant rejoindre la petite ceinture ou le quartier du Parvis seront contraints de descendre la chaussée de Waterloo, et au niveau de la porte de Hal, rencontrera le trafic montant du Midi, ce qui aura pour effet de congestionner ce carrefour

Actuellement, ce carrefour n'est pas très fluide en heure de pointe

Les habitants ou les automobilistes sur la petite ceinture venant de la gare du midi et souhaitant rejoindre la Barrière seront contraints d'emprunter la rue de la Victoire puis la rue Hôtel des Monnaies, de sorte que rue de la Victoire sera beaucoup plus fréquentés avec un risque de congestion au feu

Les habitants ou les automobilistes de la petite ceinture venant de Louise souhaitant rentrer dans le quartier du Parvis ou rejoindre la Barrière, seront contraints de contourner le parc de la Porte de Hal pour accéder à la rue de la Victoire, donc engorgement des carrefours à la porte de hal

Commentaire 246

Le plan propose de garder la bande de trafic montante et de consacrer la bande descendante aux bus de la STIB, des TEC et de de Lijn est un vrai scandale sanitaire qui va porter préjudice aux riverains, aux enfants des écoles et aux enfants en base âge des crèches

En effet, le transport routier produit un % très élevés des émissions des oxydes de nitrogène (NOX), des particules fines du tipe PM 2,5, de plomb et de dioxyde de soufre (SO2) Il s'agit des gazes très toxiques responsables des maladies comme le cancer, les problèmes cardio-vasculaires, les affections pulmonaires, asthme, bronchitis chronique

Les conséquences néfastes d'une exposition faible aux particules fines de plomb sur l'altération cérébrale des enfants a été prouvé par des études internationales Les dégâts sont probablement définitif

Auriez- vous l'amabilité d'annuler cette proposition néfaste pour des centaines des personnes ?

Commentaire 247

Bonjour,

Dans le cadre de la consultation sur la mobilité, je suis cycliste et Piéton et la Gare du Midi est une véritable frontière urbaine (depuis toujours, même avant les travaux du métro 3) Cet endroit est pollué, dangereux, bardé de feux rouges interminables, et ralentit énormément les cyclistes et les Piétons, notamment qui souhaitent passer de Saint Gilles à Bruxelles Pourquoi ne pas installer un pont Piétonnier et cyclable qui rendrait cet endroit plus fluide, sécurisé et agréable pour la mobilité douce?

Ci-joint l'exemple du Piétonnier de Zaventem Machelen

Merci d'avance de prendre cette idée en considération

Cordialement,

<https://www.rtf.be/article/le-pont-pietonnier-et-cyclable-de-700-metres-est-installe-boulevard-leopold-iii-en-peripherie-bruxelloise-11294380?fbclid=IwAR0C1RJQBcdaYfunN5uaMQItwfrHAQc3pDz7SPIKejka7D0WohaUx1Xc7Oc>

Commentaire 248

J'apprends avec stupéfaction que le plan Good Move/Plan communal de mobilité projetée, en ce qui concerne la rue de l'Hôtel des Monnaies :

de la mettre en sens unique pour les voitures en gardant uniquement la bande montante ;
de consacrer la bande descendante aux bus de la STIB, des TEC et de DE Lijn

Cela me paraît une aberration complète pour de nombreuses raisons :

Tout d'abord, la rue de l'Hôtel des Monnaies est et a toujours été une voie de communication essentielle entre la Barrière de Saint-Gilles et la petite ceinture intérieure ; sans cette artère vouée de tout temps au passage routier, on peut difficilement joindre la petite ceinture sans passer par de plus petites rues et sans de nombreuses manœuvres et pertes de temps générant énervement, pollution et danger pour les usagers faibles. Je considère donc que la rue de l'Hôtel des Monnaies doit rester accessible en tous temps pour les voitures et le trafic normal, local comme de passage, dans les 2 sens et totalement interdite aux bus (de la STIB, de DE LIJN et des TEC)

Si je me suis installé avec ma famille à la rue de l'Hôtel des Monnaies, qui est une rue très passante, c'est - comme sans aucun doute la majorité des habitants de la rue - compte tenu de la facilité d'y circuler dans les 2 sens et de joindre les points névralgiques de la ville en voiture depuis mon habitation. C'est évidemment en parfaite connaissance de cause que je l'ai fait. La mise à sens unique de la rue de l'Hôtel des Monnaies depuis plusieurs mois à raison d'interminables travaux de réfection des trottoirs (aux Pays-Bas, on refait le revêtement de plusieurs kilomètres d'autoroutes en 1 seule nuit, en posant un revêtement de bien plus grande qualité que partout en Belgique ...) génère chaque jour pour moi des pertes de temps importantes, des détours de plusieurs centaines de mètres, des manœuvres nombreuses, de la pollution supplémentaire et surtout du danger lié au fait que je dois chaque fois tourner ma voiture devant mon garage pour la parquer devant (manœuvres dangereuses) (c'est nécessaire car, comme la Commune a supprimé récemment de nombreuses places de parking sans compensation, des tiers se parquent régulièrement devant mon garage si je ne parque pas devant ou en entravent l'entrée et donc la sortie)

Je dois en moyenne faire 5 sorties par jour en voiture (en ce inclus le week-end), pour raisons

privées ou professionnelles, et je transporte le plus souvent de 10 à 60 kilos de matériel ou objets divers. Le recours à la voiture est dès lors incontournable. Procéder autrement générerait pour moi plusieurs heures de pertes de temps par jour ...

Le passage de bus de la STIB, des TEC et De Lijn dans la rue de l'Hôtel des Monnaies me paraît être une ineptie et une hérésie car elle va entraîner de nombreuses nuisances, un niveau de pollution accru, du bruit supplémentaire et surtout de nombreuses vibrations susceptibles d'entraîner des problèmes informatiques à mes installations. Déjà aujourd'hui, quand un bus passe dans la rue et s'arrête à proximité de ma maison, des vibrations insupportables se font sentir. Si mon triple vitrage absorbe bien les bruits d'une circulation normale, il en va tout autrement au passage de bus et de camions.

De manière générale, le croisement d'un camion et d'un bus dans la rue de l'Hôtel des Monnaies est déjà extrêmement malaisé et je ne comprends pas pourquoi les bus ne pourraient pas continuer à passer par la rue de Tamines, qui est notablement plus large.

J'ai l'impression que, depuis quelque temps, les Communes bruxelloises – et notamment Saint-Gilles – font tout pour dégoûter les personnes un peu âgées à rester habiter à Bruxelles, comme à s'y déplacer en voiture.

Depuis la mise « en Piétonnier » de la rue de Moscou, pour garer une de mes voitures dans le grand parking qui s'y trouve, je dois jongler avec mon GSM pour ouvrir des applications donnant d'abord accès (après 30 secondes seulement) à l'espace Piétonnier, avant de reprendre ce GSM pour faire ouvrir la porte du complexe de garages. Entretemps, on doit utiliser le GSM sur la voie publique, perdre pas mal de temps, bloquer les autres voitures en attendant que l'accès à l'espace Piétonnier soit donné, consommer beaucoup d'essence au ralenti et faire un détour de plus d'1 kilomètre à l'entrée comme à la sortie (à la sortie, c'est d'ailleurs plus de 2 kilomètres, vu les sens uniques). ALORS QUE L'ENTREE DU PARKING EST A 50 METERS DE MA MAISON. Tout cela est ubuesque et insensé. Cela procède d'un dogmatisme aveugle.

Depuis environ 1 an, pour gagner le parking de l'îlot Sacré en voiture, on ne peut plus passer par la rue Haute pour gagner le boulevard de l'Empereur, ni revenir par le boulevard de l'Impératrice pour prendre la rue Blaes. Non, on est obligé de faire un détour de plusieurs kilomètres, de traverser des bouchons routiers, de perdre un temps dingue, de polluer 3 x plus qu'avant. Résultat : je vais faire mes achats, non plus à Bruxelles, mais en Flandre : à Drogenbos ou à Sint-Pieters-Leeuw, où l'on peut se parquer à côté de magasins facilement accessibles. Conséquence : fermeture de nombreux commerces de qualité à Bruxelles et désertification du cœur de la Capitale en ce qui concerne les personnes de plus de 60 ans et, de manière générale, les couches les plus aisées de la population.

Et c'est de manière désenchantée que l'on est obligé de qualifier ce plan de « BAD MOVE » en attendant d'introduire des recours (car le principe d'égalité devant la loi est bien entendu bafoué – je suis juriste) ou, plus simple, de quitter à moyen terme la Capitale pour la Flandre, qui fait preuve de plus de pragmatisme

Il est encore temps pour vous de réfléchir ...

Commentaire 249

Je viens de recevoir dans ma boîte aux lettres un flyer du « comité NON au plan Good Move à Saint-Gilles »

Du coup, j'utilise le lien qu'ils me communiquent pour découvrir le plan d'aménagement

Et je le trouve excellent!

Que des bonnes idées!

Merci beaucoup pour ce futur plan de circulation et j'espère qu'il pourra voir le jour intact

Commentaire 250

J'ai quand même pu me procurer ce plan sur papier Je n'ai pas pu me rendre aux séances information Le plan de circulation proposé montre qu'il y a déjà énormément de sens interdits dans la commune Du reste, dans mon quartier, le seul gros problème est la chaussée de Waterloo, particulièrement depuis que des couloirs vélo ont été dessinés Donc je suis absolument opposée à tous ces nouveaux sens interdits en tête bêche dont je ne vois qu'une seule utilité : faire faire des tours supplémentaires aux automobilistes J'ai vraiment eu l'impression que la firme privée flamande qui a dessiné cette circulation a fait fonctionner un algorithme sans se rendre compte (pour cela, il eut fallu venir sur place) qu'à Saint-Gilles, les quartiers sont compactes et que la distance entre deux rues est souvent inférieure à 300 mètres Je suis particulièrement impactée par les têtes bêches de la rue de Savoie, de la rue Bréart et de la rue Moris Ces têtes bêches vont m'obliger à faire des tours et détours pour sortir de Saint-Gilles vers Forest et vers les centre ville via la chaussée de Charleroi

Commentaire 251

Je suis parent (plus pour longtemps) d'un enfant de l'Ecole Nouvelle, et je reçois des mails concernant la mobilité de St Gilles, donc je m'exprime ici, puisque je ne peux le faire via la pétition où les avis contraires ne sont envisagés

En effet, je travaille à l'AR Victor Horta depuis plus de vingt ans, je n'habite pas St Gilles mais Anderlecht Je ne comprends pas pourquoi, on nous met autant de bâtons dans les roues pour venir faire notre travail sur St Gilles, même mon mari qui est entrepreneur refuse les chantiers

sur St-Gilles, tellement cela devient insupportable pour les automobilistes
Voulez-vous vraiment faire de cette commune une commune Piétonne, où les gens vivraient en autarcie ?

Attendez peut-être d'avoir des transports publics efficaces et bien développés !

Il est hors de question, que je commence à venir à vélo sur mon lieu de travail après cinquante ans et des problèmes de genoux, alors, quelle est la solution ?

Nous sommes déjà bien embêtés avec cette rue scolaire devant Peter Pan, pour deux "pelés" qui viennent en vélo cargo, et qui bloquent l'accès d'un parking d'école !

Entendons-nous bien, je suis écolo aussi, mais je pense, d'une manière plus réaliste et je n'empêche personne d'aller vivre à la campagne la ville doit rester la ville où les gens bougent, commencent et circulent, je ne comprends donc pas votre démarche

Commentaire 252

Au vu du nombre de réactions réfractaires au Plan Cool Move de Gt-Gilles, je souhaite faire part de ma satisfaction par rapport à ce projet

Il a été pensé pour donner plus de place à la mobilité douce et les aménagements envisagés sont importants pour profiter de notre commune de manière plus apaisée

Commentaire 253

Après avoir consulté votre proposition du plan good move, je me pose quelques questions concernant la circulation de l'Av Henri Jaspart vers la rue Bosquet (sortie de la petite ceinture)

Vue que la rue Hôtel des Monnaies est une voie régional et un axe de liaison majeur vers les communes de Forest et Uccle, sa mise en double sens unique comme proposé dans le plan, va reporter tout le trafic sur les rues avoisinantes

Je crains que ce changement :

aura un impact majeur sur le trafic de transit dans des petites rue, notamment congestionner de façon durable ces rues secondaires

Aggravera la sécurité des cyclistes (rue de suisse, écosse, lausanne sont des rues cyclable, déjà aujourd'hui ceci n'est pas toujours respecté par des voitures, ce qui crée des scénarios dangereux, dans des rues étroites)

aggravera la pollution d'air pour les riverains et l'impact que ce flux de trafic aura également sur la santé (e.g. le bruit)

Autour de ces rue locales, il y a beaucoup d'écoles, des crèches, des familles avec enfants et des personnes âgées, Déjà les matins et soirs, en heure de pointe, les rues laussane, st-croix sont déjà traversées par un trafic de transit dense

Le plan good move a pour ambition d'améliorer la qualité de vie, malheureusement, je ne vois pas comment ma qualité de vie améliorera en reportant la circulation de la petite ceinture dans le quartier

Je souhaiterais que ce plan soit réétudié pour que la circulation de la petite ceinture n'est pas reporté dans des petites rue de quartier

Commentaire 254

Je vous écris en tant qu'habitant du quartier (Jean Robie), automobiliste, cycliste, Piéton, père de jeunes enfants allant à l'école nouvelle Le rond point de la Porteuse d'eau est un cauchemar absolu pour tous les usagers, que vous soyez Piétons, cyclistes, ou automobilistes c'est une source de stress, de tension quotidienne et globalement une occupation de l'espace d'un temps révolu Pas plus tard que ce matin j'ai encore vu une altercation (noms d'oiseaux et des coups échangés) entre un usager en trottinette et un conducteur de SUV Ce dernier ayant agressé l'usager en scooter électrique car il a osé ce manifester lorsque le SUV lui a coupé la route et a failli lui rouler dessus Ces situations sont quotidiennes et générées entre autres par la circulation Je sais que plus de gens "contre" se déplacent lors des séances informations, et sont d'ailleurs plus bruyants et agressifs que les gens "pour" une modification des aménagements Ce qui a tendance à annihiler quelque peu les gens en faveur du projet

Je tiens à vous marquer mon soutien, celui de ma famille, et surtout vous demander de tenir bon Vous allez dans le sens de l'histoire et les derniers résistants du "tout bagnole" qui mettent plus de temps à comprendre qu'un quartier avec moins de circulation, et plus de verdure est un quartier vivant, comprendront aussi un jour Il ne faut pas leur donner plus d'importance que ça Je vais aussi râler quand les places de parking seront moins nombreuses et le nombres de voies réduites mais si l'inconfort devient trop grand j'enfourcherais mon vélo

Commentaire 255

Je tiens à exprimer mon soutien au projet GoodMove Je suis convaincu que ce projet est essentiel pour améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière à Saint-Gilles

La pollution de l'air est un problème majeur de santé publique dans notre pays Elle est responsable de milliers de décès prématurés chaque année Le projet GoodMove propose des solutions concrètes pour réduire la pollution de l'air, notamment en encourageant les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun

La sécurité routière est également un enjeu important En Belgique, les accidents de la route sont responsables de plus de 1 000 morts chaque année Le projet GoodMove propose des solutions pour améliorer la sécurité routière, notamment en réduisant la vitesse et en renforçant la Sécurité routière

Je suis convaincu que le projet GoodMove est une initiative positive qui contribuera à rendre notre ville plus saine et plus sûre

Commentaire 256

Je voudrais par cet email exprimer mon soutien pour le projet GOOD MOVE pour une meilleure qualité de l'air et plus de sécurité routière

Notamment je soutiens La Ville aux enfants qui m'invite à soutenir plus particulièrement :

- une meilleure sécurité routière par des aménagements plus sûrs
- une généralisation des rues scolaires et une Piétonisation partout où c'est possible
- une qualité de l'air enfin conforme aux recommandations de l'OMS
- un espace suffisant pour les jeux et les espaces verts

Commentaire 257

Vous trouverez ci-dessous quelques-uns des avis des enfants (sans modification), que nous avons recueillis lors de notre action du 15/11, devant la maison du peuple

Nous avons également énormément de dessins mais qui sont bien sûr plus difficiles à intégrer dans un tableau

Une ville pour les enfants, ce serait que tous les gouvernements soient dirigés par des enfants

Ce que j'aime dans ma ville c'est que tout le monde est uni

Ce qui me fait peur dans ma ville : les gens saouls

Une ville pour les enfants, ce serait interdit aux voiture

Une ville pour les enfants, ce serait qu'on soit un peu plus libre

Ce que j'aime dans ma ville c'est le carré de Moscou

Ce qui me fait peur dans ma ville : il y a souvent des gens saouls

J'aimerais que ce soit la ville aux enfants une fois par semaine

Une ville pour les enfants, ce serait le paradis

Ce que j'aime dans ma ville c'est le parc du parvis

Une ville pour les enfants, ce serait une ville où on peut dessiner partout

La ville de mes rêves, ce serait une ville où je peux faire de la trottinette sur la route

Une ville pour les enfants, ce serait que des gens

Ce que j'aime dans ma ville c'est les arbres et les maisons

Ce qui me fait peur dans ma ville : les voiture

Ce qui me fait peur dans ma ville : la voiture à 90 km/h qui a failli m'écraser

Si vous voulez un monde demain, veuillez ne pas nous écraser s'il vous plaît Merci !

Ce qui me fait peur dans ma ville : les personnes droguées, les voiture et les motos qui vont trop vite et les très gros chiens qui sont pas en laisse, surtout s'ils mordent

Commentaire 258

Par la présente, je vous fais part de mes observations à propos du projet de contrat local de mobilité (CLM), tel que présenté à la population saint-gilloise lors des réunions des 8 et 22 novembre, ainsi que sur les sites <https://stgilles.brussels/services/mobilite-et-stationnement/vision-et-plans-strategiques/la-maille-parvis-enquete-mobilite/> et <https://quartiersapaises-brussels.parvis-st-gilles>

Je répons à cette consultation en tant que simple citoyen et résident du quartier

concerné par le contrat local de mobilité, à l'intérieur du périmètre de la maille. Je ne dispose pas d'une expertise spécifique en matière d'urbanisme ou de gestion de la mobilité. Il me semble important d'insister sur ce point tout en revendiquant la légitimité d'un tel point de vue. Je tiens à remercier vivement les autorités communales d'avoir mis en place une discussion sérieuse autour de cette question, ouverte aux citoyens et les mettant en lien direct avec des agents communaux travaillant sur le dossier. J'espère que les arguments présentés seront étudiés pour leur valeur de fond et que la méconnaissance du jargon ou des techniques n'y constitueront pas un obstacle.

Mes remarques concernent la rue de Mérode et les rues avoisinantes ; elles s'inscrivent dans la continuité de remarques que j'ai faites lors de nombreuses réunions et consultations publiques à propos de l'aménagement du quartier Midi : Contrat de Quartier Durable (CQD), Contrat de Rénovation Urbaine, première série de discussion autour du CLM notamment. Il y a donc plusieurs années que j'essaie, comme d'autres résidents de mon quartier, d'attirer l'attention des

autorités sur les besoins de la rue de Mérode. S'il est indéniable que l'existence même de ces dispositifs est une source d'espoir pour le bas de Saint-Gilles, je dois malheureusement faire part de ma frustration quant aux résultats de ces discussions :

- ☒ Après plusieurs années passées à suivre ces dispositifs, il semble encore très difficile de savoir ce qui en ressortira, faute d'élan décisif dans leur mise en œuvre.
- ☒ Faute de compte-rendu des diverses réunions, beaucoup de discussions semblent avoir été en vain, les contributions et demandes des citoyens paraissant oubliées dès la fin des réunions. Les discussions actuelles sur le CLM semblent échapper à ce problème mais il est encore trop tôt pour en être sûr.
- ☒ La coordination entre les différentes mesures semble insuffisante. A plusieurs reprises, les progrès du CLM ont paru conditionnés au financement par le CQD alors que l'intervention du CQD était conditionnée à une planification du CLM, cette combinaison d'arguments conduisant au rejet des demandes d'aménagement. Cela a aussi donné l'impression d'une source de perte de temps, avec des conséquences significatives sur les budgets disponibles.
- ☒ Des principes structurants semblent avoir été fortement dilués voire supprimés de l'approche communale de la mobilité. Le plus visible est bien sûr le principe des mini-superblocs, que personne n'abordait sous un angle idéologique et qui aurait parfaitement pu être adapté à la grille du bas de Saint-Gilles. Mais l'absence la plus importante concerne la priorité à la mobilité douce, d'ailleurs inscrite dans le plan Good Move et qui aurait dû se traduire localement par des aménagements bien plus ambitieux dans le cadre du CLM.
- ☒ Au final, on peine à voir la vision que la commune souhaite promouvoir en matière de mobilité dans son territoire. Good Move donnait à espérer un adoucissement des modes de transport, une réduction du trafic automobile non-local à l'intérieur de la maille, une mise en cohérence de l'occupation de l'espace public par les véhicules avec le mode de vie et l'infrastructure du quartier. Alors que beaucoup de grandes villes dans le monde cherchent à rendre possible la vie des résidents dans un rayon de 15 minutes de déplacement.

autour de leur domicile, Saint-Gilles dispose de conditions infiniment favorables à ce mode de vie sain. Et pourtant le projet de CLM semble davantage se préoccuper de conserver au maximum la place de l'automobile.

J'apporte mon soutien total à Good Move et au projet d'un CLM pour Saint-Gilles mais je souhaiterais que les actions mises en œuvre soient plus ambitieuses, mieux mises en œuvre, plus rapides, plus visionnaires. Cela peut supposer des temps de trajet accrus pour les automobilistes, éventuellement amenés à sortir de la maille pour y rentrer depuis un autre côté, alors qu'ils pouvaient auparavant la traversée. Cela avait été acté comme un principe de base. Cela peut amener à la suppression de places de stationnement mais rien ne dit qu'il n'est pas possible de mieux utiliser les parkings souterrains du quartier, par exemple, si les résidents (en priorité par rapport aux usagers extérieurs) en ont besoin.

Il paraîtrait en tout cas incroyable que le CLM ne soit conçu que comme un moyen de canaliser le trafic automobile, alors qu'il devrait au moins autant s'agir de faciliter les déplacements Piétons, cyclistes ou en transports en commun. Ces dernières catégories d'usagers ont tout autant que les automobilistes droit aux budgets publics, à la prise en compte dans les politiques publiques, à des gains de temps et de confort.

Les résidents locaux sont, en cette qualité et en tant que citoyens affectés par la problématique du réchauffement climatique, des parties prenantes au CLM. Les impacts de l'automobile sur la qualité de vie et sur le climat doivent être incorporés dans l'analyse des options de mobilité au niveau local. Dans les arbitrages quant à l'impact négatif d'une mesure sur les temps de trajet automobiles, ces questions devraient être prioritaires quasi-systématiquement. En effet, il s'agit d'optimiser la mobilité et non la mobilité automobile. Or, en intérieur de maille, les conditions de mobilité sont telles qu'un trajet automobile, parking inclus, n'est pas plus rapide qu'un trajet par d'autres moyens, alors que son empreinte environnementale est désastreux.

Mes remarques quant à la rue de Mérode s'inscrivent dans le propos qui précède. Mon diagnostic est le suivant :

☒ La rue de Mérode est une longue ligne droite parallèle à l'avenue Fonsny et à la rue Emile Féron. L'avenue Fonsny est conçue comme le bord de maille et c'est donc là que doit avoir lieu le trafic non-local. La rue de Mérode, comme la rue Emile Féron, est destinée à un trafic local. Dans le plan Good Move, il ne s'agit plus d'une voirie « inter-quartiers », comme j'ai pu l'entendre. Elle présente en revanche des caractéristiques propices à la circulation de vélo, ce que reconnaît le plan Good Move. Elle a

Page 2 sur 4

donc un rôle intéressant à jouer dans la mobilité locale mais pas comme alternative à l'avenue Fonsny. Le projet actuel de CLM semble négliger profondément ces aspects.

☒ Le trafic dans la rue de Mérode est particulièrement significatif aux heures de pointe du matin (6h-9h30) et du début de soirée (16h-20h30). Cela inclut des voitures mais aussi des poids lourds, des bus, des deux-roues. Les nuisances occasionnées sont importantes. La qualité de l'air dans cette rue se situe à un niveau inacceptable (taux de NOx près de trois fois supérieur au seuil de l'OMS). Le bruit aux heures de pointe est également un risque pour la santé. Les vibrations dues aux poids-lourds endommagent les

bâtiments Enfin, l'intensité du trafic et les nombreux excès de vitesse rendent dangereux les déplacements Piétons et cyclistes dans le quartier, pourtant fréquenté par de nombreux enfants, notamment en lien avec les écoles et crèches aux alentours

☒ Le projet de CLM prévoit pour l'instant l'instauration d'un sens unique à l'une des entrées de la rue, ce qui est supposé résorber le trafic dans un des sens de circulation Cela pourrait avoir un effet bénéfique le matin Cependant, des possibilités d'usage de la rue de Mérode pour un trafic non-local ou pour des poids lourds persisteraient, même le matin Même si le nombre de véhicules diminuait effectivement, la préservation de la ligne droite créerait une incitation à la vitesse Les mesures proposées semblent donc insuffisantes pour réduire la dangerosité, voire le bruit, dans la rue de Mérode De plus, les mesures proposées ne concernent qu'un sens de circulation et, en l'absence de mesures additionnelles, le problème resterait donc entier dans l'autre sens

☒ En cas de problèmes dans l'avenue Fonsny en lien avec les importants travaux qui y sont prévus, la rue de Mérode pourrait se trouver confrontée à un énorme afflux de véhicules motorisés Non seulement la commune doit s'abstenir d'envisager une telle option comme solution à des problèmes sur l'avenue Fonsny – qui doivent simplement être résolus par une bonne gestion de cette avenue – mais on est en droit d'attendre de la commune qu'elle mette en place l'infrastructure sur la rue de Mérode pour que cette situation n'advienne jamais

☒ La question n'est pas que quantitative Il s'agit aussi de donner davantage de place aux Piétons et aux cyclistes Tant que les voitures et poids lourds pourront traiter la rue de Mérode comme une ligne droite ininterrompue, cette rue restera inconfortable aux usagers plus vulnérables C'est l'option même d'une mobilité douce qui en pâtit Celle-ci devrait au contraire être encouragée et l'axe Mérode devrait être un outil majeur pour la réalisation de cet objectif C'est bien ce que suggère le plan Good Move, qui doit être mis en œuvre

☒ Le projet de CLM prévoit un aménagement (zone de rencontre?) au niveau de l'école néerlandophone Balder Mais celui-ci est mal défini et, compte tenu de la position de l'école au milieu de la ligne droite, l'effet d'une zone de rencontre serait sans doute très atténué par rapport à ce qu'il pourrait être dans une architecture plus appropriée Pour faire vraiment sens, l'aménagement devrait être accompagné de mesures en aval et en amont qui réduiraient les nuisances et la dangerosité du trafic Mais le plus efficace serait en fait de supprimer le trafic devant cette école, en fermant une partie du tronçon de rue au trafic automobile

En conséquence de ce qui précède, je souhaiterais que le projet de CLM soit modifié en ce qui concerne la rue de Mérode, pour fermer au trafic automobile l'espace situé devant l'école Balder (pour conserver toutes les possibilités de circulation automobile dans la maille depuis le nord de la rue de Mérode, il faudrait alors inverser le sens de circulation dans

Page 3 sur 4

le tronçon de la rue Emile Féron situé entre les rues de Hollande et de Suède) Cette

modification créerait un espace plaisant et sécurisé devant l'école A l'échelle de la rue, cela constituerait un geste fort en faveur de la mobilité locale et de la mobilité douce A l'échelle du quartier,

l'impact environnemental et en termes de qualité de vie serait non-négligeable, avec une dangerosité et une pollution moindres et une mobilité facilitée pour les cyclistes et les Piétons (temps de déplacement réduit pour beaucoup d'usagers locaux) Les automobilistes locaux seraient peu affectés Les livraisons par poids lourds pourraient continuer à emprunter l'avenue Fonsny puis pénétrer dans la rue de Mérode à hauteur de l'adresse de destination

Commentaire 259

Habitante de l'avenue du Parc, je suis ravie des projets d'aménagements prévus Je suis cycliste, je me déplace en vélo tous les jours avec mes enfants, ce qui est d'ailleurs encore très dangereux à St gilles Impossible de prendre la barrière de st gilles avec mon fils de 6 ans sur son vélo Nous devons faire un gros détour pour rejoindre l'école nouvelle en vélo, sans quoi nous risquerions notre vie chaque matin et chaque soir

Même si nous possédons une voiture, nous pensons clairement qu'il est nécessaire de favoriser la circulation en vélo plutôt qu'en voiture Il est certes déjà difficile de se garer dans le quartier et cela le sera d'autant plus après ces travaux Nous en avons bien conscience Il faudrait d'ailleurs peut-être penser aux personnes âgées ou non valides qui auraient besoin d'une place prioritaire près de chez eux

J'espère que la commune va œuvrer de plus en plus vers une mobilité plus verte, aménager de plus en plus de pistes cyclables secure et continuer à transformer les rues en rues cyclables Il faudrait bien sûr investir massivement dans des parkings vélo sécurisés Les belles maisons et immeubles bruxellois ne sont absolument pas conçu pour accueillir et garer des vélo et c'est vraiment impossible de caser les vélo de tout l'immeuble à l'intérieur

Commentaire 260

Je suis favorable, en tant que citoyenne et résidente à Saint Gilles, en tant que cycliste et en tant que médecin pédiatre, à l'amélioration de la mobilité dans nos quartiers, merci pour vos bonnes réflexions

Un des points du plan Good Move ne me semble par contre pas une bonne idée Celui-ci concerne le passage des bus dans la rue Hôtel des Monnaies Effectivement, il s'agit d'un axe déjà très pollué et il me semble que ce changement aura un impact négatif Qui plus est, devant la présence des différentes écoles et crèches le long de la rue et dans les rues avoisinantes De ce que je vois sur internet, la rue des Tamines/Rue de Roumanie n'accueille pas de telles structures et elles me semblent avoir moins de transit que la rue Hôtel des Monnaies Ainsi, je ne vois pas l'utilité de dévier les bus

Réduire le trafic dans la rue en la rendant à ce sens unique me semble par contre une bonne

idée si cela permet de fluidifier le trafic Sans parler de l'impact positif sur les écoles et milieux d'accueil

Merci pour votre écoute concernant la remise en question de certains projets

Commentaire 261

1) Remarques générales:

Nous accueillons positivement le nouveau plan de circulation et les objectifs qu'il présente de réduire la saturation de nos quartiers par l'omniprésence de la voiture Les grands axes sont constamment embouteillés et le trafic s'immisce dans les petites rues comme la rue de Prague pour échapper aux embouteillages

Les modifications proposées sont certes plutôt timides: de nombreux itinéraires automobiles permettant des traversées de la Commune en tout sens sont encore possibles Il sera sans doute nécessaire d'aller plus loin pour éviter des reports de trafic dans de plus petites rues, en y plaçant davantage de coupures et de sens uniques en tête-bêche Mais c'est quand même un premier pas dans la bonne direction

Les trois Piétonisations proposées sont par exemple une excellente idée et on aurait voulu voir d'autres propositions dans ce sens, notamment sur certaines rues dans le quartier Bosnie et quartier Midi La rue Gustave Defnet et la rue de Prague (le tronçon entre l'arbre et la rue d'Andenne) forment toute deux une diagonale sur un "carré de routes" – elles pourraient également devenir Piétonnes sans que cela ait une conséquence sur l'accessibilité dans le quartier et offrir un axe vert à des habitants qui n'ont pas accès à des espaces publics de qualité à proximité

2) Barrière

Les changements à Barrière sont le minimum pour assurer un environnement un peu plus sûr et sain pour les enfants qui y passent à longueur de journée (par exemple pour se rendre à la piscine communale) Pour rappel, il y a 7 écoles et plusieurs crèches à proximité de la Barrière, une maison médicale, des équipements collectifs – le tout créant un fort passage de jeunes Piétons à cet endroit Les mesures de pollution de l'air sur Theodore Verhaegen et Chaussée de Waterloo sont très mauvaises (autour de 35 ug/m³, soit 3,5 fois au-dessus des normes de l'OMS et de l'UE) Toute tentative d'y réduire le trafic de transit 1 est bienvenue et nécessaire Il faudra sans doute corriger le risque de renvoi du trafic sur la rue de la Perche et l'Avenue des Villas en prenant des mesures additionnelles Par exemple, une Piétonnisation partielle de la rue de la Perche serait bénéfique à l'école Léonie La Fontaine et les jeunes usagers de la piscine communale Un filtre modal placé à l'intersection entre Chaussée d'Alzemberg et Avenue des Villas permettrait de résoudre le problème de report de trafic tout en créant de l'espace public bénéficiant les commerçants Voir les résultats de l'étude Curieuzenair 1

de la rue (extensions de terrasse) L'expérience des plusieurs éditions de projet Plateau Villa a bien démontré l'intérêt d'un tel réaménagement

En revanche, nous ne comprenons pas pourquoi la Chaussée d'Alzemberg ne reçoit aucune attention particulière, notamment en termes d'infrastructure cyclable Par ailleurs, nous

craignons également que le plan tel qu'il est maintenant de parviendra pas à endiguer le fort trafic de transit sur la rue Hôtel des Monnaies entre la Petite Ceinture et Rochefort sur l'heure de pointe de fin de journée Or, comme on le détaille dans le point suivant, ce quartier voit une densité importante d'écoles et de crèches qui sont exposés à de l'insécurité routière et de la pollution de l'air

3) Les écoles:

Les efforts pour sécuriser les abords des écoles sont nécessaires et très bienvenus Mais le plan doit être amélioré de la manière suivante :

- L'intersection entre la rue Louis Coenen et Rue Hotel des Monnaies (tout comme Louis Coenen/Chaussée de Waterloo) accueille un croisement de flux de parents enfants Piétons particulièrement important Si on considère les nombreuses écoles et crèches dans la zone, cela justifierait d'aller plus loin dans les mesures pour apaiser le trafic automobile dans ce quartier, comme par exemple la mise en place d'un "quartier école" Un autre axe important de jeunes Piétons est l'axe Porte de Halle Place Bethléem (Ecole Sainte-Marie, Ecole Ulenspiegel, Ecole Hellénique, Ecole 4 Saisons, Sint Gillis School)
- Il faut veiller à rendre les « zones de rencontre » prévues devant les écoles réellement effectives en multipliant les filtres modaux ou l'installation de boucles de trafic devant les écoles La création de zones de rencontre en soit n'est pas une garantie de réduire le trafic automobile devant les écoles Elle ne fonctionne que si les conditions y sont réunies Nous encourageons d'aller plus loin dans les mesures et tenter de Piétonner les rues d'écoles qui s'y prêtent Le minimum est de mettre des mesures en plus pour éviter du report de trafic comme à la Rue de la Perche
- Pour rendre ces zones de rencontre effectives, il faut également veiller à renforcer la sécurité routière des abords d'école en appliquant les recommandations de Perspective Brussels : sécurisation des passages pour Piéton à proximité de l'école, 2 aménager les infrastructures pour réduire drastiquement la vitesse, élargissement des trottoirs et des oreilles de trottoirs pour raccourcir les traversées Piétonnes;
- En plus de l'enjeu de sécurité routière, il y a un enjeu de « créer de la place » pour que chaque école ait un véritable parvis d'école convivial, sûr et agréable Le plan de circulation est l'occasion de le faire, par exemple en réduisant des doubles voiries en sens unique et en profiter pour faire de larges extensions de trottoirs, et y multiplier les espaces ludiques et verts C'est ce genre de réaménagement qui permet de transformer la rue de l'école en un espace de vie ; 3

4) Quartier Midi

Réinventer les abords d'écoles : guide pour l'amélioration des abords d'écoles en région 2 bruxelloise, P 17-42

https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guideecole_fr_web.pdf

Idem, p 35-40 3

Les changements sur la rue d'Angleterre sont très bienvenus, étant donné la quantité de trafic de transit sur une rue avec beaucoup d'habitants et d'organisations publiques comme la Ligue Braille

Le nouveau sens au niveau de la rue Mérode est également nécessaire pour s'attaquer au trafic de transit provenant du tunnel des Vétérinaires qui veut éviter l'avenue Fonsny. En revanche, il faudra probablement une mesure supplémentaire pour éviter un report de trafic sur la rue Fernand Bernier (automobilistes voulant rejoindre Th. Verhaegen), qui a une école et une crèche. Nous avons plus de doute quant à la réduction du trafic provenant du centre vers Forest, étant donné que la rue Mérode reste en double sens sur une longue ligne droite entre Rue de Russie et le Wiels. Dans ces circonstances, il est très peu probable que la zone de rencontre planifiée au niveau de l'école Balder soit bien respectée et fonctionne bien. Nous pensons que la rue Mérode se prête bien pour y mettre une vraie piste cyclable bidirectionnelle.

Il n'y a pas d'interventions sur la longue rue Théodore Verhaegen. Les piétons traversant au niveau de Fernand Bernier et Rue Monténégro risquent d'être encore exposés à un trafic motorisé important, alors qu'il y a 2 écoles, 2 crèches (dont la plus grande de Saint-Gilles) et le site de l'ECAM hébergeant plusieurs structures pour les jeunes. Quelles solutions prévoyez-vous pour cette situation?

Nous constatons par ailleurs que les ambitions du CQD Midi ne sont pas réellement reflétées dans le plan de circulation. Le long processus de participation avait fait remonter clairement l'attente d'une forte proportion des habitants de "réduire l'impact de la voiture sur le quartier" et de "créer de la place". Les mini superblocs semblent avoir disparu de la discussion et nous ne comprenons pas comment la commune parviendra à faire des rues végétales sur la rue Emile Feron laissée à double sens sur certains tronçons.

Nous proposons donc que la rue Emile Feron soit mise à sens unique sur toute sa longueur afin de donner du sens à la rue végétale prévue. Il convient aussi, pour éviter les vitesses excessives induites par une longue ligne droite, d'éviter que ces sens uniques soient uniquement dirigés dans une seule direction. Plutôt qu'une zone de rencontre, une coupure pourrait également être envisagée au niveau du passage pour piéton de l'école Ulenspiegel. Les utilisateurs du parking de la FGTB entreraient et sortiraient par le côté Rue Claes. La place des Héros pourrait alors s'élargir, bénéficiant des commerçants dans l'horeca de la rue. L'école Ulenspiegel bénéficierait d'un vrai parvis d'école.

Afin de répondre à minima au programme du CQD Midi pour la rue de Mérode (mini superblocs, réaménagement de tronçons et gagner de l'espace public pour les habitants), casser la ligne droite génératrice de vitesse et d'insécurité routière, il serait intéressant de piétonniser le tronçon de la rue de Mérode devant l'école Balder et la future crèche, entre les rues de Suède et Claes. Cela aurait pour avantage de créer une nouvelle place publique piétonne qui pourrait faire l'objet d'un aménagement intéressant à destination plus particulièrement des parents et enfants fréquentant l'école et la crèche. Cet aménagement pourrait être similaire à ce qui vient d'être réalisé rue de Moscou, avec des arbres (en déficit dans le quartier) et en y ajoutant des bancs.

Commentaire 262

Je voulais porter à votre attention que le changement de sens de la rue du bosquet vers la chaussée de Waterloo me paraît une très mauvaise idée.

En effet ce tronçon permet d'accéder à la petite ceinture et offre une alternative à la rue hôtel des monnaies déjà largement assez embouteillée et qui au vue du nouveau plan de circulation proposé va l'être encore plus

Je suis toujours étonnée que l'on veuille rendre les trajets en voiture de plus en plus pénibles alors que l'offre en transports en commun n'est toujours pas suffisante

Merci pour votre attention,

Commentaire 263

Je conteste formellement le plan good move

Ce plan pénalise les riverains plutôt que les visiteurs ou personnes en déplacement

Nous vivons à St Gilles depuis plus de 36 ans et nous voilà arrivés à une situation où impossible de trouver une place pour stationner et devoir tourner en rond (plus de circulation et pollution) car des sens interdits partout

Merci d'en prendre compte svp

Commentaire 264

Je suis saint-gilloise et mes 2 enfants fréquentent l'école communale Ecole Nouvelle

J'habite littéralement sur la barrière

Il est urgent d'agir pour améliorer la sécurité, la qualité de l'air et diminuer massivement le trafic automobile sur ce quartier

J'espère que ce plan sera mis en place à 100%

La situation actuelle n'est plus tenable ni acceptable pour la sécurité des St-Gillois qui sont, comme moi, sans voiture

Nous subissons cette situation depuis trop longtemps

Commentaire 265

Nous sommes très mécontents de vos plans qui sont néfastes pour la population de Saint-Gilles. École fait GOOD MOVE nous ne voterons plus pour vous si vous n'êtes plus en mesure d'arrêter vos plans

Commentaire 266

Je vois passer beaucoup de critiques d'automobilistes par rapport au projet de plan de mobilité. Je comprends que cela engendre de l'inquiétude mais l'avenir de nos villes, pour nos enfants, me semble encore beaucoup plus inquiétant. Actuellement, nous nous sentons en danger quotidiennement, à cause du trafic routier. Je soutiens donc à 100% ce plan de mobilité, tout en regrettant qu'il soit assez peu ambitieux. Nous habitons rue Théodore Verhaegen, une rue pensée comme une autoroute (éclairage compris), avec des trams en plus. La rue de Mérode

restera aussi un boulevard urbain Et la place Bethléem sera encore entourée de voiture
J'espère donc que ce n'est qu'un premier pas dans le bon sens

Commentaire 267

je soutiens le nouveau plan de circulation
plus de sécurité pour les usagers faibles, les enfants, les vélo,
moins de pollution, de bruit

courage et changeons le monde
ce n'est pas non à la voiture, j'en ai une et je m'en sers pour aller bosser hors de bruxelles, mais
non au tout voiture

Commentaire 268

En tant que résidente Saint-Gilloise de longue date et maman de deux enfants scolarisés à St
Gilles je tenais à apporter mon soutien pour un plan de circulation local 'apaisé'
En particulier je soutiens le passage à sens unique (couplé à la circulation de bus) de la rue Hotel
des Monnaies et de la chaussée de Waterloo ; le développement de Piétonniers tels
qu'envisagés dans la proposition soumise à consultation, et le renforcement de zones sécurisées
aux abords des écoles (passages Piétons, zones de dépose des enfants y compris pour les vélo,
espaces d'accueil à l'entrée des écoles, souvent source d'engorgement et de passage difficile
pour les écoliers comme pour les autres passants)

Par ailleurs j'attire votre attention sur la nécessité de garder les espaces publics propres et sans
déchets dangereux pour les enfants (verre cassé aux abords des bars)

Je vous remercie pour l'attention portée à mon courrier

Commentaire 269

Nous avons lu attentivement le projet de plan de circulation. Nous vous faisons part ici de
quelques remarques concernant notre quartier.

Créer de la place :

Les ambitions du CQD Midi ne sont pas réellement reflétées dans le plan de circulation. Le long
processus de participation avait fait remonter clairement l'attente d'une forte proportion des
habitants de "réduire l'impact de la voiture sur le Écoute Maman quartier" et de "créer de la
place". Les mini superblocs semblent avoir disparu de la discussion.

Rue de merode:

Le nouveau sens au niveau de la rue Mérode est nécessaire pour s'attaquer au trafic de transit
provenant du tunnel des Vétérinaires qui veut éviter l'avenue Fonsny. En revanche, nous avons
plus de doute quant à la réduction du trafic provenant du centre vers Forest, étant donné que la
rue Mérode reste en double sens sur une longue ligne droite entre Rue de Russie et le Wiels.

Dans ces circonstances, il est très peu probable que la zone de rencontre planifiée au niveau de l'école Balder soit bien respectée et fonctionne bien. Nous pensons que la rue Mérode se prête bien pour y mettre une vraie piste cyclable à double sens.

Afin de répondre à minima au programme du CQD Midi pour la rue de Mérode (mini superblocs, réaménagement de tronçons et gagner de l'espace public pour les habitants), casser la ligne droite génératrice de vitesse et d'insécurité routière, il serait intéressant de piétonniser le tronçon de la rue de Mérode devant l'école Balder et la future crèche, entre les rues de Suède et Claes. Cela aurait pour avantage de créer une nouvelle place publique piétonne qui pourrait faire l'objet d'un aménagement intéressant à destination plus particulièrement des parents et enfants fréquentant l'école et la crèche. Cet aménagement pourrait être similaire à ce qui vient d'être réalisé rue de Moscou, avec des arbres (en déficit dans le quartier) et en y ajoutant des bancs.

Les abords des écoles:

Les efforts pour sécuriser les abords des écoles sont nécessaires et très bienvenus. Mais le plan doit être amélioré de la manière suivante :

- Si on considère les nombreuses écoles et crèches dans la commune, cela justifierait d'aller plus loin dans les mesures pour apaiser le trafic automobile, comme par exemple la mise en place d'un "quartier école". Un axe important de jeunes piétons est l'axe Porte de Halle-Place Bethléem (Ecole Sainte-Marie, Ecole Ulenspiegel, Ecole Hellénique, Ecole 4 Saisons, Sint Gillis School).
- Il faut veiller à rendre les « zones de rencontre » prévues devant les écoles réellement effectives en multipliant les filtres modaux ou l'installation de boucles de trafic devant les écoles. La création de zones de rencontre en soit n'est pas une garantie de réduire le trafic automobile devant les écoles. Elle ne fonctionne que si les conditions y sont réunies. Nous encourageons d'aller plus loin dans les mesures et tenter de piétonniser les rues d'écoles qui s'y prêtent. Le minimum est de mettre des mesures en plus pour éviter du report de trafic comme à la Rue de la Perche.
- Pour rendre ces zones de rencontre effectives, il faut également veiller à renforcer la sécurité routière des abords d'école en appliquant les recommandations de Perspective.Brussels: sécurisation des passages pour piéton à proximité de l'école, aménager les infrastructures pour réduire drastiquement la vitesse, élargissement des trottoirs et des oreilles de trottoirs pour raccourcir les traversées piétonnes; ● En plus de l'enjeu de sécurité routière, il y a un enjeu de « créer de la place » pour que chaque école ait un véritable parvis d'école convivial, sûr et agréable. Le plan de circulation est l'occasion de le faire, par exemple en réduisant des doubles voiries en sens unique et en profiter pour faire de larges extensions de trottoirs, et y multiplier les espaces ludiques et verts. C'est ce genre de réaménagement qui permet de transformer la rue de l'école en un espace de vie;

Commentaire 270

Je voudrais formuler les remarques suivantes concernant le projet de plan de circulation à Saint-Gilles :

Habitant de Saint-Gilles, je n'ai pas été informé (pas même via un toute boîte) de la mise à l'enquête des modifications, ni de la tenue de réunions informations. Je relève pourtant régulièrement ma boîte aux lettres.

Habitant rue d'Andenne, je redoute que cette rue devienne encore plus qu'elle ne l'est actuellement un itinéraire bis pour rejoindre la barrière de Saint-Gilles depuis la Porte de Hal. De plus, alors que des chicanes ont été aménagées pour réduire la vitesse rue de Lisbonne, aucun dispositif ne semble prévu pour la rue d'Andenne, où les excès de vitesse sont fréquents et dangereux. Je demande donc l'aménagement de chicanes et une inversion du sens de circulation dans un des tronçons afin de diminuer le trafic de transit.

Le réaménagement de la chaussée de Waterloo au niveau du Parvis de Saint-Gilles ne rend pas la traversée piétonne moins dangereuse qu'auparavant. Les piétons sont toujours obligés de « voler » leur priorité au péril de leur intégrité physique, et se font régulièrement insulter par les automobilistes lorsqu'ils font respecter leur droit. Je demande donc un aménagement beaucoup plus contraignant pour les automobiles à ce point de passage, en vue de renforcer la sécurité des piétons et autres usagers faibles qui traversent la chaussée.

Dans l'ensemble, je demande que soit renforcée par toutes les manières possible la sécurité des piétons et cyclistes et usagers dits faibles dans tous les aménagements. Des dispositifs ralentisseurs efficaces doivent être installés partout. Je soutiens donc le projet de réaménagement de la Barrière, en espérant cependant qu'il ne présentera pas les mêmes écueils que ceux décrits ci-dessus dans le paragraphe relatif au réaménagement de la chaussée de Waterloo au niveau du Parvis.

Commentaire 271

Je vous écris pour vous faire part de mon entier soutien au projet de la maille Parvis. J'habite Saint-Gilles depuis bientôt 10 ans, et ce projet va exactement dans le sens ce que je souhaite pour Saint-Gilles et ses habitants.

Le projet aurait pu être plus ambitieux encore, mais je comprends la nécessité d'avancer pas à pas et de ne pas tout faire d'un coup, afin de laisser le temps à chacun de s'habituer aux changements.

J'espère que le projet ne sera cependant pas revu « à la baisse » et que les mesures les plus ambitieuses seront maintenues exactement telles qu'elles ont été initialement présentées. Les mécontents sont malheureusement souvent plus bruyants que la large majorité à qui ce projet convient très bien.

Commentaire 272

L'association des parents du LIRL souhaite apporter sa contribution à la consultation.

Sur le chemin de l'école, selon VIAS, les usagers les plus vulnérables sont les enfants entre 12 et 16 ans.

En tant qu'association de parents, nous saluons la volonté d'améliorer la sécurité routière et la qualité de l'air. Ce plan nous semble être une première étape positive, qui devra encore être renforcée dans les prochaines années.

Nous soulignons que la mobilité est un sujet important pour l'école, et que des parents de notre association sont également impliqués dans le plan de mobilité scolaire actuellement développé par l'école.

L'école est fréquentée par plus de 600 jeunes, il nous semble primordial que le nouveau plan leur permette de se déplacer en sécurité mais aussi de trouver des aménagements urbains qui leur permettent de trouver leur place dans l'espace public.

Nous nous permettons cependant d'attirer votre attention sur les points suivants :

Le LIRL est particulièrement concerné par le trafic de transit, notamment rue de la Croix de Pierre. Le filtre placé à l'entrée de la petite ceinture, rue Bosquet, devrait supprimer une partie du trafic de transit. Le plan prévoit dans cette rue une zone de rencontre, ce qui est un bon point, à condition que le trafic soit drastiquement réduit. Le filtre de la rue Bosquet pourrait s'accompagner de files liées au nouveau passage par la rue Berckmans pour rejoindre la petite ceinture, et nous nous inquiétons des embouteillages qui pourraient arriver jusque dans notre rue. Il faudra donc monitorer ce point et prendre les mesures adaptées en cas de nécessité.

L'entrée rue de la Croix de Pierre restera notamment empruntée par les cyclistes, notamment par les enfants fréquentant l'école. Cet accès est déjà identifié comme un point noir au regard de l'étroitesse de la rue et du trafic actuel, particulièrement en sens remontant. Toute amélioration de la cyclabilité de cette rue sera accueillie favorablement.

L'entrée principale du LIRL sera située rue de la Victoire à la fin des travaux. Nos enfants utiliseront cette entrée au début et à la fin des cours, mais pour la plupart, aussi sur l'heure de table, pour sortir puis pour entrer à nouveau. Nous nous inquiétons du non respect des

limitations de vitesse et des dangers liés aux bus Il est prévu que les bus soient détournés via Hotel des Monnaies, ce qui réduirait ce risque, tout en y exposant cependant des enfants encore plus jeunes Pourriez-vous préciser les aménagements prévus pour garantir la sécurité de nos enfants ? Est-il envisageable de placer une zone de rencontre également devant cette entrée ?

Commentaire 273

Très heureux de voir les avancées portées par ce nouveau plan de mobilité J'espère que cela permettra de sécuriser la barrière même si un vrai filtre aurait sûrement été plus bénéfique Il aurait aussi été mieux de prévoir un filtre au parvis qui ne laisserait que les bus passer

J'ai aussi certaines inquiétudes sur la Chaussee de Waterloo qui reste à double sens surtout en l'absence de piste cyclable des deux côtés...

Commentaire 274

Je me permets de vous contacter concernant le plan de mobilité

Est-il bien prévu une modification sur la rue Berckmans?

Actuellement elle est en double sens pour les voiture et c'est assez dangereux pour les cyclistes, surtout en montée Il y a souvent des dépassements rapides (dangereux également pour les Piétons qui traversent)

Merci et bon travail

Commentaire 275

Je vous écris pour vous transmettre mes remerciements et encouragements dans la mise en place du nouveau plan de circulation dans notre belle commune

Néanmoins, habitant sur l'avenue Ducpétiaux qui a déjà une piste cyclable suggérée depuis la chaussée de Waterloo, je m'étonne toujours du non respect chronique de la piste cyclable en fin d'avenue (entre la Rue Eugene Verheggen et Albert), et ceci par des voiture garées sur la piste, ou voiture qui roulent dessus (ignorant que le troncon est un sens unique)

J'aimerais ajouter que le laxisme quotidien des policiers passant en voiture sans même faire de remarques est navrant (par contre policiers motards et cyclistes le font), de même que l'absence systématique d'utilisation de clignotant pour descendre la rue Diderich (mention spéciale pour les deux Sharan du commissariat Breart, quel exemple), après avoir roulé sur cette fameuse piste invisible

Bref, la fin de l'avenue Ducpétiaux est dangereuse, pour les Piétons dont les passages ne sont pas respectés et/ou continus; et pour les cyclistes qui font tant bien que mal

Il serait peut être judicieux de peindre la piste en rouge ou au moins y joindre une belle ligne blanche continue

Entre la prison et la rue Verheggen, c' est tous les jours un parcours du cycliste combattant pour

se frayer un chemin entre les voitures, peut être inaugurer un tronçon en Zone cyclable?

Il y a aussi la dangerosité pour les cyclistes remontant la rue Arthur Diderich, cyclistes confrontés aux blocs de bétons, voitures garées sur la zone Piétonne et aux travaux interminables (la végétation y pousse mieux que dans le parc de Forest pour le moment - en face du Bar Phénix)

Commentaire 276

Je me permets de vous écrire pour faire plusieurs remarques quant au nouveau plan de circulation proposé

1 Nous sommes inquiets de la mise en sens unique de la rue de l'Hotel des monnaies : nous craignons que la rue du Lycée/rue de Parme/Ecosse soit empruntée comme itinéraire bis pour rejoindre la petite ceinture au niveau Hôtel des monnaies. Serait-il possible de rendre un de ces tronçons à sens unique dans le sens inverse afin d'éviter ce risque ?

2 Nous nous étonnons de voir que la rue du Lycée n'est pas prévue d'être une rue scolaire : en effet, l'athénée Victor Horta section primaire se trouve dans cette rue et de nombreux enfants traversent en courant, jouent parfois sur la chaussée. + Ajouter à ceci le passage d'énormément d'enfants et étudiants qui viennent du haut de Saint-Gilles mais aussi de la station métro Horta pour se rendre : au LirL, à Peter Pan, à St Luc secondaire et supérieur, à JJ Michel, à l'école Nouvelle, aux crèches environnantes, à l'athénée Horta secondaire... serait-il envisageable même de créer un quartier scolaire autour de Morichar ? Nombreux ados skateurs empruntent aussi la rue du Lycée sur la chaussée pour descendre jusqu'à la place Morichar, cela crée très régulièrement des situations dangereuses avec les voitures et motos qui y circulent

3 Serait-il possible d'envisager un passage Piéton plus sécurisé entre le jardin de Laveleye et la rue du Lycée (les deux sorties de station Horta de chaque côté de la chaussée de Waterloo) ? En effet, beaucoup de passages de nombreux Piétons qui se dirigent vers le quartier de la place Morichar mais qui prennent les escaliers mécaniques à la sortie. Les voitures respectent peu la zone 30 sur la chaussée de Waterloo (ou ajouter des radars?) ou font souvent la file pour le feu de la Barrière sur le passage Piéton ce qui crée une traversée peu sécurisée dans les deux sens (pas de visibilité de l'autre côté)

4 Je ne vois pas de plan de circulation apaisé prévu sur la chaussée de Waterloo entre Barrière et Ma Campagne. Est-ce un oubli ? C'est une voie extrêmement empruntée par les cyclistes et les Piétons (entre autres car la SRIB ne couvre pas ce tronçon direct jusqu'à la Bascule). Les cyclistes n'ont une voie tracée que dans un seul sens, ce qui paraît un peu absurde... Cela crée beaucoup de danger aussi, maintes stationnements sauvages sur la piste délimitée. Très dangereux dans la descente pour les cyclistes et trottinettes qui n'ont plus de voie réservée à partir de Ma Campagne! Le risque de se cogner contre une portière qui s'ouvre est aussi très grand

Pour les Piétons, les trottoirs sont fort étroits, ce qui rend l'itinéraire peu agréable

Merci d'avance pour la considération de ces remarques et bravo déjà pour tout le travail engagé!

Commentaire 277

En tant que citoyen saint-gillois et père de famille je me réjouis que la commune prenne enfin des mesures importantes en termes de mobilité. Il est plus que temps de limiter le trafic de transit et de donner plus de place et de sécurité aux Piétons, cyclistes et transports publics sans évidemment oublier les PMR.

J'espère seulement que le plan sera bien implémenté et que si les mesures seront nécessairement adaptées au fur et à mesure cela ne sera pas pour détricoter le plan. Et je salue le courage de la majorité politique au pouvoir dans notre commune. Comme tout plan important, il y a de l'opposition. Mais je suis persuadé que les Saint-Gillois constateront assez vite le bénéfice que tout le monde peut tirer d'une mobilité apaisée.

Commentaire 278

Le plan de mobilité proposé par la commune de Saint-Gilles est intéressant car il ambitionne d'améliorer la sécurité des Piétons et cyclistes, tout en facilitant les déplacements à pieds, à vélo et en transports en commun. Je suis automobiliste et doit malheureusement constater qu'une partie des conducteurs met (parfois sciemment) en danger les autres usagers.

La mise en sens unique de la rue Moris est utile, car la vitesse n'est pas assez respectée devant l'école Saint Jean Baptiste de la Salle. Quant à la suppression des places de parking, elle se justifie puisque cela améliorera la sécurité grâce à un plus grand trottoir.

Un point d'attention à étudier : l'avenue Ducpétiaux et le carrefour avec la chaussée de Waterloo. Serait-il possible, au minimum, d'installer un flash ou des coussins berlinois sur l'avenue ? Une solution devrait également être trouvée pour protéger le passage Piétons entre le restaurant « la cigale » et la pompe à essence.

Enfin, la rue de Portugal est régulièrement prise à pleine vitesse par des automobilistes pressés de rejoindre la chaussée de Waterloo en provenance de la chaussée de Charleroi. Pourriez-vous également étudier le placement de coussins berlinois car les oreilles de trottoir côté Avenue Ducpétiaux n'ont pas changé la problématique ?

Commentaire 279

Je ne vois pas ce qu'a été fait pour éviter que le trafic de voiture supprimé de la rue Moris (pour faciliter le transport public) se reverse sur la rue Saint Bernard.

La rue Saint Bernard reste à deux sens, alors qu'elle est si étroite que plein d'autres rues mises en sens unique (rue de Parme, rue de Savoie, etc.) Théoriquement, cette rue devrait être une rue cyclable mais, à part la peinture sur le sol, elle ne l'est pas. Les cyclistes sont constamment

dépassés (et insultés s'ils ne se rangent pas assez contre le trottoir) et le comportement des automobilistes est souvent dangereux, même s'ils n'arrivent pas à prendre de grandes vitesses. Si la rue reste en double sens, avec l'augmentation de circulation reportée de la rue Moris, les cas de comportement dangereux où les automobilistes essaient de dépasser les cyclistes, alors qu'il y a du trafic contraire, augmenteront. Je tiens à souligner que c'est une rue utilisée par des enfants qui vont à l'école néerlandophone De Bron, et qui l'emprunteraient bien plus souvent en vélo si elle était plus apaisée.

Le carrefour rue Saint Bernard- chaussée de Waterloo est très dangereux. J'y vois pleins d'accidents et de cyclistes qui sont renversés sans que la police soit appelée, donc j'imagine que ça ne soit pas repris dans les statistiques, mais traverser le carrefour (en vélo, et non seulement) est une expérience très anxiogène. Même traverser sur les passages Piétons est dangereux, puisque la concentration des automobilistes est fixée sur les priorités de passage, et non pas sur les usagers faibles et les Piétons. Ma fille fait un détour pour rentrer à la maison, pour éviter ces passages Piétons, ce qui est absurde !

De plus, dans le cas du plan proposée cette rue devient LA rue de traversée de la commune pour aller de Albert vers l'avenue Louise : rues Diderich, Breart, Lambeaux, Savoie, Saint Bernard, chaussée de Charleroi, rue Faider. La deuxième partie de ce trajet est déjà très utilisé aujourd'hui par les voitures qui se suivent sur ce trajet Saint Bernard, Charleroi, Faider. Le plan de circulation ne fait rien pour minimiser ce trafic de transit.

Il n'y a rien de prévu pour améliorer la circulation des bus entre Moris et Ma Campagne. Le matin, ça peut prendre plus de 10 minutes pour que les bus parcourent cette brève distance, ce qui ne rend vraiment pas attractif l'utilisation du bus.

Je vois la proposition de développer des zones de rencontre, avec une priorité aux Piétons et aux cyclistes, et voiture à 20 km/h. Comment est-ce que le plan prévoit de s'assurer que ceci soit vrai ? Si c'est par le biais d'aménagement urbains et de panneaux de Sécurité routière, je crois que leur efficacité sera la même que la peinture blanche sur les soit-disant « rues cyclables » : zéro. Au contraire, je crois que ces aménagements sont extrêmement conflictuels : moi (cycliste) je crois avoir la priorité, l'automobiliste s'en fout. Le résultat est extrêmement frustrant, et peut devenir dangereux quand j'essaie d'imposer mon droit (en roulant sans me serrer à droite contre le trottoir) et l'automobiliste essaie de me dépasser, parfois en accélérant dangereusement, parfois (oui, ça arrive) en menaçant de me repousser sur le trottoir pendant qu'il dépasse. Souvent en insultant (« Sale pute » est courant), particulièrement l'été avec les vitres baissées. Donc zone de rencontre, mais avec quel enforcement ? Si non, ce sont des travaux inutiles.

Commentaire 280

Je suis un habitant du Quartier du Midi et je voudrais exprimer mon soutien aux mesures qui rendent Saint Gilles plus sûr pour les enfants, les Piétons et les cyclistes, et qui aident à réduire la pollution de l'air qui est un problème majeur dans la commune.

Je suis heureux qu'il y ait un plan pour certains changements, mais je pense que le plan peut être beaucoup plus ambitieux et approfondi, en particulier dans le quartier du midi.

Je suis particulièrement préoccupé par les nombreuses voitures qui prennent des raccourcis à travers une zone densément peuplée, souvent à grande vitesse. L'un de ces raccourcis, qui passe de la R20 à la Chaussée de Forest en passant par la rue Coenraets, ne semble pas du tout abordé dans le plan. Tous les matins à 8h30, lorsque les enfants sont amenés à l'école, et tous les après-midi de 16h00 à 18h00, il y a une file ininterrompue de voitures, alternant avec des voitures roulant à toute allure dans la rue.

A mon avis, ce raccourci et d'autres doivent être supprimés de la zone, afin que les habitants puissent vivre plus tranquillement, avec moins de pollution et moins de bruit.

Commentaire 281

Par la présente, je voudrais exprimer mon soutien au projet GoodMove. Je suis convaincu que ce projet est essentiel pour améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière à Saint-Gilles. Ça aurait même pu aller plus loin pour moi.

Commentaire 282

En tant qu'habitante du quartier Parvis, je salue l'initiative d'apaiser la circulation. Toute mesure pour améliorer la qualité de l'air, qui est actuellement bien en dessous des normes de l'OMS, me semble prioritaire. La sécurité routière doit également être renforcée drastiquement, au-delà des chiffres de l'accidentologie, je vois trop souvent des piétons qui ne sont pas rassurés, notamment au niveau de la Barrière et de la zone de rencontre du Parvis. Cette situation doit changer pour que les habitants du quartier soient accompagnés vers une mobilité active. Il me semble également que le plan laisse encore de la place aux voitures, pour ceux qui ne peuvent aujourd'hui pas s'en passer. J'espère que le développement d'un réseau de transport en commun renforcé et que la mobilité active stimulée par l'actuelle proposition permettront de diminuer l'usage de la voiture et donc d'aller plus loin dans un prochain plan.

Ce plan est donc un premier pas nécessaire, mais devra encore être renforcé à l'avenir.

En tant que mère de famille, je trouve que l'initiative de passer toutes les écoles en zone de rencontre est un premier pas intéressant. Le pilote de rue scolaire rue de la Rhétorique montre cependant que la Rue scolaire ne suffit pas pour mettre les enfants à l'abri, vendredi passé, à 15h35, 3 véhicules se sont engouffrés dans la rue de la Rhétorique, à contresens, malgré la présence d'un sens interdit, d'une barrière et d'un gardien de la paix. J'aimerais donc que les rues scolaires soient piétonisées pour pérenniser ces systèmes, pourquoi ne pas créer une « zone scolaire » entre Peter Pan, l'athénée Victor Horta, St Jean Baptiste et le LIRL ? Nos enfants pourraient ainsi se rendre à l'école seuls et en toute sécurité. Il me semble également nécessaire de renforcer la sécurité routière des abords d'école en appliquant les recommandations de Perspective établies pour la Région. Je souhaite que l'on crée de la place pour que chaque école ait un véritable parvis d'école convivial, sûr et agréable. Il faut multiplier les espaces ludiques et

verts sur toute extension de trottoir, mise à sens unique/réduction de voirie ou suppression de stationnement afin de transformer la rue de l'école en espaces de vie. Les zones dévolues aux enfants et aux jeunes restent insuffisantes, malgré la réouverture du parc Paulus. Il y a trop d'enfants que nous ne voyons jamais jouer à l'extérieur.

Les infrastructures vélo doivent encore être musclées, aucun parent ne laisserait aujourd'hui son enfant aller seul dans une école fondamentale à Saint-Gilles, alors que c'est le cas dans d'autres communes. Des enfants cyclistes doivent renoncer à leur vélo le jour où ils se déplacent seuls, un drôle de chemin vers l'autonomie...

Je m'inquiète également de la situation du LIRL, qui accueille quelques centaines d'enfants, à l'âge où ils sont le plus vulnérables. Il me semble que la sécurité routière aux abords des 2 entrées pourraient être renforcée. Il faut également tenir compte du fait que plus de la moitié des enfants sortent et entrent sur le temps de midi, ce qui justifie la mise en place de dispositif pérenne, au-delà des entrées et sortie d'école du soir et du matin.

Commentaire 283

ayant quelque expérience dans le domaine de l'urbanisme, et en tant que parent d'un nouvel élève, Je suis parents du Lycée Intégral Roger Lallemand.

Je n'ai malheureusement pas pu me rendre à la réunion au sujet du plan de mobilité.

Voici donc mon avis sur base des des projets tels que présentés sur le site <https://quartiersapaises.brussels/parvis-st-gilles> :

A première vue, le plan me paraît être une très bonne chose.

A l'analyse, je partage les remarques émises par le LIRL à savoir :

Je ne peux m'empêcher de craindre les conséquences de ces changements, ne fût-ce que dans un premier temps, qui est celui de l'adaptation au changement.

L'arrivée d'un nouveau plan de circulation est généralement une période d'énerverment pour les automobilistes cherchant à fuir les nouveaux embouteillages par les voies de transit et se retrouvant alors à tourner en rond dans des quartiers censés être apaisés.

Les changements de sens des rues Hôtel des Monnaies, du Bosquet et Chaussée de Waterloo auront probablement comme conséquence un report de circulation sur la rue de la Victoire, sur la rue Berckmans et la rue du Bosquet, mais donc aussi sur la rue de Lausanne, voir même, dans un premier temps, sur la rue de la Croix de Pierre.

Il conviendra donc d'être particulièrement attentif sur la qualité des "aménagements des

abords" proposés, à savoir parvis scolaires et zones de rencontre

Vu que l'espace de ces abords d'école n'est pas extensible à volonté, ne serait-il pas intéressant d'agrandir, d'élargir ou de créer des zones de rencontre sur l'espace privé de l'école, et cela afin de renforcer l'effet des aménagements publics, et surtout d'éviter des débordements de personnes sur la voie publique ou à proximité

Côté rue de la Croix de Pierre, prévue aux cyclistes : la courette grillagée ne pourrait-elle pas être aménagée en zone tampon pour les cyclistes arrivant et repartant

Coté rue de la victoire, il pourrait simplement être laissé accès à la cour d'école pour éviter les encombrements sur le trottoir

Commentaire 284

Nous sommes satisfaits de la modification apportée au sens unique Feron>Th Verhaegen au départ de l'avenue du Roi, qui devrait permettre de réduire encore le trafic parasite sur cette artère

Succès dans la mise en œuvre de ce plan

Commentaire 285

Je voudrais apporter mon soutien au plan de circulation tel qu'il est proposé actuellement. En effet, la piste cyclable séparée est essentielle dans l'av du Parc et permet enfin un minimum de sécurité sans bloquer la circulation automobile

La zone réservée aux transports en commun est une excellente idée pour permettre de garder une bonne vitesse moyenne des transports en commun

La plantation d'arbres supplémentaires est une nécessaire adaptation au changement climatique et à la captation de CO2

Je vous remercie de prendre en compte mon avis en tant qu'utilisatrice régulière de cet axe

Commentaire 286

Je souhaite réagir au plan de circulation qui nous a été présenté, en tant qu'habitante de la rue de Mérode à 1060 Saint-Gilles

Je tiens tout d'abord à indiquer que je suis favorable à des modifications du plan de circulation qui ont pour effet de diminuer l'emprise de la voiture sur le quartier

J'ai vu plusieurs réactions négatives exprimées avec agressivité notamment lors de séances du conseil communal mais je souhaite que l'on relativise le poids de ces opinions face aux chiffres Gardons à l'esprit que selon Statbel, en 2022, dans la commune de Saint-Gilles, 71% des ménages ne disposent pas d'une voiture, et lorsqu'on regarde les chiffres plus finement, on peut estimer que 66% des personnes responsables d'un ménage (qu'elles soient seules ou à deux), et près de 70% des familles monoparentales (donc avec enfants et souvent plus précaires) n'en n'ont pas non plus ! Lorsqu'on se penche sur les ménages saint-gillois avec enfants (en couple et monoparentaux confondus), là encore, ils sont majoritaires (51%) à ne pas avoir de voiture Ceci est encore plus prononcé dans le bas de Saint-Gilles étant donné que le niveau socio-économique y est moins élevé, ce qui est corrélé avec une moins grande motorisation

Nous sommes donc très majoritaires à Saint-Gilles à nous déplacer autrement qu'en voiture et cette majorité silencieuse mérite une amélioration de la sécurité routière, une meilleure qualité de l'air et moins de pollution sonore

Concernant le plan de circulation en tant que tel, je suis déçue du peu d'attention que reçoit le quartier Midi, vu les enjeux ! Le programme du contrat de quartier Midi avait établi comme une priorité notamment de diminuer l'emprise de la voiture sur le quartier

En tant qu'habitante de la rue de Mérode, je constate qu'il y a un trafic constant dans cette rue, et une telle pollution que nous ne pouvons pas aérer nos pièces en ouvrant les fenêtres à l'avant A l'heure où je vous écris (vendredi 21h20, le trafic de voiture est continu)

Afin de réduire ce trafic, il faudrait au minimum prévoir un sens unique pour l'entièreté de la rue, voire empêcher de l'emprunter sur toute sa longueur pour éviter qu'elle ne permette de traverser le quartier pour se rendre en-dehors de celui-ci

Ceci permettrait également de trouver de la place afin de valoriser l'espace public pour toutes et tous, par exemple en supprimant des places de stationnement et en végétalisant ces espaces retrouvés

La mise en sens unique de toute la longueur de la rue Féron serait également bienvenue, afin de pouvoir la végétaliser correctement, comme prévu par le programme du contrat de quartier Midi

Par ailleurs, je réitère la proposition déjà exprimée lors d'une interpellation citoyenne au conseil communal, consistant à Piétonniser une section de la rue de Mérode, entre les rues Claes et Coenraets, d'une manière similaire à ce qui a été fait rue de Moscou aux abords de la nouvelle place Marie Janson (qui est une réussite)

Enfin, de manière plus générale, je suis en faveur d'un CLM ambitieux A titre d'exemple, je travaille à Ixelles (côté ULB) et me déplace en transports en commun Je mets entre 40 et 50 min de trajet le matin à cause des correspondances ! Je souhaiterais pouvoir circuler en vélo mais le

trafic automobile actuel à Bruxelles m'en dissuade De même, je n'ose pas laisser mon enfant de 9 ans 1/2 rentrer de l'école seul jusqu'à la maison de peur des accidents de la route, notamment sur la "zone de rencontre" du Parvis qui n'est pas adaptée aux enfants qui circulent sans leurs parents, vu le trafic dense

Avec une diminution du trafic automobile, la mobilité de toutes et tous (mais surtout de toutes et des enfants) en serait améliorée

Merci

Commentaire 287

Bij deze zou ik graag laten weten dat ik het nieuwe circulatieplan voor Sint-Gillis van harte onderschrijf Ik denk dat het zeker zou kunnen bijdragen aan een veiligere buurt en minder luchtvervuiling Tevens hoop ik dat de stationsbuurt meer aandacht en een ambitieuzere benadering kan krijgen

Met hartelijk dank,

Commentaire 288

Je soutiens entièrement votre projet good move pour rendre la ville plus respirable et humaine

Merci

Commentaire 289

Je souhaite par cette email exprimer mon soutien pour le nouveau plan de circulation de Saint Gilles

La ville va devoir devenir plus respirable, le changement climatique est un vrai urgence et j'espère vraiment que les enjeux politique ne feront pas la place à qui veut résister à ce changement nécessaire

Le plan commence à dessiner une ville plus humaine aussi Continuez!

Et n'oubliez pas le quartier midi et ses motards agressifs et bruyants quand vous pensez mettre de rue en sens unique

Merci

Cordialement

Commentaire 290

J'habite à Saint Gilles depuis 3 ans et depuis trois ans rien ne va dans ma mobilité

C'est impossible de circuler pour les Piétons

C'est impossible de circuler pour les voiture

C'est impossible de circuler pour les cyclistes

Je ne vois pas comment la situation pourrait s'empirer, aussi je soutiens de tout cœur le plan good move afin d'enfin avoir une alternative au plan de circulation actuel qui est désastreux et ne satisfait personne

J'aimerais aussi souligner qu'il faudrait utiliser plus de poteaux dans les rues

Dans ma rue, la rue Garibaldi à côté du bar CEE les voitures se garent sur la route le soir car les poteaux laissent trop d'espace encore

J'aimerais également voir arriver de vraies pistes cyclables en dur : j'en ai marre de subir les bouchons des voitures le matin et d'être dans la même file qu'eux à respirer de l'air toxique

Commentaire 291

Ik wil bij deze mijn volledige en ongereserveerde steun uitspreken voor de GoodMove plannen in Sint-Gillis. Deze steun spreek ik uit als voetganger, fietser én automobilist. De balans tussen de verschillende vervoersmiddelen (incl. met de voet) is totaal zoek. Er dient nog heel veel te gebeuren op dit vlak, maar er zijn weinig dingen die zoveel positief verschil zullen teweegbrengen als de GoodMove plannen.

Om het simpel te stellen, het is zowel als voetganger, fietser en automobilist dat ik angst heb in het verkeer. De huidige situatie is voor niemand goed.

Ik geloof volledig dat GoodMove een goede stap in de juiste richting is.

Specifiek zou ik verder ook graag willen zien dat voetgangersoversteekplaatsen en kruispunten verhoogd worden naar de hoogte van de trottoirs, zodat het duidelijk is dat auto's moeten afremmen en ruimte moeten geven aan (overstekende) voetgangers. Sowieso meer verkeerskalmerende middelen zijn gewenst om op een intuïtieve manier het verkeer rustiger te maken.

Commentaire 292

1) Temporalité

La Barrière de Saint-Gilles est véritablement le cœur névralgique des axes de circulation saint-gillois. Le fait de placer l'enquête publique sur le réaménagement de la Barrière / avenue du Parc à une date antérieure à l'adoption du plan de mobilité constitue un coup parti qui s'explique difficilement dans la mesure où il court-circuite le processus démocratique et participatif. En toute logique, le plan de circulation globale de la commune devrait être entériné avant toute adoption de projet de réaménagement de ce centre névralgique.

2) La déviation des bus De Lijn et TEC vers les axes Hôtel des Monnaies et Waterloo présente un problème à deux niveaux:

- l'arrêt Morichar ne serait plus desservi par aucun transport public alors qu'il se situe devant une place publique importante et dessert l'ESA Sut-Luc qui accueille quotidiennement 820 élèves et 140 membres du personnel. Tant les personnes se rendant à Saint-Luc que les résidents du quartier seraient dès lors amenés à devoir chercher un transport public à plus de 500 mètres de la place (dépendant de la direction) - soit en direction de la place Janson soit de celle de la chaussée de Waterloo entre la Barrière et le Parvis
- La circulation des bus sur les axes Hôtel des Monnaies et plus encore chaussée de Waterloo pose question du fait de la faible largeur et de l'usage de ces voiries. Elle est en effet inférieure à la largeur de la rue de Roumanie. En particulier la chaussée de Waterloo qui est un axe commercial animé souffre déjà aujourd'hui de problèmes liés au déchargement des camions pour les commerces qui entre régulièrement en conflit avec le passage des bus Stib déjà présents et des autres camions et véhicules de transport qui empruntent cet axe

3) Le fait d'aménager des verrous qui limitent le passage du trafic de transit semble une bonne idée, mais a également des répercussions importantes sur le trafic et la desserte locale. Il ne s'agit pas uniquement du trafic automobile, mais également des livraisons et des divers véhicules de service et autres. La desserte locale, les livraisons en tous genres, les véhicules des entrepreneurs, les véhicules de secours vont également souffrir du manque d'accès et des détours imposés. Par ailleurs, le placement de verrou sur les axes principaux va immanquablement causer un report de trafic sur les plus petites voiries ou sur les axes périphériques de la commune créant de cette manière une sorte de ring. En particulier les verrous suivants pose problème:

- La mise en sens unique de la rue Hôtel des Monnaies entre la place Dillens et Victoire (report de trafic sur les plus petites voiries en l'absence d'une quelconque alternative)
- La mise en sens unique de l'avenue du Parc risque de créer un report sur la rue de la Perche et les quartiers avoisinant
- Le verrou Adolphe Demeur constitue un obstacle qui, au vu des autres aménagements, termine de couper la commune en deux districts difficilement connectables

Commentaire 293

Voici quelques observations concernant le projet tel qu'il m'a été présenté le 29 novembre au CSD

Généralités Je trouve le plan globalement bien conçu et susceptible d'améliorer la circulation à Saint-Gilles pour les Piétons, les cyclistes et les trams, sans brimer exagérément les conducteurs de voiture. J'ai quelques réserves pour les Bus

Bus "vicinaux" (De Lijn, TEC) Les déplacer par la rue Hôtel des Monnaies me semble une bonne option, qui déplaira nécessairement aux habitants de cette rue et devra normalement convenir

aux habitants de la rue de Roumanie (+Tamines) et de la rue de la Victoire Déplacer l'arrêt vers la station Horta améliorera bien des correspondances, mais la suppression de l'arrêt Morichar en gênera certains (présence de Saint-Luc) Je pense que la proposition est bonne, mais qu'il faudra réaménager le carrefour Hôtel des Monnaies/Victoire pour permettre la giration des bus articulés

Bus "vicinaux", desserte de la gare du Midi Il est pour moi essentiel que les bus arrivent près de la gare (et non sur la Petite ceinture ou de l'autre côté du viaduc ferroviaire) L'arrêt rue de Russie est bien placé et doit rester là Dans l'autre sens, les lignes TEC mais aussi De Lijn doivent pouvoir embarquer les voyageurs près de la gare également, de préférence avenue Fonsny le long du viaduc L'idéal est de faire passer les bus par la rue d'Angleterre (comme actuellement) mais en la débarrassant du trafic de transit par des dispositifs à imaginer Le premier tronçon (Fonsny-Mérode) devrait être strictement réservé aux bus et à la circulation purement locale Mettre les bus en double sens dans le premier tronçon de la rue de Russie me semble impraticable vu l'étroitesse de la rue

Circulation des bus en général: éviter tout dispositif ralentisseur (trottoir traversant, coussin berlinois etc) sur le parcours des bus Les usagers sont déjà assez secoués sans cela)

Bus 54 : bien que sur Forest, la place Albert devrait être réaménagée de manière à supprimer le détour du bus par la petite rue Eugène Verheggen (située essentiellement sur Saint-Gilles) Il faut mettre fin à une situation aberrante qui ne dure que depuis trop longtemps Prévoir au moins un contre-sens bus dans le dernier tronçon de l'avenue Ducpetiaux

Rue Hôtel des Monnaies: le projet prévoit la mise à sens unique dans le tronçon Victoire-Source Cela ne pourra que provoquer un étalement du trafic dans les rues avoisinantes (Berckmans, Loix, Lausanne) La rue Hôtel des Monnaies devrait rester un axe interquartier dans au moins une direction et en fait rester à double sens entre la Petite Ceinture et la rue de la Victoire Rue Hôtel des Monnaies: je ne vois pas dans la liste des propositions d'apaisement des abords d'école le cas de l'Ecole Nouvelle Il faudrait prévoir de supprimer les emplacements de stationnement, installer des barrières de sécurité et peut-être aussi installer quelques bancs pour l'attente des parents

Chaussée de Charleroi: le projet ne parle pas de cet axe important situé en bord de la maille, et c'est bien regrettable Un objectif prioritaire doit être de faciliter la circulation des trams 92 et 97 entre Janson et Stéphanie par un dispositif de sens uniques alternés sur la chaussée, et d'envoyer le gros du trafic de transit par la rue Defacqz Le carrefour Defacqz/Louise serait alors à repenser entièrement, une mission pour Bruxelles Mobilité j'imagine

Commentaire 294

Je suis habitant de St Gilles, tout proche du parvis de St Gilles Je soutiens fortement le plan Good move, comme point de départ Voilà plusieurs recommandations qui y sont liées:

- Il faut améliorer la sécurité pour les Piétons, particulier les enfants : mes deux enfants ont peur que les voiture ne s'arrêtent pas au passage Piéton, et je vois chaque semaine dans les rues de Bruxelles des automobilistes qui ne respectent pas le code de la route

- Je suis très inquiet de la pollution de l'air, qui viole régulièrement les normes de l'Organisation Mondiale de la Santé – ce qui en outre a un coût économique désastreux pour la collectivité et les ménages vulnérables. La première cause de la pollution de l'air à St-Gilles est la voiture.

- Il faut donc radicalement réduire l'usage de la voiture, qui prend encore beaucoup trop de place dans notre commune, alors que plus de la moitié des St-Gillois n'en ont plus : il y a beaucoup de trafic de transit qui nous pollue, crée des embouteillages et du bruit, mais ne nous procure aucun bénéfice, et qu'il faut stopper. La majorité des St-Gillois n'ont plus de voiture aujourd'hui : ne restez pas sur l'idée obsolète du 'tout bagnole', il faut en sortir très vite et rééquilibrer les usages de la rue. Ne vous laissez pas dicter vos choix par le lobby 'tout bagnole', qui peut être très actif mais est très minoritaire en nombre d'habitants (et donc en nombre de votes). Il ne s'agit pas de supprimer totalement la voiture mais de la remettre à sa place pour rééquilibrer les usages de la rue : St-Gilles en est encore bien loin.

- A l'inverse, il faut développer massivement l'usage du vélo en développant des pistes cyclables séparées et sûres, et des parkings vélo dans chaque rue : de très nombreuses rues n'en sont pas encore équipées alors que toutes ont de nombreuses places de parkings pour les voitures : c'est très déséquilibré. Il faut également encourager la marche à pied ; et améliorer les transports en commun.

- Pour les enfants, il faut développer les rues piétonnes au minimum sur les tronçons spécifiques où il y a des écoles. Cela peut commencer par des rues scolaires comme première étape, mais il faut aller plus loin et créer des dispositifs permanents : les rues scolaires ne sont pas assez sûres, certaines voitures y passent encore. Je l'ai constaté à l'école Peter Pan où se rend un de mes enfants.

- Les enfants n'ont pas assez d'espaces pour eux à l'extérieur, il faut leur donner plus de place – notamment en réduisant les nombreuses places de parkings pour les voitures, en verdissant et en débétonnant plusieurs rues, en supprimant certaines voies de trafic routier.

Je suis donc fortement en faveur du plan Good Move, mais permettez-moi de conclure que si c'est un premier pas nécessaire, il faudra cependant aller plus loin. Le changement climatique notamment va nous forcer à développer une commune plus résiliente, plus ombragée et plus verte, moins polluée. Sinon nous y étoufferons plusieurs mois par an.

Commentaire 295

Tout mon soutien pour les nouveaux plans mobilité à Saint-Gilles, de qqn qui habite Saint-Gilles et en a marre de se faire renverser par les voitures.

Commentaire 296

Pétition des habitants de la rue Berckmans et des rues avoisinantes contre les mesures du plan Good Move prévues pour le quartier qui sera encore moins « apaisé »

Non au report de circulation de la rue Hôtel des Monnaies sur la rue BERCKMANS (à cause du sens unique de Victoire vers Berckmans–il ne sera plus possible en arrivant de la petite ceinture de

continuer sur Hôtel des Monnaies au bas de la rue Berckmans)

Non à la sortie de la petite ceinture sur BOSQUET et débouchant sur les rues de SUISSE, BERCKMANS, Place LOIX et LAUSANNE (en plus le trafic de transit venant de la rue d’Ecosse empruntera la rue Berckmans)

La commune va mettre en place un nouveau plan de circulation dans le cadre du Plan Good Move qui prévoit pour notre

quartier une IMPORTANTE MODIFICATION sur la rue Hôtel des Monnaies ! Alors que celle-ci est une voie régionale et

un axe de liaison majeur vers les communes voisines (Forest et Uccle), sa mise à double sens unique – de Victoire vers

Berckmans d’une part et de Victoire vers la Barrière d’autre part – va reporter tout le trafic de cette rue sur les rues

avoisinentes et en particulier la rue BERCKMANS reprise comme une rue locale (qualifiée de « AUTO

Quartier » dans le plan Good Move) traversée par des rues secondaires

Conséquences majeures

- déviation de tout le trafic sortant de la PETITE CEINTURE via le début de la rue HOTEL DES MONNAIES (celle-ci reste à

double sens jusque rue Berckmans) - pour rejoindre Forest/Uccle/ring)- directement sur la rue BERCKMANS pour

rejoindre via la place LOIX, la rue de LAUSANNE, le square BARON BOUVIER et filer vers

Forest/Uccle/ring par les rues

de Roumanie, Morichar, ...

- un changement de sens pour la rue BOSQUET avec pour conséquence une déviation du trafic arrivant par la rue

d’Ecosse dans la rue BERCKMANS pour pouvoir rejoindre la petite ceinture/Toison d’Or (vu l’impossibilité de prendre

BOSQUET vers la petite ceinture/Toison d’Or)

- ce changement de sens pour la rue BOSQUET qui va recevoir le flux sortant de la petite ceinture et le diriger vers la rue

de SUISSE – traverser BERCKMANS – vers LOIX – LAUSANNE – square BOUVIER vers Forest/Uccle/ring

- ce changement de sens pour la rue BOSQUET obligera aussi les usagers des nombreux garages/parkings de la rue

Bosquet y compris tous les véhicules du grand parking de la Régie des Bâtiments (+ de 250 véhicules) à se diriger vers la rue BERCKMANS que ce soit pour filer place LOIX- LAUSANNE et rejoindre Forest/Uccle/ring ..., ou que ce soit pour rejoindre la petite ceinture en descendant la rue BERCKMANS et prendre Hôtel des Monnaies (impossible par le haut de BERCKMANS car il est interdit de tourner à gauche vers la place Stéphanie)

Ce projet est en contradiction totale avec le but recherché par le plan régional Good Move qui vise à améliorer la qualité

de vie des quartiers et diminuer le trafic de transit or ce ne sera pas le cas pour notre quartier Sans compter – à minima - ces trois inconnues majeures :

- L'avenir de la chaussée de Charleroi (sens unique et report sur BERCKMANS et rues voisines) ?
- L'avenir du Goulet Louise puisque le Plan GOOD Move envisage de supprimer éventuellement les infrastructures

routières...une Piétonnisation provoquerait aussi un report sur BERCKMANS et rues voisines

- Que feront les communes voisines en terme de report (Ixelles, quartier Bailly, Bxl Ville), report aussi sur BERCKMANS et rues voisines ?

Ces multiples déviations du trafic routier à travers la rue BERCKMANS sont inacceptables pour les habitants du quartier,

car il en va de leur sécurité en plus du chaos car elles vont inéluctablement :

- Congestionner de façon durable la rue et les rues secondaires qui y débouchent donc augmenter la pollution de l'air
- Aggraver la sécurité des Piétons surtout mais aussi des cyclistes et autres usagers faibles
- Aggraver la qualité de vie des riverains avec embouteillages (bruit, klaxons, vélo et trottinettes à vive allure sur les trottoirs)
- Aggraver la santé physique et mentale des riverains (qualité du sommeil, klaxons, sirènes de police ou d'ambulances à toute heure du jour ou de la nuit)
- Aggraver la pollution pour les riverains tant la circulation sera en flux constant voire à l'arrêt Il s'agit de rues locales où vivent de nombreuses familles avec enfants, des personnes âgées, des jeunes et des moins

jeunes Sur la rue BERCKMANS se trouvent également une crèche au n°117 et des commerces de proximité

Aux heures de pointe (matin et soir), la rue BERCKMANS est déjà traversée par un trafic de transit dense et

accidentogène La circulation y est alors à la limite de la congestion avec une circulation souvent à l'arrêt avec toutes les

nuisances qui s'en suivent (concert de klaxons, agressivité, pollution, etc) non seulement pour les riverains mais aussi

pour les Piétons et les cyclistes Le trafic des 2 roues emprunte les trottoirs en cas de circulation à l'arrêt et augmente

donc l'insécurité des Piétons

La rue est à certains endroits étroite au point de rendre difficile le passage/croisement avec les camions, camionnettes,

cars (2 hôtels dans la rue et d'autres aux alentours) La sécurité y est déjà insuffisante pour les usagers faibles du quartier

ou de passage

Depuis quelques années, le trafic est encore augmenté dans la rue BERCKMANS aux heures de pointe (le matin) avec le

report de trafic de la rue de la Source devenue « rue scolaire »

C'est en amont que le trafic de transit doit être diminué et non en aval où bloquer des voies régionales à circulation

constante ne résout rien et consiste juste à diluer le trafic dans d'autres rues et à sacrifier les rues avoisinantes et leurs

habitants aux intérêts du trafic de transit

La Région et les communes doivent offrir des alternatives crédibles pour ce trafic de transit

Le Plan Good Move a pour ambition d'améliorer la qualité de vie des Saint-Gillois et non de punir une partie de la

population à travers les mesures projetées qui dégradent leur cadre de vie et mettent à mal leur sécurité et leur santé

Conclusion :

Nous demandons donc, à la lumière de tous ces arguments, que ce plan soit retravaillé et rediscuté en profondeur, de

façon à ne pas reporter la circulation de la petite ceinture directement dans le quartier et cela en respectant la

hiérarchie des voies de circulation au sein de la Région et que des initiatives soient prises là où elles seront efficaces,

c'est-à-dire à l'entrée de la Région Bruxelloise

Vu l'ampleur des décisions et de ses impacts majeurs sur les Saint-Gillois, le bon sens doit prévaloir ; il faut réétudier ce

plan dans toutes ses dimensions plus sereinement et non dans la précipitation à la veille d'une échéance électorale

Commentaire 297

Je voudrais faire les remarques suivantes sur le plan de mobilité de Saint-Gilles et particulièrement sur ce qui est prévu pour la Rue Hôtel des Monnaies:

- il faut impérativement qu'une vraie piste cyclable soit faite dans la rue Hôtel des Monnaies qui est un axe très fréquenté par les vélos, notamment par les parents déposant leurs enfants à l'Ecole nouvelle et à Peter Pan

- intégrer les bus dans cette rue déjà étroite et très fréquentée est une mauvaise idée qui ne pourra qu'augmenter la pollution de cette rue (telle qu'elle a été mesurée il y a quelques

années), augmenter le trafic et constituer un danger pour les nombreux enfants aux abords de l'Ecole nouvelle et sur le parc de Moscou

- Le passage du bus va fragiliser encore les habitations déjà mises en péril par les travaux du métro il y a plusieurs années et par le passage souterrain du cours d'eau qui vient du Parc Paulus

- Mettre la rue en sens unique avec une véritable piste cyclable, sans passage de bus, serait plus avisé

Commentaire 298

Généralités Je trouve le plan globalement bien conçu et susceptible d'améliorer la circulation à Saint-Gilles pour les Piétons, les cyclistes et les trams, sans brimer exagérément les conducteurs de voiture J'ai quelques réserves pour les Bus

Bus "vicinaux" (De Lijn, TEC) Les déplacer par la rue Hôtel des Monnaies me semble une bonne option, qui déplaiera nécessairement aux habitants de cette rue et devra normalement convenir aux habitants de la rue de Roumanie (+Tamines) et de la rue de la Victoire Déplacer l'arrêt vers la station Horta améliorera bien des correspondances, mais la suppression de l'arrêt Morichar en gênera certains (présence de Saint-Luc) Je pense que la proposition est bonne, mais qu'il faudra réaménager le carrefour Hôtel des Monnaies/Victoire pour permettre la giration des bus articulés

Bus "vicinaux", desserte de la gare du Midi Il est pour moi essentiel que les bus arrivent près de la gare (et non sur la Petite ceinture ou de l'autre côté du viaduc ferroviaire) L'arrêt rue de Russie est bien placé et doit rester là Dans l'autre sens, les lignes TEC mais aussi De Lijn doivent pouvoir embarquer les voyageurs près de la gare également, de préférence avenue Fonsny le long du viaduc L'idéal est de faire passer les bus par la rue d'Angleterre (comme actuellement) mais en la débarrassant du trafic de transit par des dispositifs à imaginer Le premier tronçon (Fonsny-Mérode) devrait être strictement réservé aux bus et à la circulation purement locale Mettre les bus en double sens dans le premier tronçon de la rue de Russie me semble impraticable vu l'étroitesse de la rue

Circulation des bus en général: éviter tout dispositif ralentisseur (trottoir traversant, coussin berlinois etc) sur le parcours des bus Les usagers sont déjà assez secoués sans cela)

Bus 54 : bien que sur Forest, la place Albert devrait être réaménagée de manière à supprimer le détour du bus par la petite rue Eugène Verheggen (située essentiellement sur Saint-Gilles) Il faut mettre fin à une situation aberrante qui ne dure que depuis trop longtemps Prévoir au moins un contre-sens bus dans le dernier tronçon de l'avenue Ducpetiaux

Rue Hôtel des Monnaies: le projet prévoit la mise à sens unique dans le tronçon Victoire-Source Cela ne pourra que provoquer un étalement du trafic dans les rues avoisinantes (Berckmans, Loix, Lausanne) La rue Hôtel des Monnaies devrait rester un axe interquartier dans au moins une direction et en fait rester à double sens entre la Petite Ceinture et la rue de la Victoire

Rue Hôtel des Monnaies: je ne vois pas dans la liste des propositions d'apaisement des abords d'école le cas de l'Ecole Nouvelle Il faudrait prévoir de supprimer les emplacements de stationnement, installer des barrières de sécurité et peut-être aussi installer quelques bancs pour l'attente des parents

Chaussée de Charleroi: le projet ne parle pas de cet axe important situé en bord de la maille, et

c'est bien regrettable. Un objectif prioritaire doit être de faciliter la circulation des trams 92 et 97 entre Janson et Stéphanie par un dispositif de sens uniques alternés sur la chaussée, et d'envoyer le gros du trafic de transit par la rue Defacqz. Le carrefour Defacqz/Louise serait alors à repenser entièrement, une mission pour Bruxelles Mobilité j'imagine.

Commentaire 299

Messieurs,

Je vous adresse ce mail dans le cadre de ce qui est qualifié par l'échevine Catherine Morenville comme une consultation des citoyens de Saint-Gilles en ce qui concerne le plan de mobilité de Saint-Gilles.

J'ai la chance d'être connectée aux réseaux sociaux et donc d'avoir pu prendre connaissance d'une série d'informations. Je rappelle que je n'ai reçu aucun flyer papier dans ma boîte aux lettres. Je reste toujours sans explication de la raison qui explique que mon immeuble n'ait pas reçu de flyer. J'attends votre réponse à ce sujet.

Je me présente en quelques mots. Je représente ce que l'échevine Catherine Morenville et son groupe politique ne considère pas comme un citoyen digne d'habiter à Saint-Gilles. Je suis née à Bruxelles, je vis à Bruxelles depuis ma naissance, à Saint-Gilles depuis 38 ans (j'ai 40 ans), je me déplace en voiture de société (pour des déplacements professionnels quotidiens en Wallonie), je ne suis ni une expatriée, ni une fonctionnaire européenne. Je suis néanmoins utilisatrice des transports en commun pour mes déplacements à Bruxelles. Je marche également pour mes besoins de proximité tels que fréquenter le marché du dimanche au parvis ou les petits commerçants de quartier.

Agée de 30 ans, née à Saint-Gilles et ayant toujours habité dans la commune, se déplace en transports en commun et à pied dans l'agglomération bruxelloise. Elle se déplace aussi avec sa voiture privée pour des raisons professionnelles en Wallonie : Namur, La Hestre, Saint-Hubert, Frameries, etc. Elle a dans un premier temps choisi de se déplacer en train, tram et bus. Mission quasiment impossible, tant les temps de trajet, les temps d'attente, les mauvaises correspondances rendent les déplacements difficiles et inconfortables. Par exemple, rejoindre nos bureaux à Namur en Transport en commun est un trajet de 2h30.

habite à Saint-Gilles depuis 1964 avec un passage à Forest de 4 ans au cours de cette période. Il a habité longtemps à proximité de la gare du midi, a fréquenté l'école primaire n°3 (entre temps devenue l'école Ulenspiegel). Il a fait ses études secondaires à l'Athénée Royale de Saint-Gilles. Il habite rue d'Irlande ; son domicile actuel depuis 38 ans. Il se déplace en transports en commun et à pied dans l'agglomération. Pour son activité professionnelle qui l'amène à visiter des chantiers dans toute la Wallonie, parfois plusieurs par jour dans différentes villes, il utilise son véhicule. Pour des raisons évidentes ces déplacements sont impossibles en transports en commun.

J'ai assisté aux trois derniers conseils communaux où des interpellations citoyennes contre le plan Good Move ont été portées à l'ordre du jour. Je ne peux que vous dire toute ma déception à l'accueil réservé et le mépris de l'échevine Catherine Morenville à l'égard des citoyens qui ne partagent pas sa vision et qui ne souhaitent pas se voir imposés des aménagements qui

vont profondément impacter leur vie quotidienne

L'exemple de l'interpellation de ce 30 novembre 2023 était frappante. Un citoyen a présenté ses inquiétudes concernant le report de trafic induit par la mise en sens unique de la Rue Hôtel des Monnaies sur le quartier Berckmans. L'échevine a indiqué que des alternatives allaient être proposées. Monsieur Fraiture lui a demandé de les citer mais elle s'est cachée derrière la procédure pour ne pas avoir à répondre.

Tout comme lors de l'interpellation du 9 novembre 2023, elle a indiqué que des remarques sous forme de conditions seraient formulées au projet de réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles. A ce jour, nous n'en avons toujours pas connaissance. Ce manque de transparence est plus qu'interpellant.

J'ai mis, comme d'autres citoyens, beaucoup d'espoir dans l'intervention de Monsieur Hassan Assila, Chef de groupe PS, du 9 novembre 2023 au travers de laquelle il nous a semblé y avoir une prise de conscience des dérives du plan Good Move à Saint-Gilles. Monsieur Fraiture, Chef de groupe PTB, a d'ailleurs souligné être prêt à soutenir le PS si des changements intervenaient dans le plan de mobilité. Où en est-on ? Après l'intervention de Madame Graceffa, je suis inquiète.

J'habite dans le dernier tronçon haut de la rue de la Victoire. Je vais donc être impactée par les changements d'aménagement autour de la Maison Communale, la mise en sens unique de la rue Hôtel des Monnaies, la mise en sens unique de l'Avenue du Parc... Les plans de circulation ne vont en rien fluidifier la circulation mais au contraire simplement la déplacer et créer des nuisances sur d'autres quartiers.

Voici un certain nombre de questions et remarques complémentaires à celles que je vous ai déjà adressées par mail en date du 19 octobre 2023 :

- Quelles sont les mesures mises en place pour compenser la suppression des places de parking rue Moris ?

- En rentrant chaque jour par la E19 via les sorties Anderlecht ou Ruisbroek, comment vais-je pouvoir rentrer chez moi puisque votre plan implique l'impossibilité de traverser la barrière par l'Avenue du Parc (à moins que les conditions au projet implique de maintenir le double sens), l'impossibilité de traverser l'avenue Demeur suite à l'installation d'un Piétonnier, la mise en sens unique de la Rue de Savoie et la mise en sens unique de la Rue Antoine Bréart ? Pour rappel en venant de la chaussée de Charleroi, il n'est pas autorisé de tourner à gauche vers la rue de la Victoire.

- La mise en sens unique de la rue Bréart actuelle est déjà un désastre avec un report de la circulation sur les rues parallèles et la réduction de la vitesse commerciale du bus 54. Quelle est la durée de ce test ? Pourquoi avoir mis 2 tronçons en sens unique et pas uniquement celui où les travaux du commissariat sont en cours ? Pourquoi l'information a été tardive et minime. Un poste Facebook le vendredi précédant le changement et aucun flyer informations distribués dans nos rues.

- Pourquoi avoir prévu une tête bêche rue Moris qui va générer une augmentation du trafic rue d'Irlande alors que vous supprimez des places de parking pour faciliter le passage du tram ? Les deux mesures sont-elles nécessaires ?

- Pourquoi mettre en sens unique la Rue Hôtel des Monnaies ? Cette décision ne va en

rien apaiser le quartier puisqu'il y aura un report de la circulation vers la rue Berckmans et la place Loix ?

- Pourquoi supprimer le passage des bus rue de Roumanie ?

- Quelles sont les mesures réelles et concrètes prises pour monitorer les impacts de votre plan de mobilité ? Quelle est la réelle prise en compte des remarques formulées par le citoyens ? Considérez-vous que les réunions informations sont suffisantes pour exposer le plan et recueillir les remarques ? Que prévoyez-vous pour recueillir l'avis des personnes qui ne peuvent se déplacer et qui ne maîtrisent pas l'usage des réseaux sociaux ? Je prends à ce titre l'exemple de ma grand-mère âgée de bientôt 90 ans et vivant à Saint-Gilles depuis plus de 60 ans Elle a besoin de soins médicaux, de la présence de sa famille pour ses courses, par exemple Il devient de plus en plus difficile d'organiser les aides dont elle a besoin étant donné la réticence des prestataires à se rendre dans des quartiers difficiles d'accès et où il est difficile de trouver une place de stationnement

- Quelle coordination mettez-vous en place avec les plans de mobilité des communes avoisinantes ? Nous ne vivons pas dans un monde limité à 2 ou 3 rues La manière dont les plans sont présentés et conçus ne permettent pas d'avoir une vue complète de la situation

Si comme de nombreux Saint-Gillois et Bruxellois, je suis consciente de la nécessité de repenser la ville et la mobilité, je déplore la manière dont le processus est mis en œuvre En effet, il n'y a –contrairement à ce qu'affirme l'échevine Catherine Morenville- aucune réelle concertation avec les citoyens pour réfléchir aux solutions Je rappelle que les aménagements proposés vont profondément modifier la vie quotidienne des citoyens ; ce plan ne sera pas sans conséquence sur la vie de notre quartier

La volonté « d'apaiser certains quartiers » va rediriger le trafic de transit vers d'autres rues et déplacer les problèmes sans vraiment les résoudre Les rues d'Irlande, Maurice Wilmotte, Saint-Bernard, Victoire seront durement impactées par ces mesures Les difficultés de déplacement pour accéder ou quitter notre quartier seront énormes

La suppression de centaines de places de stationnement compliquer la vie de nombreux riverains

De manière générale, que fait-on en amont pour soulager la pressions automobile sur Bruxelles ? Monsieur Fraiture citait encore les chiffres au Conseil Communal du 30 novembre : 400 000 voiture à Bruxelles dont la moitié de non-bruxellois Que fait-on réellement pour diminuer le trafic :

- où est le RER annoncé depuis 30 ans - Après 30 ans la SNCB annonce fièrement la mise en service d'un tronçons de 2 5km du RER !

- comment la politique de la SNCB va-t-elle être adaptée ? On constate la suppression de lignes, de gares, des trains bondés totalement inconfortables, des parkings payants dans les gares, des correspondances difficiles, des horaires non respectés,...

- où sont les parkings suffisamment grands et desservis en Transport en commun aux entrées de Bruxelles?

- va-t-on augmenter la fréquence de la STIB pour faciliter la mobilité et augmenter le

confort (et donc éviter les trams bondés) ? Je ne vous parle pas du fiasco du métro 3...

- quelles sont les mesures prises afin d'améliorer la sécurité dans les gares ou les transports en commun ?

- On augmente le nombre de voies sur le ring à Vilvoorde Un peu contradictoire, non ?

Je constate et déplore également que le plan de mobilité ait été réfléchi en silo sans réflexion plus globale sur la vie des familles :

- comment va-t-on faciliter la vie des familles ? Vous êtes- vous déjà imaginés la situation où un parent monte dans un tram bondé avec une poussette, parfois avec un autre enfant en bas âge, avec ses affaires professionnelles ? Que mettez-vous en place concrètement ?

- l'organisation des crèches et des écoles va-t-elle permettre d'élargir les horaires de garde afin de permettre aux parents de les déposer et de les récupérer dans un temps de déplacement allongé ?

- ne devrait-on pas légiférer sur l'obligation de télétravail pour les entreprises dont les fonctions le permettent pour alléger la mobilité, faciliter l'équilibre de vie privée et vie professionnelle ?

- que fait-on pour modérer le prix des habitations à Bruxelles et en particulier à SaintGilles ?

L'arrivée des expats et des fonctionnaires européens a augmenté virtuellement le prix des logements ; le rendant impossible d'accès aux bruxellois -> ce qui les force à déménager hors de Bruxelles mais ils doivent s'y rendre tous les jours pour travailler Je vous laisse observer le paradoxe auquel votre politique contribue largement

- Les enfants des fonctionnaires européens qui envahissent Saint-Gilles bénéficient du services de dizaines de bus pour assurer le ramassage scolaire Les autres enfants des gens dont la commune ne veut plus se à des services de la STIB Pourquoi faut-il des écoles spécifiquement réservées aux fonctionnaires européens : nos écoles ne sont-elles pas assez bien pour eux ? Pourquoi polluer la ville avec des transports en car scolaire ? Ou alors pourquoi ne pas généraliser ce service à tous les enfants ? 1 enfant ne vaut-il pas 1 enfant ?

J'ai une autre question à vous formuler : Qu'en est-il des interventions des véhicules d'urgence, de police, de certains corps de métiers ? Dont certains déjà refusent d'intervenir dans certains quartiers à cause du temps perdu pour y accéder et de l'impossibilité de se garer Je souhaiterais également de la clarté et beaucoup plus de transparence sur le coût des bureaux d'études et sur la manière dont ils ont choisi Il est, en effet, de notoriété publique qu'Ecolo fait appel à des bureaux d'études acquis à sa cause et qui bénéficient des largesses des budgets que l'ensemble des bruxellois payent Ceci a pour conséquence des études orientées et pas toujours crédibles techniquement Je vous cite en exemples le métro 3 et le drame social qui est engendré en raison de la nécessité de démonter le Palais du Midi ou la nouvelle annonce de la rénovation de la chaussée de Ninove

Je ne vous ferai pas l'injure de revenir sur le phénomène de gentrification qui touche notre commune et dont le plan de mobilité ne fera que l'accentuer Je ne vois non plus aucune solution sérieuse pour proposer des alternatives à ceux qui ne peuvent pas se passer de voiture Tout le monde n'a pas la possibilité de se déplacer en vélo ou vélo cargo La ville doit

être aménagée pour tous, pas uniquement pour les trentenaires en bonne santé qui roulent en trottinette

Aujourd'hui, on passe complètement à côté des objectifs de l'apaisement des quartiers. Le processus enclenché ne vise qu'à créer le chaos, étouffer les quartiers dans le seul et unique but d'écœurer les citoyens pour les obliger à renoncer à leur voiture, voire à quitter Bruxelles et dans notre cas Saint-Gilles

Je conclus en vous demandant d'intégrer l'ensemble de ces remarques dans l'enquête relative au plan de mobilité

Commentaire 300

où est le RER annoncé depuis 30 ans - Après 30 ans la SNCB annonce fièrement la mise en service d'un tronçon de 2,5 km du RER !

- comment la politique de la SNCB va-t-elle être adaptée ? On constate la suppression de lignes, de gares, des trains bondés totalement inconfortables, des parkings payants dans les gares, des correspondances difficiles, des horaires non respectés,...

- où sont les parkings suffisamment grands et desservis en Transport en commun aux entrées de Bruxelles ?

- va-t-on augmenter la fréquence de la STIB pour faciliter la mobilité et augmenter le confort (et donc éviter les trams bondés) ? Je ne vous parle pas du fiasco du métro 3...

- quelles sont les mesures prises afin d'améliorer la sécurité dans les gares ou les transports en commun ?

- On augmente le nombre de voies sur le ring à Vilvoorde. Un peu contradictoire, non ? Je constate et déplore également que le plan de mobilité ait été réfléchi en silo sans réflexion plus globale sur la vie des familles :

- comment va-t-on faciliter la vie des familles ? Vous êtes-vous déjà imaginés la situation où un parent monte dans un tram bondé avec une poussette, parfois avec un autre enfant en bas âge, avec ses affaires professionnelles ? Que mettez-vous en place concrètement ?

- l'organisation des crèches et des écoles va-t-elle permettre d'élargir les horaires de garde afin de permettre aux parents de les déposer et de les récupérer dans un temps de déplacement allongé ?

- ne devrait-on pas légiférer sur l'obligation de télétravail pour les entreprises dont les fonctions le permettent pour alléger la mobilité, faciliter l'équilibre de vie privée et vie professionnelle ?

- que fait-on pour modérer le prix des habitations à Bruxelles et en particulier à Saint-Gilles ?

L'arrivée des expats et des fonctionnaires européens a augmenté virtuellement le prix des logements ; le rendant impossible d'accès aux bruxellois -> ce qui les force à déménager hors de Bruxelles mais ils doivent s'y rendre tous les jours pour travailler. Je vous laisse observer le paradoxe auquel votre politique contribue largement

- Les enfants des fonctionnaires européens qui envahissent Saint-Gilles bénéficient des services de dizaines de bus pour assurer le ramassage scolaire. Les autres enfants des gens dont la commune ne veut plus se contenter des services de la STIB. Pourquoi

faut-il des écoles spécifiquement réservées aux fonctionnaires européens : nos écoles ne sont-elles pas assez bien pour eux ? Pourquoi polluer la ville avec des transports en car scolaire ? Ou alors pourquoi ne pas généraliser ce service à tous les enfants ? 1 enfant ne vaut-il pas 1 enfant ?

J'ai une autre question à vous formuler : Qu'en est-il des interventions des véhicules d'urgence, de police, de certains corps de métiers ? Dont certains déjà refusent d'intervenir dans certains quartiers à cause du temps perdu pour y accéder et de l'impossibilité de se garer. Je souhaiterais également de la clarté et beaucoup plus de transparence sur le coût des bureaux d'études et sur la manière dont ils ont choisi. Il est, en effet, de notoriété publique. Je tiens à vous faire part de mon entier soutien aux arguments développés dans le texte ci-dessous déjà envoyé par une autre personne.

Commentaire 301

Remarques générales:

Nous accueillons positivement le nouveau plan de circulation et les objectifs qu'il présente de réduire la saturation de nos quartiers par l'omniprésence de la voiture. Les modifications proposées sont plutôt timides: de nombreux itinéraires automobiles permettant des traversées de la Commune en tout sens sont encore possibles. Nous pensons qu'il sera nécessaire d'aller plus loin pour éviter des reports de trafic dans de plus petites rues, en y plaçant davantage de coupures et de sens uniques en tête-bêche. Mais c'est un premier pas dans la bonne direction.

Les trois Piétonisations proposées sont par exemple une excellente proposition. Nous pensons qu'il y a certaines rues qui pourraient également devenir Piétonnes sans que cela ait une conséquence sur l'accessibilité dans le quartier – notamment la rue Gustave Defnet et la rue de Prague. Une Piétonnisation permettrait de créer davantage d'espaces de vie dans des quartiers qui sont extrêmement denses et où les habitants n'ont pas facilement accès à des espaces extérieurs de qualité.

Barrière

Les changements à Barrière sont le minimum pour assurer un environnement un peu plus sûr et sain pour les enfants qui y passent à longueur de journée (par exemple pour se rendre à la piscine communale). Pour rappel, il y a 7 écoles et plusieurs crèches à proximité de la Barrière, une maison médicale, des équipements collectifs qui créent un fort passage de jeunes Piétons à

cet endroit Les mesures de pollution de l'air sur Theodore Verhaegen et Chaussée de Waterloo sont très mauvaises (40 ug/m³, soit 4 fois au-dessus des normes de l'OMS et de l'UE) Toute tentative d'y réduire le trafic de transit est bienvenue et nécessaire Il faudra sans doute corriger le risque de renvois du trafic sur la rue de la Perche et l'Avenue des Villas en prenant des mesures additionnelles Par exemple, une Piétonnisation partielle de la rue de la Perche serait bénéfique à l'école Léonie La Fontaine et les jeunes usagers de la piscine communale Un filtre modal placé à l'intersection entre Chaussée d'Alzemberg et Avenue des Villas permettrait de résoudre le problème de report de trafic tout en créant de l'espace public bénéficiant les commerçants de la rue (extensions de terrasse) L'expérience des plusieurs éditions de projet Plateau Villa a bien démontré l'intérêt d'un tel réaménagement

En revanche, nous ne comprenons pas pourquoi la Chaussée d'Alzemberg ne reçoit aucune attention particulière, notamment en termes d'infrastructure cyclable Par ailleurs, nous craignons également que le plan tel qu'il est maintenant de parviendra pas à endiguer le fort trafic de transit sur la rue Hôtel des Monnaies entre la Petite Ceinture et Rochefort sur l'heure de pointe de fin de journée Or, comme on le détaille dans le point suivant, ce quartier voit une densité importante d'écoles et de crèches qui sont exposés à de l'insécurité routière et de la pollution de l'air

Les écoles:

Les efforts pour sécuriser les abords des écoles sont nécessaires et très bienvenus Mais le plan doit être amélioré de la manière suivante :

L'intersection entre la rue Louis Coenen et Rue Hotel des Monnaies (tout comme Louis Coenen/Chaussée de Waterloo) voit un gros passage de parents-enfants Piétons par exemple Si on considère les nombreuses écoles et crèches dans la zone, cela justifierait d'aller plus loin dans les mesures pour apaiser le trafic automobile dans ce quartier, comme par exemple la mise en place d'un quartier école Un autre axe important de jeunes Piétons est l'axe Porte de Halle-Place Bethleem (Ecole Sainte-Marie, Ecole Ulenspiegel, Ecole Hellenique, Ecole 4 Saisons, Sint Gillis School)

Il faut veiller à rendre les « zones de rencontre » prévues devant les écoles réellement effectives en multipliant les filtres modaux ou l'installation de boucles de trafic devant les écoles La création de zones de rencontre en soit n'est pas une garantie de réduire le trafic automobile devant les écoles Elle ne fonctionne que si les conditions y sont réunies Nous encourageons d'aller plus loin dans les mesures et tenter de Piétonniser les rues d'écoles qui s'y prêtent Le

minimum est de mettre des mesures en plus pour éviter du report de trafic comme à la Rue de la Perche

Pour rendre ces zones de rencontre effectives, il faut également veiller à renforcer la sécurité routière des abords d'école en appliquant les recommandations de Perspective Brussels: sécurisation des passages pour Piéton à proximité de l'école, aménager les infrastructures pour réduire drastiquement la vitesse, élargissement des trottoirs et des oreilles de trottoirs pour raccourcir les traversées Piétonnes;

En plus de l'enjeu de sécurité routière, il y a un enjeu de « créer de la place » pour que chaque école ait un véritable parvis d'école convivial, sûr et agréable Le plan de circulation est l'occasion de le faire, par exemple en réduisant des doubles voiries en sens unique et en profiter pour faire de larges extensions de trottoirs, et y multiplier les espaces ludiques et verts C'est ce genre de réaménagement qui permet de transformer la rue de l'école en un espace de vie;

Quartier Midi

Les changements sur la rue d'Angleterre sont très bienvenus, étant donné la quantité de trafic de transit sur une rue avec beaucoup d'habitants et d'institutions publiques comme la Ligue Braille

Le nouveau sens au niveau de la rue Mérode est également nécessaire pour s'attaquer au trafic de transit provenant du tunnel des Vétérinaires qui veut éviter l'avenue Fonsney En revanche, il faudra probablement une mesure supplémentaire pour éviter un report de trafic sur la rue Fernand Bernier, qui a une école Nous avons plus de doute quant à la réduction du trafic provenant du centre vers Forest, étant donné que la rue Mérode reste en double sens sur une longue ligne droite entre Rue de Russie et le Wiels Dans ces circonstances, il est très peu probable que la zone de rencontre planifiée au niveau de l'école Balder soit bien respectée et fonctionne bien Nous pensons que la rue Mérode se prête bien pour y mettre une vraie piste cyclable bidirectionnelle

Nous constatons par ailleurs que les ambitions du CQD Midi ne sont pas réellement reflétées dans le plan de circulation Le long processus de participation avait fait remonter clairement l'attente d'une forte proportion des habitants de "réduire l'impact de la voiture sur le quartier"

et de “créer de la place” Les mini superblocs semblent avoir disparu de la discussion et nous ne comprenons pas comment la commune parviendra à faire des rues végétales sur la rue Emile Feron laissée à double sens

Nous proposons donc que la rue Emile Feron soit mise à sens unique sur toute sa longueur afin de donner du sens à la rue végétale prévue Il convient aussi, pour éviter les vitesses excessives induites par une longue ligne droite, d'éviter que ces sens uniques soient uniquement dirigés dans une seule direction

Afin de répondre à minima au programme du CQD Midi pour la rue de Mérode (mini superblocs, réaménagement de tronçons et gagner de l'espace publique pour les habitants), casser la ligne droite génératrice de vitesse et d'insécurité routière, il serait intéressant de Piétonniser le tronçon de la rue de Mérode devant l'école Balder et la future crèche, entre les rues de Suède et Claes Cela aurait pour avantage de créer une nouvelle place publique Piétonne qui pourrait faire l'objet d'un aménagement intéressant à destination plus particulièrement des parents et enfants fréquentant l'école et la crèche Cet aménagement pourrait être similaire à ce qui vient d'être réalisé rue de Moscou, avec des arbres (en déficit dans le quartier) et en y ajoutant des bancs

Commentaire 302

je soutiens le nouveau plan de circulation
plus de sécurité pour les usagers faibles, les enfants, les vélo,
moins de pollution, de bruit

courage et changeons le monde
ce n'est pas non à la voiture, j'en ai une et je m'en sers pour aller bosser hors de bruxelles, mais non au tout voiture

Commentaire 303

Goed om te lezen dat er EINDELIJK enkele maatregelen worden voorgesteld om de mobiliteitssituatie in de maas te verbeteren

De autodruk en de overlast die dat in de buurt met zich meebrengt is enorm, en dat terwijl een grote meerderheid van de gezinnen helemaal geen auto bezit

De voorziene maatregelen ter hoogte van de bareel zijn bescheiden, maar zijn zeker en vast een stap in de goede richting

Echter, bijkomende maatregelen zullen zeker nodig zijn om te vermijden dat het doorgaand verkeer in de toekomst langs de Villalaan (of de Wipstraat) zal rijden

Wat de geschrapte parkeerplaatsen betreft in een aantal voorziene projecten: waarom ter compensatie geen extra deelauto's voorzien op de Parklaan? Onderzoek toont aan dat één deelauto al snel 10 privé wagens kan vervangen Op die manier kunnen de resterende

parkeerplaatsen efficiënter ingezet worden

Wat fietsinfrastructuur betreft: wanneer wordt er eindelijk werk gemaakt van een vlotte en veilige fietsverbinding richting Brussel centrum?

In afwachting van een heraanleg van de Fonsnylaan, waarom wordt dit via het LMC al niet gerealiseerd op de Merodestraat? Deze straat kan perfect autoluw gemaakt worden via tegenovergestelde éénrichtingstraten en daardoor kan er ruimte vrijkomen om aan twee zijdes (gemarkeerde en ononderbroken) fietspaden aan te leggen

Hopende op een snelle uitvoering van deze plannen, met daarbij nog enkele essentiële bijstellingen

Met vriendelijke groeten,

Commentaire 304

Je suis ravie de la volonté politique de Saint-Gilles de réduire la place de la voiture dans le quartier, il est évident presque partout que cette place est actuellement disproportionnée et laisse très peu de sécurité ou de confort au Piétons ou cyclistes

Néanmoins, je trouve le plan proposé actuellement bien timide, et très loin de l'ambition initialement affichée. De nombreux itinéraires automobiles permettant des traversées de la Commune en tout sens sont encore possibles, et les espaces restants ne sont pas encore réellement rendus aux autres usagers, il n'y a d'ailleurs que très peu de réelles Piétonisations. C'est un pas dans la bonne direction, mais c'est un très petit pas. Pareil pour les voies de vélo, qui restent sous dimensionnées voire inexistantes pour un quartier aussi dense (ce qui pousse les usagers à rouler sur le trottoir minuscule ou sur une route peu amicale pour ce genre de véhicule)

C'est particulièrement évident pour le quartier du midi, dans lequel j'habite - la rue de Mérode reste à double sens sur une partie importante de sa voirie, et on est très loin de l'ambition initiale du contrat de quartier midi, qui fait pourtant l'objet d'un compromis politique, et qui voyait plus de Piétonisation, pour "retrouver de l'espace" et végétaliser la rue", qui était la principale demande des habitants du quartier. Le minimum serait que la rue de Mérode et la rue Emile Feron soient intégralement mises à sens unique, afin de donner du sens à la rue végétale prévue - tout en enlevant des places de parking pour donner de l'oxygène, de l'espace

Nous en avons cruellement besoin, c'était l'ambition politique de la commune pendant ce mandat - je ne retrouve pas cette ambition dans les faits, au contraire, j'ai l'impression qu'un lobby pro-voiture, largement organisé par les anti-plan good move du reste de Bruxelles, soit venu éteindre toute ambition de rendre l'espace aux habitants du quartier. C'est dommage, et j'espère qu'il est encore temps de repousser le curseur dans la bonne direction