



Plan communal de Forest Phase 3 : Plan d'actions

Commune de Forest

Rapport final

(Approuvé par le Conseil communal en séance du 20 septembre 2022)



Septembre 2022

COLOPHON

Titre : Rapport final de la Phase 3 : Plan d'actions
Client : Commune de Forest

Personne de contact : Mme Sarah Grégoire

Date : 20/09/2022

Version :

Chef de projet : Jonathan Haynes
Contact : jonathan@traject.be

Auteurs : Jonathan Haynes
Louis de Grady, Gaëlle Duffieux



TRAJECT

TRAJECT

Martelaarslaan 21/401
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Brussel/Bruxelles
+32 2 505 40 46

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	5
2. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES.....	6
2.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)	7
2.2 RÉSEAU PIÉTON	8
2.2.1 Piéton-PLUS.....	8
2.2.2 Piéton-CONFORT	13
2.2.3 Piéton-QUARTIER	14
2.3 RÉSEAU VÉLO	17
2.3.1 Vélo-PLUS.....	17
2.3.2 Vélo-CONFORT	23
2.3.3 Autres mesures	26
2.4 RÉSEAU TRANSPORT PUBLIC	28
2.4.1 TP-PLUS	28
2.4.2 TP-CONFORT/QUARTIER	28
2.5 RÉSEAU AUTO	31
2.5.1 Auto-PLUS	31
2.5.2 Auto-CONFORT.....	31
2.5.3 Auto-CONFORT/QUARTIER	34
2.6 RÉSEAU POIDS LOURDS.....	35
2.6.1 PL-PLUS/CONFORT	35
3. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES.....	37
3.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)	38
3.2 MAILLE GLOBE-ALTITUDE 100	39
3.2.1 Approche menée	39
3.2.2 Plan de circulation.....	42
3.2.3 Autres mesures.....	49
3.3 AUTRES MAILLES.....	52
4. AXE 3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	55
4.1 DÉPLACEMENTS DES PERSONNES	56
4.1.1 Accès à l'information	56
4.1.2 Stratégie de communication	57
4.1.3 Accès aux services de mobilité	58
4.1.4 Exemplarité de l'administration communale	63
4.1.5 Accompagnement des acteurs locaux.....	64
4.1.6 Facilitation de l'intermodalité.....	65
4.2 LIVRAISONS.....	67
5. AXE 4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT	68
5.1 RÉDUIRE LA PRESSION EN STATIONNEMENT VIA UNE POLITIQUE COMMUNALE ADAPTÉE.....	69
5.2 RÉDUIRE L'EMPRISE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE	69
5.3 FACILITER LE STATIONNEMENT DES USAGERS QUI APPORTENT UNE VALEUR AJOUTÉE AU FONCTIONNEMENT DE LA COMMUNE	71
5.4 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES	71

Glossaire

CLM	Contrat Local de Mobilité
CT/MT/LT	Action à court terme (< 5 ans) / moyen terme (5-10 ans) / long terme (> 10 ans)
CRU	Contrat de Rénovation Urbaine
PACS	Plan d'Action Communal de Stationnement
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public
PCM	Plan Communal de Mobilité
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PLE	Plan de Livraison d'Entreprise
PRM	Plan Régional de Mobilité (GoodMove)
ZACA	Zone à Concentration d'Accidents

1. Introduction

Etablir un plan d'actions en vue d'atteindre les objectifs fixés

Le présent document se rapporte au troisième des quatre volets du Plan Communal de Mobilité de Forest. Il a pour objet de présenter le plan d'actions envisagé pour chaque axes de travail en vue d'atteindre les objectifs fixés lors de la seconde phase du PCM relative à la définition des objectifs stratégiques :

Axe 1 : Spécialisation Multimodale des Voiries

Des mesures sont ici définies pour chacun des réseaux de transport (marche, vélo, transport public, voiture, poids lourds) en vue d'atteindre dans la mesure du possible le niveau de performance souhaité ; eu égard également à la hiérarchisation des différents réseaux (PLUS, CONFORT, QUARTIER).

Ces mesures portent sur l'aménagement et/ou le réaménagement de voiries qu'elles soient communales ou régionales, ainsi que sur la réorganisation de certains carrefours. Elles concernent en particulier les axes repris dans les réseaux PLUS et CONFORT.

Axe 2 : Stratégie de réalisation des mailles apaisées

Le territoire communal de Forest couvre 6 mailles, dont deux constituent essentiellement des zones d'industries urbaines (Industrie 1 et Industrie 2). L'une ne s'étend que de manière très limitée sur le territoire communal (Brugmann). Parmi les trois autres, deux font l'objet actuellement d'un Contrat Local de Mobilité¹ (Neerstalle, ParviS). Dès lors, le présent PCM s'attache exclusivement à définir les mesures à mettre en œuvre en vue de concrétiser l'apaisement de la partie forestoise de la maille Globe-Altitude 100.

¹ Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité qui vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des

Axe 3 : Communication et mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité

Ce volet développe les actions à mettre en place en vue d'une meilleure gestion des déplacements, aussi bien des personnes que des marchandises, et concerne les aspect de communication, de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité.

Axe 4 : Stratégie de stationnement

En matière de stationnement, le PCM ajuste ici le plan d'actions défini dans le projet de Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS, 2019) récemment réalisé, en adéquation avec les objectifs préalablement définis par le Plan Communal de Mobilité.

Délais de mise en œuvre

Dans le présent document trois périodes de mise en œuvre pour les opérations sont envisagées :

- Court terme (CT) : < 5 ans
- Moyen terme (MT) : 5 à 10 ans
- Long terme (LT) : > 10 ans, soit une période qui va au-delà de la durée de vie du présent Plan Communal de Mobilité.

Le choix de ces périodes a été déterminé en vue d'assurer une certaine cohérence à l'échelle de l'ensemble du territoire, en tenant compte également des réalités et contraintes budgétaires, et des degrés de priorité de chacune des interventions.

Par ailleurs, certaines actions doivent être mise en œuvre progressivement, telle la mise en conformité des cheminements piétons au regard des recommandations faites par le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE). D'autres doivent être réalisées continuellement, en particulier les actions de sensibilisation et d'accompagnement des acteurs locaux.

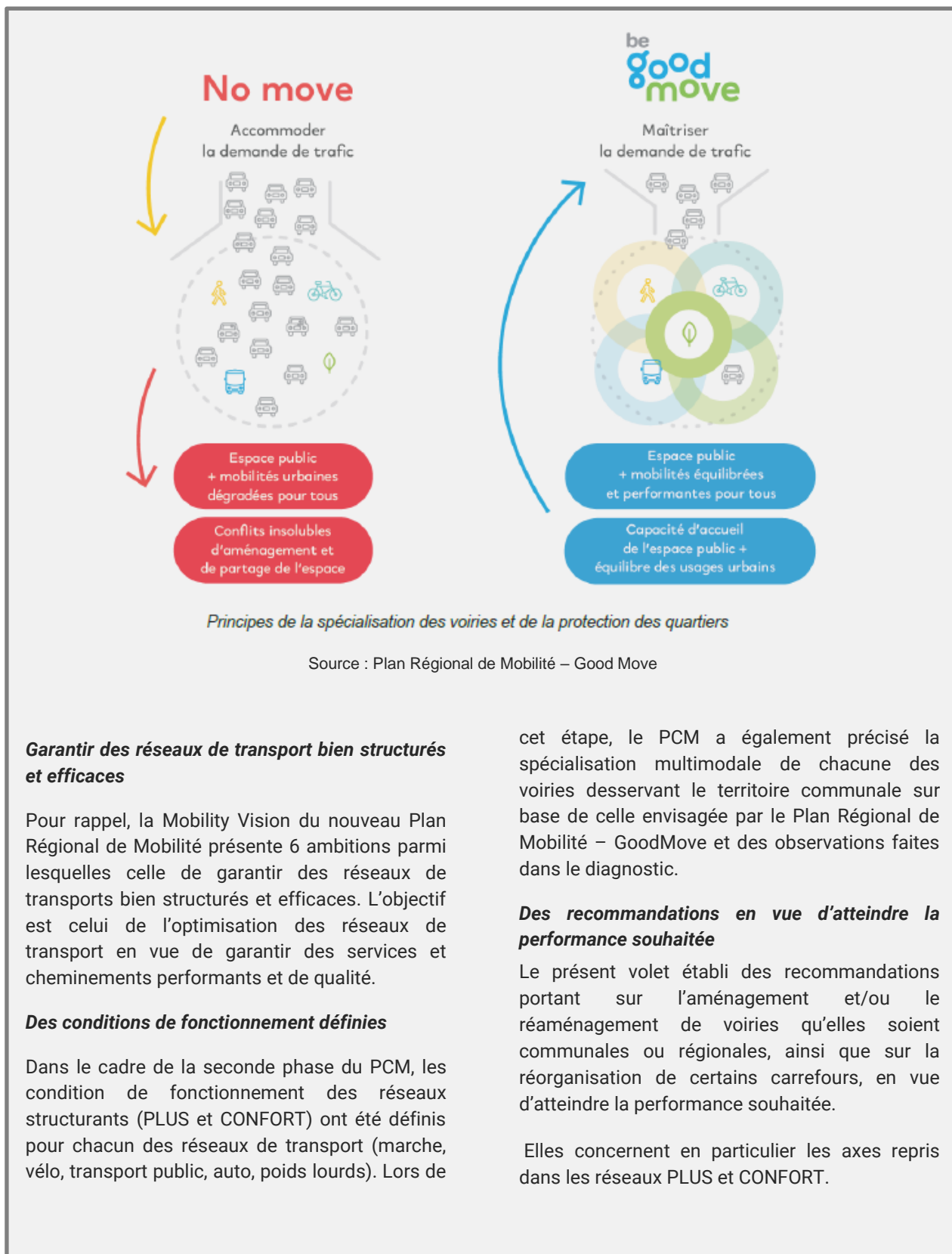
Le planning de mise en œuvre de l'ensemble des actions est repris en phase 4.

quartiers en renforçant la collaboration entre les Communes et la Région.

2. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES



2.1 Définition et objectif (rappel)



Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces

Pour rappel, la Mobility Vision du nouveau Plan Régional de Mobilité présente 6 ambitions parmi lesquelles celle de garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces. L'objectif est celui de l'optimisation des réseaux de transport en vue de garantir des services et cheminements performants et de qualité.

Des conditions de fonctionnement définies

Dans le cadre de la seconde phase du PCM, les conditions de fonctionnement des réseaux structurants (PLUS et CONFORT) ont été définies pour chacun des réseaux de transport (marche, vélo, transport public, auto, poids lourds). Lors de

cet étape, le PCM a également précisé la spécialisation multimodale de chacune des voiries desservant le territoire communal sur base de celle envisagée par le Plan Régional de Mobilité – GoodMove et des observations faites dans le diagnostic.

Des recommandations en vue d'atteindre la performance souhaitée

Le présent volet établit des recommandations portant sur l'aménagement et/ou le réaménagement de voiries qu'elles soient communales ou régionales, ainsi que sur la réorganisation de certains carrefours, en vue d'atteindre la performance souhaitée.

Elles concernent en particulier les axes repris dans les réseaux PLUS et CONFORT.

2.2 Réseau piéton

2.2.1 Piéton-PLUS

Volonté d'un standard d'aménagement élevé dans les critères liés à la qualité d'usage (dimensionnement adapté aux flux, planéité et confort, etc.) impliquant d'améliorer grandement le confort d'usage de chacun des axes repris dans le réseau Piéton-Plus.

Des projets en cours dans le cœur de Forest

Plusieurs projets contribueront à améliorer la qualité de déplacements des piétons sur des axes repris dans le réseau piéton-PLUS. C'est le cas notamment du projet de réaménagement des **espaces publics du cœur de Forest** qui prévoit un réaménagement de façade à façade d'un ensemble d'espaces dont la place Saint-Denis, la portion de la chaussée de Bruxelles et une portion de la chaussée de Neerstalle reprises dans le réseau Piéton-PLUS. La qualité des espaces piétons y sera largement améliorée tant en termes de revêtement que d'espace. L'objectif est d'y développer un espace partagé (zone de rencontre²), une idée qui a notamment émergé des ateliers participatifs réalisés dans le cadre du Contrat de Quartier Abbaye. Une demande de permis d'urbanisme a été introduite en ce sens courant printemps 2021.

En parallèle, une demande de permis d'urbanisme a été introduite en vue du réaménagement de la **chaussée de Neerstalle** (projet de la STIB et de Bruxelles Mobilité). La qualité des espaces piétons y sera également largement améliorée.

Le projet « **Tracé de l'Eau** », qui s'inscrit dans une démarche de gestion intégrée des eaux pluviales sur quatre secteurs du cœur de Forest, a été réalisé récemment. Celui-ci a amélioré la qualité des cheminements piétons sur la rue

Jean-Baptiste Vanpé et aux abords de la gare de Forest-Est. Au même titre que le reste du cœur de Forest, la mise en zone de rencontre (espace partagé) de la rue de Liège, et de la rue Vanpé, voire également des rues environnantes (Curé, Ancienne Cure, Barcelone), doit toutefois être étudiée dans le cadre du Contrat Local de Mobilité « Neerstalle ».



Figure 1 : Amélioration des cheminements piétons dans le cadre du projet Tracé de l'Eau (ici rue Vanpé) – source : Traject

En sus, la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans ce quartier (maille Neerstalle), en vue de contribuer aux objectifs définis par ailleurs visant l'apaisement des mailles, rendra plus convivial les déplacements à pied, mais aussi la flânerie et les activités de séjour dans le quartier. Un tel plan de circulation a été proposé dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, et sera par ailleurs développé à l'échelle de l'ensemble de la maille « Neerstalle » dans le cadre du processus de Contrat Local de Mobilité à venir prochainement sur la zone.

Un projet de réaménagement de l'avenue Albert

Un projet de réaménagement de façade à façade est également envisagé par Bruxelles Mobilité sur l'avenue Albert en vue d'y améliorer le confort de déplacements des piétons (et des cyclistes). Une réfection et un élargissement des trottoirs sont prévus. Au moment de la

² Dans la zone de rencontre, le piéton peut utiliser toute la largeur de la voie publique. La vitesse de circulation y est limitée à 20 km/h.

rédaction du présent document, aucune demande de permis d'urbanisme n'a toutefois été introduite, ni même planifiée dans les mois à venir. En vue d'améliorer au maximum les conditions de déplacements des piétons (mais aussi des cyclistes), un réaménagement de cet axe à la fois structurant pour les piétons comme pour les cyclistes est nécessaire et doit être envisagé à moyen(-long) terme.

L'Altitude 100, un espace à repenser avec les commerçants et les usagers

Au même titre que les espaces publics du cœur de Forest, l'Altitude 100 constitue un lieu qui doit être repensé, notamment en vue d'y faire un espace agréable et confortable pour les piétons. Cela contribuerait par ailleurs à améliorer l'attractivité de la zone.

Le réaménagement devra être de sorte à augmenter l'espace dédié à la circulation des piétons et inviter au partage de l'espace public – à ce titre la suppression d'emplacements de parking permettrait un gain d'espace, notamment en vue de l'implantation des terrasses et étals qui « entravent » actuellement la bonne circulation des piétons et constituent des obstacles pour le déplacement des personnes à mobilité réduite. Un aménagement de plain-pied doit y être envisagé, de même que la mise en place d'une zone de rencontre. A plus long terme, ou sur certains tronçons en fonction du plan de circulation retenu (cf. axe 2).

A court terme, et à l'image de ce qui se fait déjà sur le territoire communal, la suppression de quelques places de stationnement en vue de l'implantation de terrasses doit être considérée et discuté avec les commerçants.

En parallèle, il est nécessaire de travailler sur la question des livraisons des commerces et autres activités de la zone (cf. section 4.2).



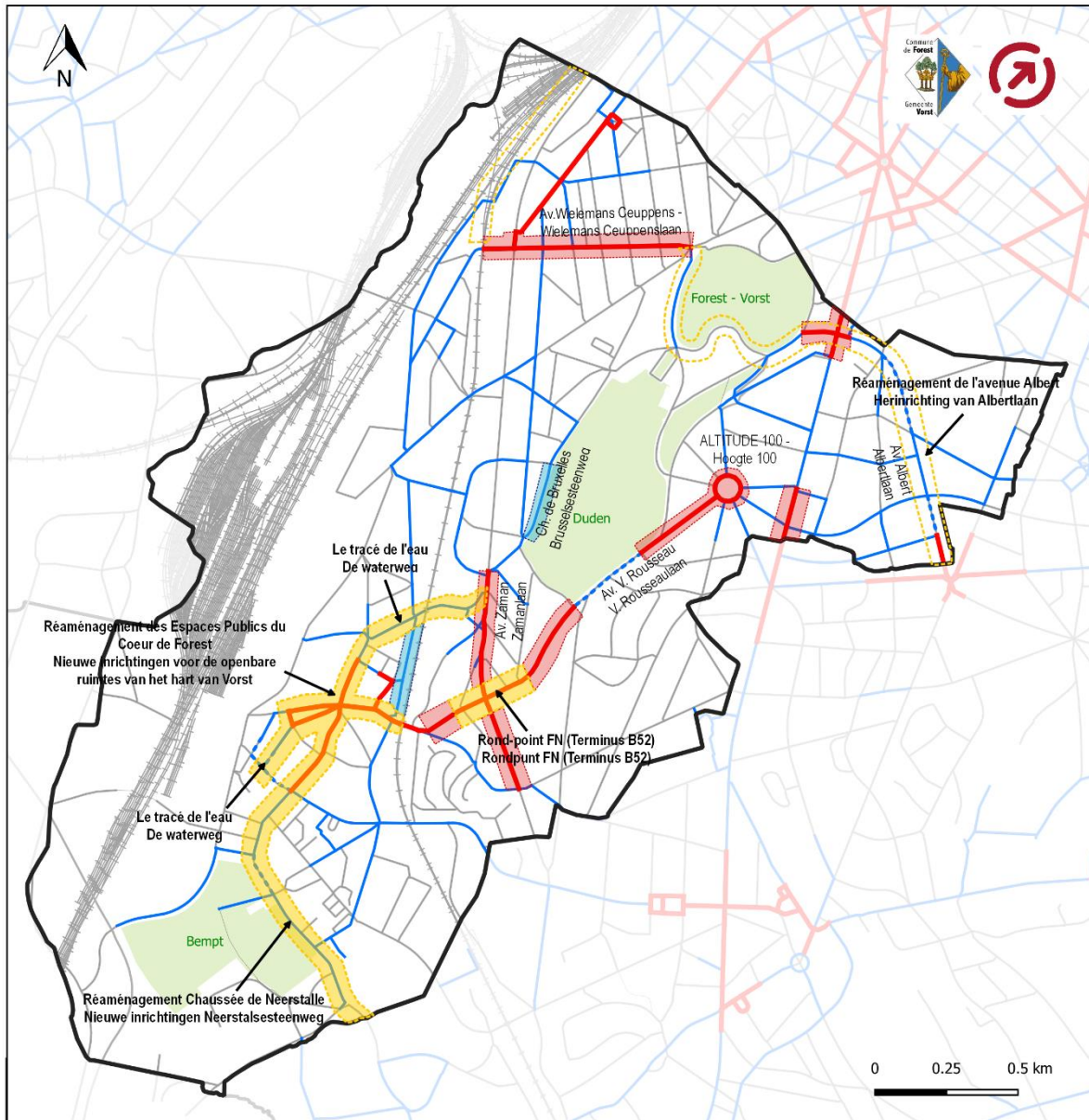
Figure 2 : Espace terrasse en voirie (ici chaussée de Bruxelles) – source : Traject

Dans une logique de continuité (et de spécialisation multimodale des voiries), un partage de la portion nord de l'avenue Victor Rousseau (zone de rencontre) pourrait également s'envisager, mais uniquement dans le cas où cette option est retenue pour l'Altitude 100. Une réfection/entretien des trottoirs est une toutefois une nécessité, de même qu'une plus grande mise en évidence des abords de l'école Sainte-Ursule (ceci vaut globalement pour l'ensemble des écoles forestoises ; cf. section 4.1.5).



Figure 3 : Trottoirs de l'avenue Victor Rousseau (entre Saint-Denis et Jupiter) – source : Traject

Tant pour ce qui concerne l'Altitude 100 que l'avenue Victor Rousseau, rendre plus agréable les déplacements à pied le long de ces artères passera également par une réduction du trafic automobile, et notamment par la mise en place du plan de circulation tel que proposé dans le chapitre suivant (cf. axe 2).



**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**

Phase 3 : Actions à entreprendre/ SMV Piétons
Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Voetgangers

<p>Fond de plan - Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parc - Park Frontière communale - Gemeentelijke grens 	<p>Projets d'aménagements - Herinrichtingsprojecten</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement planifié/ récemment réalisé Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten Aménagement en projet Herinrichtingsprojecten in de maak
<p>Spécialisation Multimodale des Voiries - Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> Piétons PLUS - Voetgangers PLUS Piétons Confort - Voetgangers Comfort Piétons Quartier - Voetgangers Wijk Nouveau réseau - Nieuw netwerk 	<p>Améliorations sensibles à apporter - Aanzienlijk verbeteringen <i>Outre la mise en conformité du PAVE - Naast de bevestiging van het PAVE</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Sur le réseau PLUS - Op de PLUS netwerk Sur le réseau CONFORT - Op de CONFORT netwerk

Des actions à mener sur la chaussée d'Alseberg...

Un réaménagement de la chaussée d'Alseberg est recommandé, en particulier sur son tronçon repris dans le réseau PLUS. Sur cette portion, un aménagement tel que celui prévu dans le cœur d'Uccle (cf. figure ci-après) est à examiner. Outre un aménagement de plain-pied, celui-ci augmente la perméabilité transversale de l'axe via la suppression de quelques places de stationnement. A défaut, ou à plus court terme, une réfection des trottoirs est à réaliser.

Par ailleurs, une plus grande sécurisation du carrefour formé avec l'avenue Molière est à prévoir, ce croisement ayant été identifié comme un lieu particulièrement insécurisant par les riverains du quartier (lors des ateliers participatifs organisés dans le cadre du présent PCM).

La réduction du trafic automobile sur cette voirie, tel qu'ambitionnée par ailleurs, sera également de nature à rendre plus conviviale les déplacements sur cette artère fortement fréquentée par les automobilistes.



Figure 4 : Projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg en traversée d'Uccle – source : Bruxelles-Mobilité

...aux abords de Forest-National

En vue d'accueillir le nouveau bus 52 et permettre son demi-tour (terminus), d'aménager son terminus, et de créer des arrêts de transport en commun répondant aux normes d'accessibilité des PMR, etc., la STIB envisage

de réaménager une partie de l'avenue Victor Rousseau (entre les N° 153 et 240) en y intégrant les carrefours avec les voiries adjacentes. Une amélioration de la qualité des trottoirs est projetée. Les traversées seront également facilitées pour les personnes à mobilité réduite.

Vu le rôle joué par les voiries et carrefours concernés dans la structure des déplacements piétons, un aménagement plus qualitatif rappelant ce rôle doit être prévu, en particulier pour ce qui concerne :

- Le carrefour V. Rousseau / Globe. Si la mise en place d'un rond-point se justifie par les besoins évoqués précédemment, il y a lieu de faire en sorte qu'il soit plus qualitatif pour les piétons (revêtement différencié, œuvre sur le rond-point, etc.) ;
- L'espace situé devant l'entrée de Forest-National, dans le même ordre d'idée (revêtement différencié, etc.).

Ces suggestions ont par ailleurs été formulées par certains riverains du quartier (dans le cadre des ateliers participatifs menés dans le cadre du présent PCM).

Par ailleurs, un élargissement et/ou une amélioration des cheminements piétons doit être planifié sur les autres tronçons du réseau piéton-PLUS non-concernés par le projet STIB (sur l'av. Victor Rousseau et l'av. du Globe). Rendre le stationnement longitudinal plutôt qu'en épi le long de l'avenue V. Rousseau constitue une solution à cet égard.

Un couloir vert souhaité par des riverains du quartier

En parallèle d'une amélioration des cheminements piétons le long de l'avenue V. Rousseau, certains riverains ont exprimé leur souhait lors des ateliers participatifs, de mise en place d'un couloir végétal le long de cet axe

...à hauteur d'Albert

A moyen-long terme, un réaménagement complet de la place devra permettre une amélioration sensible des conditions de déplacement des piétons au droit de ce nœud de transport. Parmi les deux options envisagées pour le passage du tram, celle impliquant un passage sous le carrefour permettrait un aménagement (plus) qualitatif pour les piétons, mais entraînerait en revanche la coupure de l'avenue Besme – ce qui n'est pas recommandé car elle rendrait moins perméable cette voirie pour les piétons.

A court terme, des interventions mineures doivent être opérées en vue d'améliorer la qualité des cheminements piétons (revêtement des trottoirs, traversées piétonnes).



Figure 5 : Traversée piétonne et qualité du revêtement du trottoir à améliorer sur la place Albert – source : Traject

...sur l'avenue Wielemans Ceuppens

Cette avenue régionale nécessite également d'être repensée, à la fois pour les piétons, mais aussi pour les cyclistes (et les poids lourds dans une certaine mesure). L'espace piéton doit être élargi, en particulier au-devant des commerces de sorte à offrir un espace de circulation confortable.

Si un réaménagement léger du carrefour formé avec l'avenue Van Volxem est prévu dans le cadre d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU 4), un réaménagement plus conséquent

est à prévoir à plus long terme et en parallèle de l'arrivée du tram de rocade dans la zone.

Il en est de même de l'avenue du Pont de Luttre, pour laquelle le CRU 4 prévoit une amélioration et élargissement des cheminements piétons.

Par ailleurs, la traversée de ces axes doit être facilitée et sécurisée, via une meilleure visibilité des traversées piétonnes. Une amélioration qui doit être réalisée à (très) court terme via la suppression de l'un ou l'autre emplacements de parkings en amont des traversées.

... et dans une moindre mesure sur la rue de Mérode

En ce qui concerne l'avenue de Mérode, il s'agit d'améliorer quelque peu l'attractivité des espaces publics à court terme, et d'élargir éventuellement les trottoirs (+ mise en conformité PAVE).

A plus long terme, un réaménagement de cet axe serait opportun, via par exemple la mise à plain-pied de l'ensemble de la voirie, accompagnée éventuellement d'un partage de l'espace public.

Mettre en place des trottoirs traversants... et agrémenter les cheminements pour les rendre plus agréables et conviviaux

Lors des réaménagements d'espaces publics, la mise en place de « trottoirs traversants » doit être envisagée le long des axes du réseau piéton-PLUS qui ne font pas l'objet d'un aménagement de plain-pied, afin d'offrir un haut degré de confort et d'accessibilité.

Par ailleurs, les traversées des principaux axes de circulation doivent être facilitées et sécurisées, à l'image de ce qui est recommandé ci-avant pour les avenues W. Ceuppens et Pont de Luttre (plus grande visibilité des traversées piétonnes via la suppression d'une ou plusieurs place de stationnement en amont des traversées).



Figure 6 : Jeu incorporé à l'espace public – source : Bruxelles-Mobilité (cahier – GO10)

En sus, il serait opportun d'équiper la voirie de divers éléments afin de la rendre plus agréable et fonctionnelle (plantations, jeux d'eau, bancs...).

La Commune (et la Région) se référeront au guide « GO 10 : Directives pour une ville plus conviviale pour les piétons » à cet égard.

2.2.2 Piéton-CONFORT

Souhait d'un standard d'aménagement assez élevé dans les critères liés à la qualité d'usage (planéité, confort, etc.) impliquant principalement la mise en conformité du Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE).

Divers projets en cours

Plusieurs projets développés par la Commune et/ou la Région contribueront à une plus grande qualité des cheminements faisant partie du réseau Piéton-CONFORT sur le territoire communal :

- Réaménagement des espaces publics du cœur de Forest ;
- Réaménagement de la chaussée de Neerstalle ;
- Réaménagement de l'avenue Albert ;
- Forest-Sur-Senne dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine 4.

Par ailleurs, la mise en œuvre du projet « Tracé de l'Eau » a également amélioré les conditions de déplacements des piétons le long d'axes repris dans le réseau CONFORT (Eau, Dries).

Des actions à entreprendre en priorité sur le chemin d'accès et le long du parc Duden

Vu sa praticabilité actuelle et tenant compte de la liaison qu'il offre avec la gare de Forest, notamment depuis le quartier Bervoets en pleine extension, le chemin d'accès constitue une voirie sur laquelle il est nécessaire d'agir en priorité. La mise à disposition d'un cheminement piéton accessible et confortable est à planifier à court terme.

Autre lieu prioritaire, et pour lequel des infrastructures doivent être réalisés, la chaussée de Bruxelles sur sa portion longeant le parc Duden.

De la même façon, il apparaît opportun que la Région équipe de trottoirs l'avenue Reine Marie-Henriette sur sa portion longeant le parc de Forest – aménagement qui devra tenir compte ou non de l'arrivée du tram de rocade (si l'option via cette avenue est retenue).

Une mise en conformité progressive du PAVE sur les autres voiries...en priorité à proximité des pôles de déplacements

Par ailleurs, la Commune et la Région devront mettre progressivement en conformité l'ensemble du réseau piéton-CONFORT selon les actions reprises dans le PAVE. La priorité sera donnée aux espaces bordant les pôles de déplacements, et notamment les écoles, telles

l'avenue Molière, la rue Timmermans, ou encore la rue de Hal.

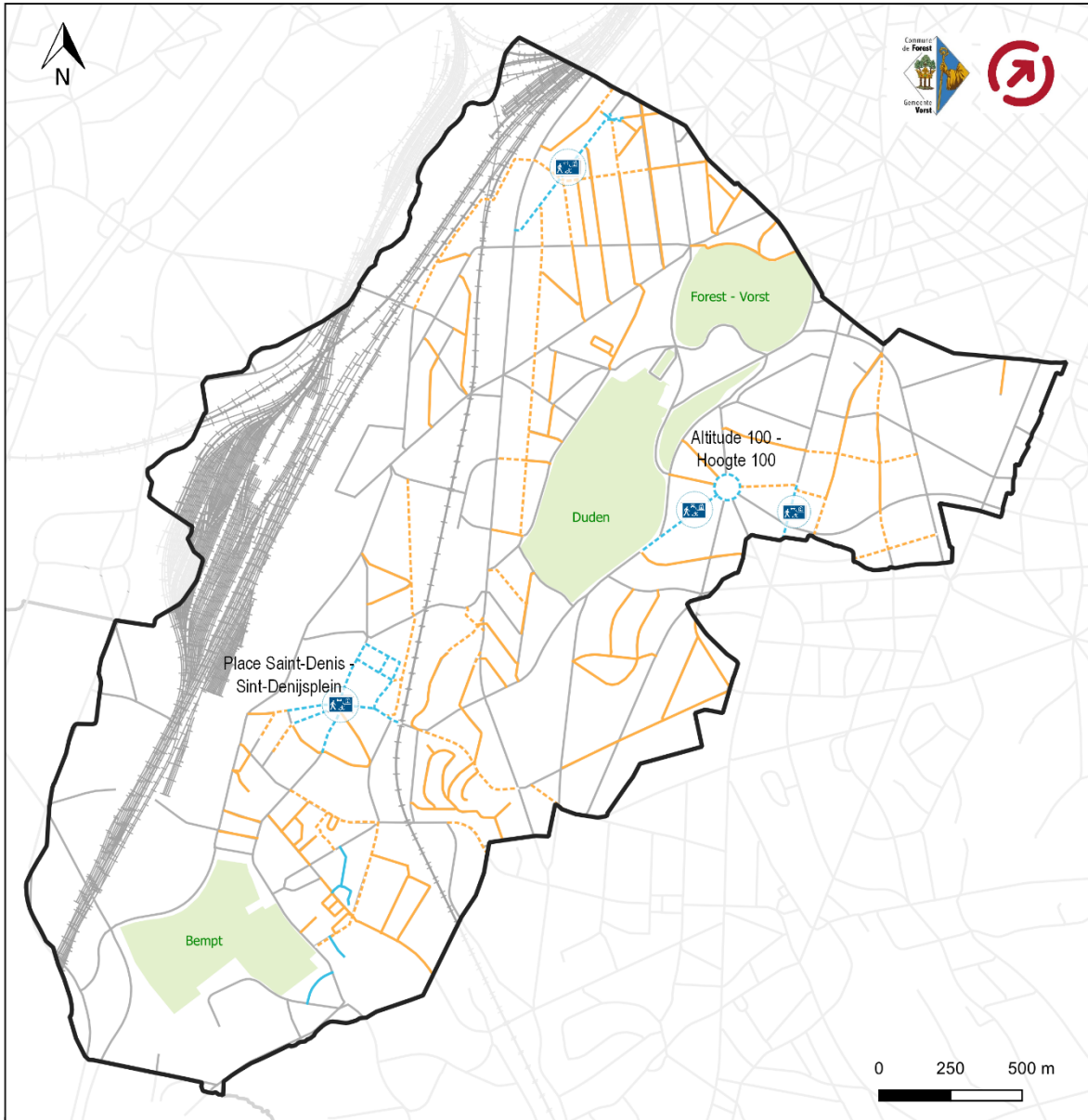
Mettre en place des trottoirs traversants...

A l'instar du réseau PLUS, la mise en place de trottoirs traversants doit également être envisagée le long du réseau piéton-CONFORT.

2.2.3 Piéton-QUARTIER

Envisager le développement de zones résidentielles selon les opportunités

En ce qui concerne les voiries reprises dans le réseau de QUARTIER, et selon les opportunités (ex : nécessité de réaménager la voirie), le développement de zones résidentielles doit être envisagée, spécifiquement aux endroits qui ne sont pas desservis par un (autre) réseau de transport structurant (appartenant aux réseaux CONFORT et PLUS). De ce fait, à chaque fois que l'occasion se présente, la Commune analysera la faisabilité et pertinence d'une telle opportunité.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Développement de zones apaisées
 Fase 3 : Ontwikkeling van autoluwe zone

**Fond de plan
 Achtergrond**

- Voirie - Wegen
- +— Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

- Zone de rencontre/ résidentielle existante
Bestaande woonerf
- Zone de rencontre planifiée ou à envisager
Geplande woonerf
- Zone propice au développement d'une zone résidentielle
Gebied geschikt voor de ontwikkeling van een woonerf
- Zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton COMFORT
Potentiële woonerf op de voetgangersnetwerk COMFORT

Par ailleurs, et à l'instar du réseau CONFORT (et PLUS), il s'agira de rendre progressivement conforme l'ensemble du réseau de QUARTIER selon les actions reprises dans le PAVE. Ici aussi, les abords des pôles de déplacement et en particulier des écoles, est prioritaire.

Valoriser et entretenir les sentiers et venelles

La Commune, comme elle le fait déjà actuellement en partenariat avec le Foyer du Sud, entretiendra régulièrement ses sentiers et venelles qui offrent de précieux raccourcis à l'abri des tumultes du trafic. Idéalement, elle valorisera ceux-ci (communication, signalisation, ...).

Elle assurera également le suivi auprès de Bruxelles-Environnement pour que les sentiers desservant les parcs demeurent praticables.

Enfin, elle s'assurera également de la bonne perméabilité et du bon développement du réseau piéton dans les projets immobiliers à venir (qu'ils soient publics ou privés).

2.3 Réseau vélo

2.3.1 Vélo-PLUS

Offrir des conditions de déplacement sûres, confortables (et rapides) – ce qui implique d'accorder davantage de places aux cyclistes sur de nombreux itinéraires

Divers projets isolant le trafic cyclable du trafic automobile...à moyen(-long) terme

Un espace cyclo-piéton le long de la ligne de chemin de fer 124

Le projet « Parc des Deux-Rives », prenant place le long de la ligne de chemin de fer 124, développera les infrastructures cyclables (et piétonnes) permettant la mise en œuvre du réseau RER à cet endroit. Une attention particulière doit toutefois être portée à la cohabitation avec les piétons, ainsi qu'au bon accès de cet espace depuis le réseau viaire existant (tant en termes de qualité que de nombre d'accès). Si la largeur le permet, l'espace de circulation des cyclistes sera séparé des piétons, afin de garantir au maximum sécurité et confort de déplacement, mais aussi rapidité pour les cyclistes sur un itinéraire destiné avant tout « aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine ». L'espace destiné aux cyclistes devra également être de nature à pouvoir dépasser ou rouler de front, et à se croiser aisément.



Figure 7 : Illustration du projet Parc des Deux Rives – source : quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com

Des pistes cyclables séparées le long des avenues Van Volxem, Pont de Luttre et Charroi

Dans le cadre du projet « Forest-sur-Senne », une amélioration des cheminements cyclables est prévue au niveau de Wiels, tant sur l'avenue Van Volxem (portion nord), que sur l'avenue du Pont de Luttre (portion nord) ou encore la rue du Charroi, par le biais de pistes cyclables séparées de part et d'autre de la voirie.

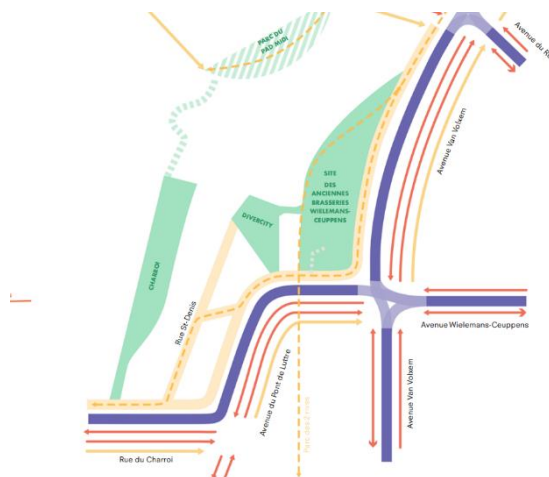


Figure 8 : Illustration de la vision du projet Forest – source : A.M ORG2/BBS

...mais aussi de l'avenue Albert

Le projet de réaménagement de l'avenue Albert (cf. section 2.2.1) améliorera les conditions de déplacements des cyclistes via la création de pistes cyclables séparées de part et d'autre de l'avenue (en remplacement des pistes cyclables marquées actuelles). Les largeurs prévues de ces pistes (1,8 m) ne rencontrent toutefois pas les standards souhaités (2,5m). De ce fait, un élargissement des pistes doit être étudié préalablement à la demande de permis d'urbanisme.

... de l'avenue Reine Marie-Henriette et de l'avenue Besme

Dans le cadre de l'arrivée potentielle du tram de rocade sur les avenues Reine Marie-Henriette et Besme, un réaménagement des avenues incluant la création de pistes cyclables est prévu. Une attention devra alors être portée au différentiel de vitesse entre les cyclistes qui descendent et les cyclistes/piétons qui

montent (et des mesures prises en vue de réduire les conflits entre ces usagers) si la piste cyclable est aménagée de plain pied avec l'espace de circulation pour les piétons.

En l'absence de passage du tram, la création de pistes cyclables séparées doit être réalisée.

Des mesures à prendre à (très) court terme

En attendant la réalisation de ces projets dont l'horizon dépasse les 5 ans, des actions doivent être entreprises à (très) court terme en vue d'améliorer le confort et la sécurité de déplacement des cyclistes le long de ces axes de circulation automobile :

- Un entretien régulier des aménagements et marquages existants doit être réalisés ;
- Des mesures doivent être prises en vue d'une plus grande sécurité et visibilité des itinéraires cyclables aux lieux qui constituent actuellement des points « noirs », notamment sur les sections où aucune piste cyclable n'existe ou si celle-ci est interrompue. Une analyse systématique de ces voiries (Van Volxem, Charroi, Pont de Luttre, Reine Marie-Henriette, Besme, Albert) doit être réalisée en vue de définir les possibles mesures à prendre à court terme. Les cheminements doivent être continus et lisibles de tous. Sur les portions dépourvues de pistes, a minima, et si ce n'est pas contraire au code de la route et aux bons principes d'aménagement, les cheminements cyclables doivent être mis en évidence par le biais des bandes cyclables suggérées placées de telle manière qu'elles offrent la sécurité la plus optimale aux cyclistes (ex : davantage centrées sur les tronçons ou le dépassement par un véhicule automobile est difficile, voire impossible). Sera au préalable évaluée la possibilité de prolongation et/ou de création de piste cyclable ;
- Une plus grande sécurisation des cheminements cyclables au sein des carrefours doit également être poursuivis, en particulier à hauteur du carrefour Pont de Luttre/Charroi et du carrefour Wiels ;
- Dans la section est de l'avenue Reine Marie-Henriette, il y a également nécessité de porter une attention particulière à la

vitesse des cyclistes en descente, notamment en vue d'un plus grand respect (et plus de sécurité) des traversées piétonnes.

- Enfin, sur la portion nord de l'avenue du Pont de Luttre, la mise en place de pistes cyclables séparées doit s'envisager à court terme (via le CRU4 et/ou au regard des possibilités de réduction de l'offre en stationnement en voirie dans le quartier (et de compensation (partielle)). La création de telles pistes nécessitant la probable suppression d'une partie du stationnement le long de cette avenue (cf. section 5.2).

Des mesures à prendre en vue d'isoler le trafic cycliste en particulier sur l'avenue W. Ceuppens

Du fait de son statut de voie Auto et Poids-Lourds-CONFORT – qui sera amené à accueillir un trafic automobile supplémentaire dans un premier temps à la suite de la mise en œuvre des mailles apaisées (cf. axe 2) – mais aussi et surtout en raison de l'absence de cheminements cyclables séparés, l'avenue Wielemans Ceuppens constitue un axe sur lequel il convient d'agir en priorité en vue d'y offrir des conditions de déplacements sûres et confortables (et rapides) pour les cyclistes. Il s'agit d'équiper cette voie régionale de **pistes cyclables séparées** ce qui nécessitera la suppression de bandes de stationnement. Le réaménagement de cette voirie doit s'opérer le plus rapidement possible et sera également favorable à la circulation des voitures et poids lourds pouvant être gênés par les cyclistes. Pour rappel, il est également nécessaire de repenser cet axe pour les piétons (cf. section 2.2.1) et les commerçants, autres éléments témoignant de l'urgence d'un réaménagement global de cet axe. Celui-ci pourrait profiter de l'opportunité du renouvellement des rails de trams sur cette avenue.

...sur l'avenue du Pont de Luttre et l'avenue Van Volxem

Pour rappel, sur les sections nord de ces avenues est prévu la création de pistes cyclables séparées dans le cadre du projet Forest-sur-Senne (cf. ci-avant). Sur les portions sud reprises dans le réseau vélo-PLUS, et même

si en raison de la présence de pistes cyclables marquées sur pratiquement l'ensemble de ces tronçons le réaménagement de ceux-ci s'avèrent (légèrement) moins prioritaire que pour l'avenue W. Ceuppens, il est également nécessaire d'offrir davantage de confort aux cyclistes.

De ce fait, l'amélioration du confort et de la sécurité des déplacements via l'implantation de **pistes cyclables séparées** doit s'opérer dans les années à venir. Comme pour les sections nord, cette action passera probablement par la suppression d'une partie du stationnement le long de cette avenue (cf. section 5.2).

...mais aussi sur le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et la rue Saint-Denis

Etant donnée la présence de pistes cyclables séparées sur ces voiries, les principales actions proposées à (très) court terme sont l'entretien, voire l'amélioration ponctuelle de l'infrastructure existante. A plus long terme, et en fonction des opportunités qui se présentent un élargissement des pistes cyclables (qui actuellement n'atteignent pas les standards souhaités) est à envisager, notamment dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade sur la rue du Charroi et en fonction de l'évolution de la demande en stationnement et/ou des possibilités de report de stationnement hors voirie).

Concernant la rue Saint-Denis, il est nécessaire, à court terme :

- De marquer l'itinéraire cyclable sur la portion actuellement dépourvue de pistes (section entre Patinage et Deuxième Armée Britannique) et de repenser la jonction des cheminements cyclables entre les infrastructures

³ La rue du Patinage et la rue Delta sont concernées par un projet de réaménagement au moment de la réduction du présent document qui envisage la création de pistes cyclables.

existantes (connexions entre les pistes cyclables) ;

- D'empêcher le stationnement sauvage des poids lourds sur les pistes cyclables. A cet égard un échange avec les entreprises de la zone doit être envisagée.

Par ailleurs, la section actuellement dépourvue d'infrastructure cyclable doit être réaménagée et être équipée de pistes cyclables séparées.

Ici aussi, à plus long terme, et en fonction des opportunités qui se présentent un élargissement des pistes cyclables (qui actuellement n'atteignent pas les standards souhaités) est à étudier.

Aménager les voies du réseau Vélo-PLUS desservant les quartiers... et réduire le trafic automobile au sein de ces quartiers

Une solution à évaluer au cas par cas

Dans les voiries desservant les quartiers (Uccle, Bourgogne, Rousseau, Neptune, Soierie³), le type d'aménagement à réaliser doit être évalué au cas par cas, et dépendra notamment du flux de trafic circulant sur ces voiries, mais aussi d'autres facteurs (telles que la déclivité, la présence de rails de tram, l'éventuelle importance d'un flux de poids lourds).

Conformément au guide relatif aux aménagements cyclables édité par la Région, dans la foulée de l'adoption du Plan Régional de Mobilité GoodMove, dans les voies qui absorbent un flux de trafic réduit (< 200 véh/h/sens) la mixité est à privilégier via la mise en place de rue cyclable⁴. Le cas échéant, la Commune se référera utilement au vademécum « La rue cyclable » édité par la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans les voiries en forte pente (> 3%) et/ou en raison de la présence de flux de poids lourds non négligeables, une séparation du trafic est toutefois recommandée et des pistes cyclables

⁴ Dans une rue cyclable le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation ? La vitesse de circulation y est limitée à 30 km/h et les véhicules à moteur ne peuvent dépasser les cyclistes.

devront être envisagées, à l'instar de ce que prévoit la Commune le long de la chaussée de Bruxelles dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest.

Sur les voiries fréquentées par de nombreux automobilistes (> 200 véh./h/sens), une séparation du trafic est également à prévoir. A noter que le présent Plan Communal de Mobilité ambitionne à terme une réduction du trafic automobile au sein des quartiers en vue d'en faire des lieux apaisés et donc davantage cyclables, et que diverses mesures sont prévues à cet égard (cf. axes 2 et axes 3). Le choix de l'aménagement est par conséquent à considérer également en fonction des échéances prévues pour la mise en place des plans de circulation (cf. axe 2).

En fonction du délai de mise en œuvre, de manière temporaire, des bandes cyclables seront marquées sur la voirie afin de rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes. Les aménagements seront tels qu'ils « privilégient » la place du cycliste à celles des véhicules motorisés et mettent en avant le caractère « cyclable » de la voirie. Ils doivent garantir le maximum de sécurité aux cyclistes.

Pour exemple, en cas de mise en place de bandes cyclables suggérées, celles-ci pourraient être colorées. Il y aura toutefois lieu de s'assurer de la cohérence de cet aménagement à l'échelle régionale, et le cas échéant de se référer aux recommandations faites dans le cadre de l'« Evaluation de l'aménagement de deux bandes cyclables suggérées en ocre sur la rue Navez à Schaerbeek » (CRR, 2019).

De la même manière, des pistes cyclables équiperont idéalement les contre-sens cyclables des voies en sens uniques, et lorsque c'est possible de préconiser l'installation de panneaux B22 et B23.



Figure 9 : Bandes cyclables suggérées colorées (Gand) – source : Traject

Avant tout aménagement, la Commune se référera donc utilement au guide des aménagements cyclables édité par Bruxelles-Mobilité (et tiendra compte des échéances envisagées).

Des pistes cyclables prévues sur l'axe Patinage-Delta-Tropiques

Cet axe fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement. Dans ce cadre, des pistes cyclables sont prévues le long de celui-ci dans le sens de la montée. Dans le sens descendant, il s'agira surtout de marquer l'itinéraire cyclable.

Une piste cyclable à créer sur l'avenue Victor Rousseau...

Le long de l'avenue Victor Rousseau, au vu de la pente de la voirie et du passage d'une ligne de bus, l'aménagement d'une piste cyclable dans le sens de la montée est à réaliser. Il n'en demeure pas moins que le trafic doit être réduit sur cette voirie qui absorbe plusieurs milliers de véhicules par jour. En descente, une bande cyclable suggérée s'avère suffisante compte tenu de la pente et du fait de la limitation maximale de la vitesse (30 km/h) – ce qui permettra par ailleurs l'aménagement d'une coulée verte sur cette artère.

...également sur l'avenue d'Uccle, l'avenue Neptune et la rue de Bourgogne

Etant donné la pente de ces voiries (et leur longueur), des pistes cyclables sont également à prévoir dans le sens de la montée en vue

d'offrir à la fois confort et sécurité de déplacements de cyclistes, et de permettre une meilleure cohabitation entre cyclistes et véhicules motorisés. Ceci passera également par la réduction/suppression de l'offre en stationnement le long de ces axes.

A l'instar de la Victor Rousseau, une bande cyclable suggérée suffit en revanche dans le sens descendant.

Une réflexion à avoir rue de la Soierie

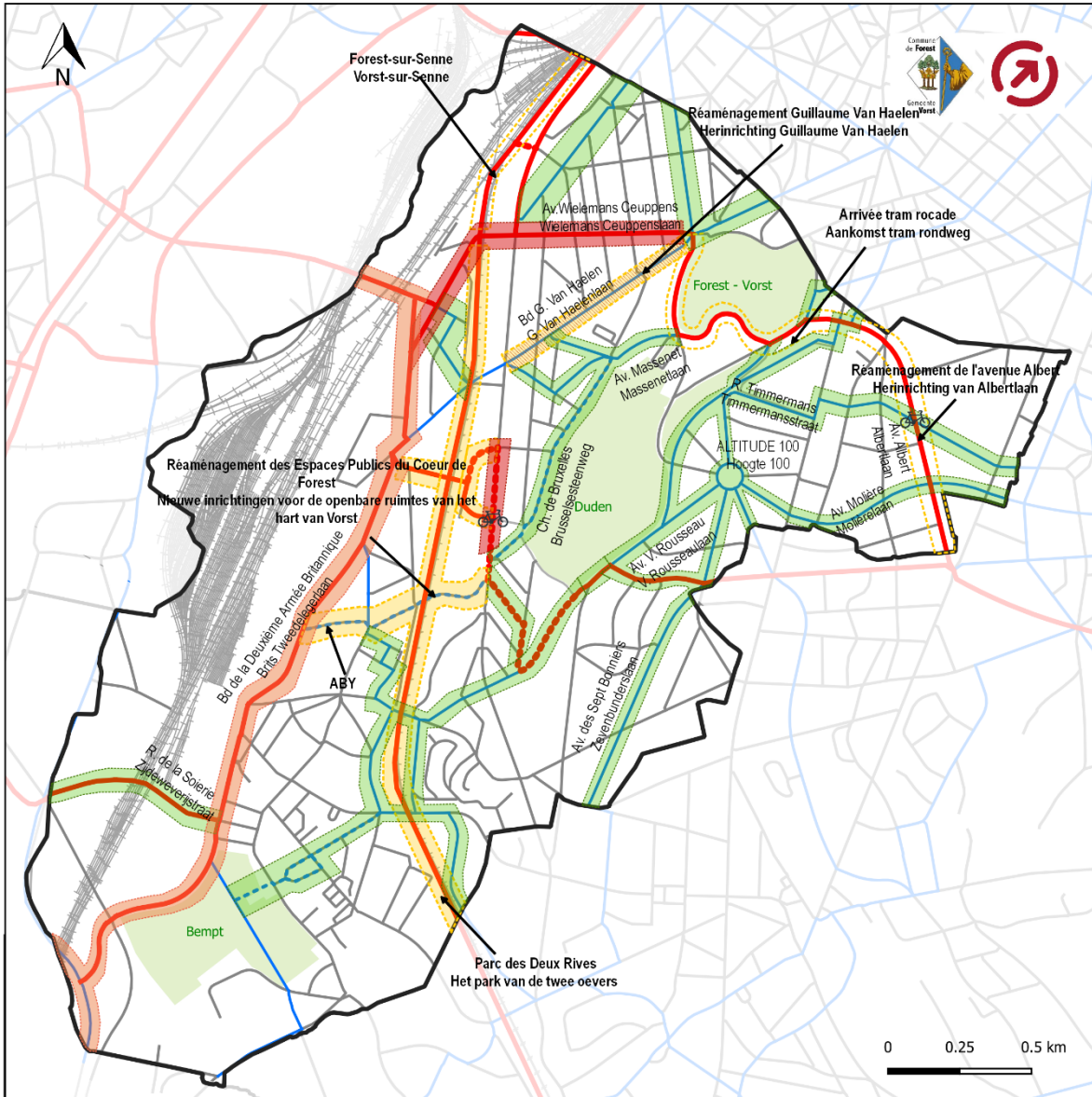
Cette voirie accueille un trafic de poids lourds. Il s'agira de quantifier le trafic et notamment la part du trafic lourd en vue de définir l'aménagement le plus adéquat.

Sécuriser les traversées des principales voies de circulation automobile

Les carrefours constituent souvent des zones inconfortables et/ou insécurisantes pour les cyclistes. Lors de l'aménagement du réseau cyclable, une attention particulière doit être portée à la traversée de ceux-ci et en particulier des grands axes de circulation automobiles (auto-PLUS et auto-CONFORT).

Quatre carrefours doivent faire l'objet d'une attention toute particulière : Albert, Rochefort, Wiels, et le carrefour formé entre l'avenue du Pont de Luttre et la rue du Charroi. Il s'agit de carrefours qui doivent être repensés plus globalement (cf. par ailleurs). Des interventions mineures doivent être entreprises à court terme, en l'attente d'un réaménagement plus global de ces carrefours, qui interviendront notamment dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade.

La traversée de l'avenue Van Volxem afin de rejoindre la rue du Delta doit également faire l'objet d'une attention particulière pour les cyclistes.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV Vélo (PLUS + CONFORT)
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Fiets (PLUS + COMFORT)

Fond de plan - Achtergrond

- +— Chemin de fer - Spoorweg
- Parc - Park
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

- Vélo - Fiets PLUS
- Vélo Confort - Fiets Comfort
- Vélo Quartier - Fiets Wijk
- - - Nouveau réseau vélo confort
Nieuw fiets netwerk Comfort
- Nouveau réseau vélo PLUS
Nieuw fiets netwerk PLUS

Projets d'aménagements - Ontwikkelingsprojecten

- Aménagement planifié / récemment réalisé
Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten
- Aménagement en projet
Herinrichtingsprojecten in de maak

Améliorations à apporter - Aan te brengen verbeteringen

Le long du réseau AUTO structurant - Langs het AUTO-structurerendennetwerk

- Améliorations sensibles - Aanzienlijk verbeteringen
- Améliorations mineures - Kleine verbeteringen

Le long du réseau AUTO quartier - Langs het AUTO-buurtnetwork

- Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur
- Aménagement cyclable à renforcer - Fietsinfrastructuur te versterken
- 🚲 Traversée cyclable à créer - Fietsoversteekplaats te creëren

2.3.2 Vélo-CONFORT

Donner plus de visibilité aux cyclistes mais aussi plus de confort lorsque cela s'avère nécessaire

Aménager le réseau vélo-CONFORT

Un choix à définir au cas par cas

Au sein du territoire forestois, et à l'exception du boulevard de l'Humanité et du passage par le parc Bempt, le réseau vélo-CONFORT dessert les quartiers résidentiels forestois et emprunte des voies de circulation automobile locale (auto-QUARTIER) au sein desquelles la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h. Si un partage de la voirie est à priori « suffisant », le type d'aménagement à implémenter doit être défini au cas par cas, en fonction notamment de la charge de trafic, de la déclivité de la voirie, de la présence d'un éventuel flux de poids lourds, ou encore de rails de tram.

A l'instar de ce qui est préconisé dans pareil cas pour le réseau vélo-PLUS, une séparation du trafic est à terme recommandé sur les portions de voirie en forte pente (> 3%), de même que si la voirie est fortement fréquentée par des poids lourds ou par les transports publics (qui ne disposent pas de site propre).

Si le flux de trafic est important (> 200 véh./h/sens), cette séparation du trafic doit s'opérer à terme. Cette solution doit toutefois s'envisager tenant compte également de l'impact attendus des plans de circulation (cf. axe 2).

Dans les autres cas, une mixité des circulations est à privilégier, éventuellement via la mise en place d'une rue cyclable qui offrirait davantage de visibilité et d'importance aux cyclistes sur des axes qui leurs sont en partie dédiés. A défaut de mise en place de rue cyclable (ou de zone de rencontre), des bandes cyclables suggérées seront réalisées conformément aux recommandations faites préalablement (cf. section 2.3.2).

Dans le cadre du présent PCM, une première évaluation du type d'aménagement à mettre en place a été réalisée, mais devra être ajusté au besoin, et tenir compte de l'évolution de mise en œuvre des plans de circulation dans les quartiers (cf. axe 2).

Les cas particuliers du boulevard de l'Humanité et du parc Bempt

Le boulevard de l'Humanité est la seule voirie Vélo-CONFORT qui est reprise dans un réseau supérieur au réseau auto-QUARTIER. Sur cette voirie une piste cyclable séparée existe déjà. Il s'agira surtout de garantir son bon entretien.

Au sein du parc Bempt, une partie du réseau vélo-CONFORT emprunte la promenade verte. En ce qui concerne le chemin d'accès reliant cette promenade à la chaussée de Neerstalle, il y aura lieu d'améliorer son confort d'usage (éclairage) tout en garantissant la sécurité des piétons.



Figure 10 : Chemin d'accès à la promenade verte depuis la chaussée de Neerstalle – source : Traject

Des voies parcourues par des lignes de transport public qui enregistrent actuellement un trafic automobile non négligeable et/ou qui sont en forte pente

A la fois pour des raisons de confort des cyclistes, mais aussi de vitesse de circulation des bus, un partage des circulations n'est pas

idéal sur les voiries empruntées par des lignes de bus en particulier si le tronçon concerné est étendu et/ou qu'il y a un fort dénivelé.

Parmi celles-ci, on peut citer le **boulevard Guillaume Van Haelen** qui est nouvellement desservi par la ligne B52 et qui accueille actuellement un trafic automobile très important. Sur cet axe régional, la Région a réalisé tout récemment (été 2021) une piste cyclable marquée depuis la rue Pierre Decoster jusqu'au rond-point Rochefort. Ailleurs, les bandes cyclables suggérées existantes ont été maintenues. En l'absence de mesures visant une réduction drastique du trafic automobile (cf. axe 2), les bandes suggérées n'offrent que peu de confort et de sécurité aux cyclistes. Le cas échéant, il est nécessaire de repenser la place du cycliste sur cette artère (piste cyclable). En parallèle, il est nécessaire de s'assurer du respect des vitesses de circulation et à défaut de prendre les mesures nécessaires.

Etant donnée la pente de la voirie, un partage des espaces de circulation est également peu opportun sur l'avenue **Victor Rousseau**, en particulier sur ses tronçons les plus pentus. Dans le sens de la montée, une piste cyclable séparée devra idéalement être aménagée (à défaut une piste cyclable marquée). Là où les pentes sont plus faibles, des bandes cyclables suggérées peuvent être envisagées (moyennant une réduction du trafic automobile).

Sur l'**avenue Jupiter** entre Timmermans et Rousseau), la création de pistes cyclables séparées offrirait davantage de confort aux cyclistes, en particulier si la charge de trafic n'est pas réduite. Une option envisageable d'un ou des deux côtés de la voirie selon la gestion du stationnement. Dans cette zone, le carrefour formé avec l'avenue Gabriel Fauré et la rue du Tournoi doit être revu, et évaluer la possibilité de mise en sens unique limité de cette dernière.

Les **avenues du Roi et du Parc** (ligne B48 ; T97 et futur B52) sont deux axes qui sont également fortement utilisées par les automobilistes. Le choix des aménagements cyclables devra être

déterminé en fonction des tenants et aboutissants du Contrat Local de Mobilité « ParviS » - sachant qu'il y a grandement le besoin d'améliorer le confort de déplacements des cyclistes le long de ces axes. En l'absence de réduction sensible du trafic automobile, une séparation vis-à-vis du trafic automobile est nécessaire. Par ailleurs, au vu de la pente de l'avenue du Roi, la mise en place d'une piste cyclable semble la plus pertinente. A noter que l'avenue du Parc devrait très prochainement faire l'objet d'un réaménagement (projet mené par Bruxelles Mobilité dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine « Roi »).

Sur les avenues Oscar **Van Goidstoven** et **Alexandre Bertrand**, il s'agira surtout de mettre en évidence les itinéraires cyclables. Sur cette première en particulier, une réorganisation du stationnement (vers un stationnement longitudinale ou en épi), permettrait potentiellement un gain de place et donc de confort pour les cyclistes.

Enfin, au droit du tronçon nord **du boulevard de la Deuxième Armée Britannique** (entre Saint-Denis et Van Volxem) – actuellement fréquentée par des milliers de véhicules par jour – qui dispose d'une piste cyclable séparée partagée avec les piétons sur une petite portion, des actions doivent être entreprises en vue de limiter les conflits entre piétons et cyclistes.

Des voiries non parcourues par des lignes de transport public, mais qui sont en forte pente

Sur l'**avenue Besme**, une piste cyclo-piétonne mixte (D10) existe dans le sens de la montée. Compte tenu de cette mixité et de la vitesse pratiquée par certains cyclistes, un remplacement par un F99 (chemin réservé, non obligatoire pour le cycliste) doit être envisagé. Dans l'autre sens, le marquage d'une bande cyclable suggérée peut suffire.

À court terme, malgré sa pente, du fait de sa longueur limitée et du faible flux de trafic automobile circulant sur cette voirie, un partage de l'espace de circulation tel qu'existant peut être maintenu dans un premier temps sur la rue

des **Glands**, et celle-ci éventuellement mise en rue cyclable. A terme, en fonction des constats, une piste cyclable pourrait équiper cette voirie.

Sur l'avenue **Louis Lumière**, rue du **Melon** et rue du **Charme** un séparation du trafic doit s'envisager à terme, ce qui nécessitera dans certains cas la suppression d'une bande de stationnement⁵. Il en est de même de l'avenue **Denayer**, et d'une portion de l'avenue des **Armures** qui sont en sens unique descendant (ou devrait le devenir en cas de mise en place du plan de circulation tel que proposé à l'axe 2). Sur ces dernières, un marquage de l'ensemble de l'itinéraire cyclable sera réalisé à court terme à minima via des bandes cyclables suggérées.

Des voies davantage propices à un partage des espaces de circulation, si le flux de trafic automobile y est limité

Au vu de leur configuration, du fait qu'elles ne sont pas empruntées par des lignes de transport public, et par un flux de trafic automobile conséquent, diverses voiries sont propices à un partage des espaces de circulation, voire même à la transformation en rue cyclable. C'est le cas de la rue **Auguste Lumière**, de l'avenue de **Fléron**, de l'avenue de **Kersbeek**, des rues **Timmermans**, **Vanden Corput** et **Berkendael**, ou encore des rues **Félix Waefelaer** et des **Primeurs**⁶.

Sur d'autres voies, la rue cyclable peut s'envisager une fois le quartier apaisé et donc à la suite de la mise en œuvre des plans de circulation au sein des mailles (cf. axe 2), telles que sur l'avenue **Everard**, sur l'avenue de **Haveskercke** (en partie) et sur la rue de **Mérode** par exemple.

Sur des voiries telles que l'avenue des **Sept Bonniers**, l'avenue **Massenet**, et la **chaussée de Bruxelles** (le long de Duden), un partage de l'espace de circulation peut être envisagé si le

flux y est réduit. Du fait de la présence d'une école, une séparation du trafic doit s'envisager sur la rue des Sept Bonniers. En cas de maintien des bandes cyclables existantes celles-ci seront refaites via le placement de bandes continues (idéalement colorées) et davantage centrées de sorte à ne pas permettre le dépassement par un véhicule si un véhicule circule en sens inverse et à écarter quelque peu les cyclistes des bandes de stationnement (ouverture des portières).

Enfin, sur l'avenue **Molière**, si le flux de trafic y est sensiblement réduit, un partage de l'espace public constitue également une option. Au vu de la largeur de cette voirie, de la présence de plusieurs pôles de déplacements (dont une école), et du passage régulier de services d'urgence, une séparation des circulations y est toutefois plus opportune et doit être envisagée.

De manière générale, avant tout aménagement cyclable – et notamment mise en rue cyclable – il s'agira de s'assurer que cet aménagement est adéquat au vu du flux de trafic automobile et cyclistes (attendus), et compte tenu du contexte local (topographie, rails de tram, etc.). A cet égard, les gestionnaires de voiries se référeront utilement au guide des aménagements cyclables édité par Bruxelles-Mobilité.

⁵ Le guide des aménagements cyclables recommande, en SUL le stationnement d'un seul côté s'in n'est pas possible de garantir une chaussée de 3,50 m (accès SIAMU assuré).

⁶ En parallèle, et conformément aux guides des aménagements cyclables de Bruxelles-Mobilité, il y a aura lieu de s'assurer pour les voiries en SUL d'une largeur de chaussée d'au minimum 3,50 m. A défaut devra être envisagé à terme la suppression d'une bande de stationnement.

Sécuriser les traversées des principales voies de circulation automobile

Tout comme le réseau vélo-PLUS, il est important de garantir confort et sécurité lors de la traversée des carrefours, et en particulier des grands axes de circulation automobiles (auto-PLUS et auto-CONFORT).

La traversée de l'avenue Albert à hauteur de la rue Berkendael doit ainsi être repensé, dans la mesure où il n'est actuellement pas réellement possible de traverser à vélo cette artère à cet endroit.

Il en est de même de la traversée du boulevard de la Deuxième Armée Britannique à hauteur de la rue des Abbesses, où une traversée cyclable pourrait être aménagée.

2.3.3 Vélo-QUARTIER

Enfin, la Commune et la Région s'attacheront à rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER. A cet égard, les avenues Brugmann, Zaman et du Globe constituent des points d'attention étant donné qu'elles constituent des voies structurantes pour la circulation automobile et poids lourds (séparation des circulations requises) et qu'elles ne disposent pas d'aménagement séparé pour les cyclistes.

Les rues reprises dans le réseau Auto-quartier devraient bénéficier de l'apaisement de la circulation et des autres mesures mises en place (zones résidentielles, etc.), mais il y aura également lieu de s'assurer de leur bonne cyclabilité.

La Commune et la Région, chacune pour les voiries qu'elles gèrent se conformeront notamment aux prescriptions réglementaires du Plan Régional de Mobilité lors de tout réaménagement des voiries concernées. Pour exemple, lors du réaménagement des avenues du Globe et Zaman, des pistes cyclables devront équiper ces voiries. Elles profiteront notamment des opportunités d'aménagement

en vue de rendre l'ensemble de ces voiries plus « cyclables ».

2.3.4 Autres mesures

Contrôler régulièrement le respect des règles de circulation

En vue d'offrir un réseau cyclable efficace et des conditions de circulation optimales, des contrôles réguliers par la zone de police locale devront être effectués afin de s'assurer :

- De l'absence de stationnement sauvage sur les pistes cyclables ;
- Du bon respect des règles de circulation dans les rues cyclables.

La zone de police s'assurera par ailleurs du bon comportement des cyclistes.

En effet, lors des ateliers participatifs menés dans le cadre du présent PCM, a été soulevé le manque de comportement civique de chacun des groupes d'usagers de la route. De manière plus globale, il s'agira de s'assurer de la bonne cohabitation et du respect mutuel de l'ensemble des usagers de la route.

Monitorer la qualité des infrastructures

La Commune s'assurera quant à elle de la bonne qualité des infrastructures et marquages dans le temps, en particulier sur les voies communales mais aussi régionales (rappontage). Outre via un monitoring régulier, la plateforme de type « Fix My Street » pourrait être utilisée à cet effet.

Assurer l'accessibilité à vélo des écoles

Quel que soit le réseau (PLUS, CONFORT, QUARTIER) le long duquel sont implantés les établissements scolaires, la Commune et la Région s'assureront de la bonne accessibilité à vélo des écoles depuis ses environs proches : cyclabilité de la voirie le long de laquelle est implantée l'école, connexion depuis les réseaux PLUS et CONFORT voisins et avec les dispositifs de stationnement mis à disposition à proximité des écoles. A cet égard, des démarches en vue de la mise en place de rues

scolaires doivent être entreprises pour chacune des écoles.

Cette action a été particulièrement demandée lors des ateliers participatifs menés dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité. Elle vient par ailleurs en complément d'une autre mesure, celle de l'amélioration de la visibilité et de la sécurité des abords d'écoles (cf. section 4.1.5.).

Profiter de la mise en sens unique de voiries pour améliorer les conditions de déplacements des cyclistes

La Commune pourrait être amenée à mettre en sens unique certaines voiries, notamment dans le cadre de l'apaisement des mailles (cf. axe 2). Le cas échéant, elle profitera de l'occasion pour améliorer les conditions de déplacements des cyclistes, à l'instar des propositions faites par certains riverains lors des ateliers participatifs.



Figure 11 : Rue du Champs de Mars (Ixelles) – source – Traject

2.4 Réseau transport public

2.4.1 TP-PLUS

Garantir des temps de parcours attractifs via la mise en site propre si possible

Des projets (et réflexions) en vue de l'arrivée du tram de rocade

Sur le territoire forestois, hormis la rue du Charroi qui n'est que partiellement équipée par un site propre, l'ensemble des autres voiries du réseau TP-PLUS actuellement empruntées par une ligne de transport public disposent de sites propres.

En vue de l'arrivée du tram de rocade il est prévu d'équiper les autres voies du réseau TP-PLUS de sites propres – à savoir l'avenue Besme et l'avenue Reine Marie-Henriette en cas de passage du tram par ces artères. En complément, il sera nécessaire d'équiper l'avenue du Pont de Luttre et la rue du Charroi de rails de tram. Plusieurs carrefours doivent également être repensés : Albert, Rochefort, Wiels, Pont de Luttre /Charroi.

En ce qui concerne le carrefour Albert, deux types d'options sont envisagées en cas de passage du tram via les avenues Besme et Marie-Henriette (insertion en surface ou souterraine). Selon l'étude d'impact relative à l'arrivée de ce tram de rocade, l'insertion souterraine sera globalement plus favorable en termes de performance et de qualité d'intermodalité avec le Métro 3. A l'inverse cette option est moins favorable pour d'autres critères, dont l'incitation au report modal ou encore l'impact paysager et urbain.

A noter qu'en l'attente de l'arrivée du tram de rocade qui permettra de relier Uccle, Forest et Anderlecht et offrira aux forestois des possibilités de connexions plus directes avec les territoires du sud et de l'est de la Région, la STIB prévoit la prolongation du tram 7 depuis Vanderkindere jusqu'à la station Albert permettant ainsi une nouvelle offre en transport public pour les forestois du nord de la

Commune. A cet égard, des travaux seront prochainement réalisés au niveau de la station Albert en vue de d'accueillir cette ligne.

Si cette offre est à souligner et offrira aux forestois des possibilités de connexions plus directes avec les territoires du sud et de l'est de la Région, son prolongement vers Anderlecht constitue un réel besoin et une opportunité d'améliorer les connexions en transport en commun vers les territoires voisins d'Anderlecht et d'Uccle vers lesquels de nombreux déplacements sont effectués.

Des réflexions devront être menées en vue de l'insertion du tram au sein des autres carrefours. Que ce soit au niveau de Rochefort, de Wiels ou du carrefour Charroi / Pont de Luttre, ce sera l'occasion de repenser plus globalement ces lieux au regard de l'ensemble des modes de transport et des aspects de spécialisation multimodale des voiries.

2.4.2 TP-CONFORT/QUARTIER

Supprimer les points noirs en matière de régularité des transports publics

Des améliorations attendues dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest

A l'échelle du territoire, le centre de Forest constitue le principal point noir pour les transports publics. La fusion des arrêts « Forest-Centre » et « Saint-Denis » telle que prévue dans le projet de réaménagement des espaces publics de ce cœur communal sera de nature à améliorer la régularité des transports publics qui y passent, de même que la réduction de l'offre en stationnement le long de la chaussée de Bruxelles (moins de manœuvres). Un nouveau plan de circulation est également proposé pour la zone et permettra une réduction du trafic automobile – une nécessité en vue d'agir positivement sur la régularité des transports publics à cet endroit. A noter toutefois que dans le cadre de l'élaboration de ce projet de réaménagement, l'attention a été attirée sur le nombre conséquent de lignes de

transport publics amenées à desservir la zone prochainement (T82-97, B50-52-54-74) qui pourrait constituer un enjeu en termes de régularité (auto-blocage des transports publics).

Des réflexions en cours chaussée de Neerstalle

La chaussée de Neerstalle constitue une autre zone à enjeu pour les transports publics. L'amélioration de la régularité des trams sur cet axe constitue un point d'attention du projet de réaménagement de cette chaussée. Les réflexions portent notamment sur le carrefour formé avec la chaussée de Ruisbroek (et bien sûr avec celui de la rue de Stalle sur Uccle). Il appartiendra également au Contrat Local de Mobilité à venir dans le quartier de repenser le plan de circulation, en complément des propositions déjà faites dans la zone en vue d'y réduire le flux de trafic (de transit) et par là de contribuer à une amélioration de la régularité des trams à cet endroit. En complément, il est proposé de bien signaler les itinéraires vélos en vue d'inciter les cyclistes à emprunter les axes prévus à cet effet pour les connexions entre le centre et le sud de Forest (plutôt que la chaussée de Neerstalle).

Des actions à prendre au niveau de l'Altitude 100 et ses environs

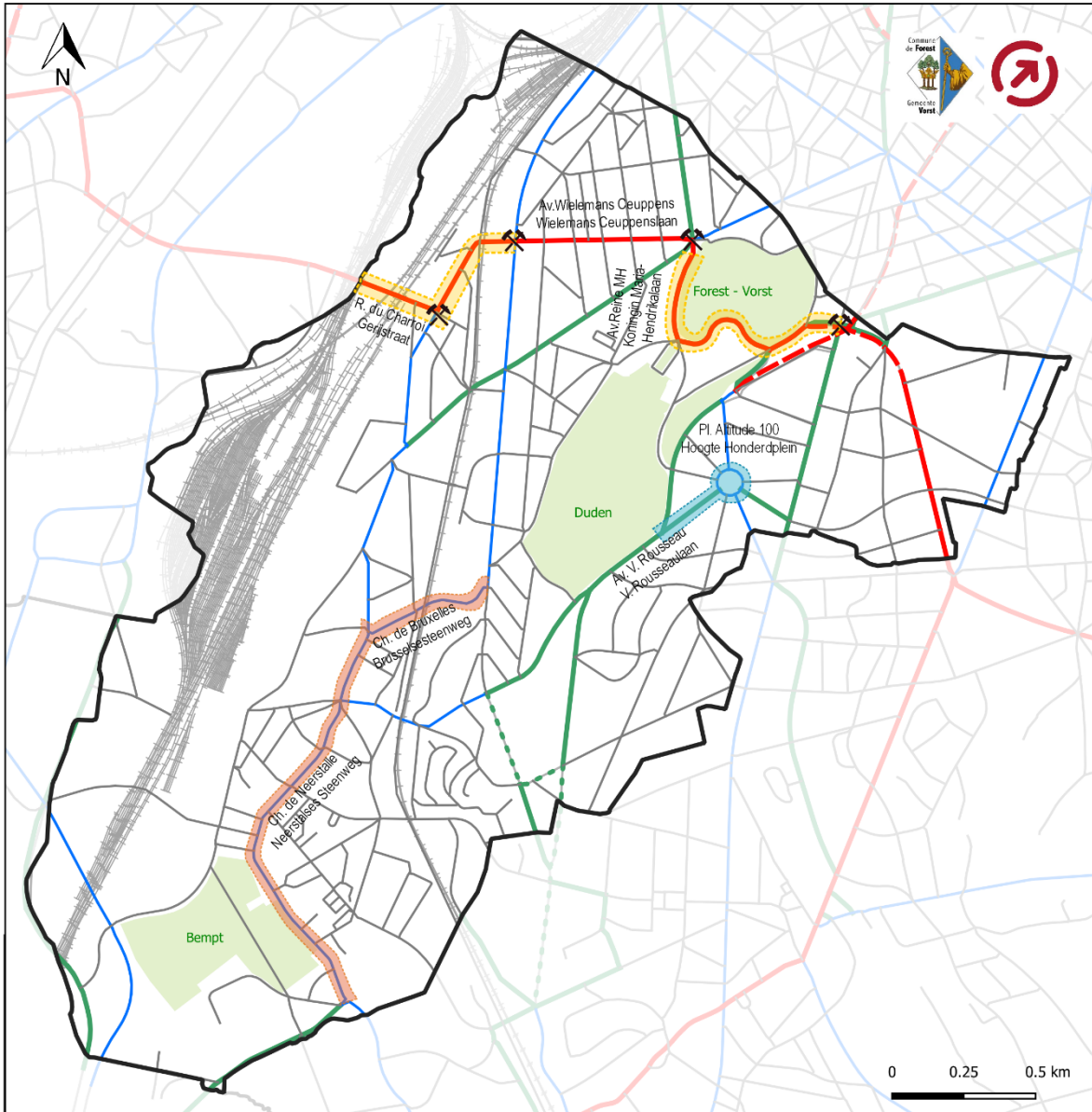
Dans cette zone, l'amélioration de la régularité des transports publics passera surtout par la réduction du flux de trafic automobile dans le quartier (cf. axe 2)..

En complément pourrait être évaluée la pertinence et le gain qu'offrirait une fusion des arrêts « Mystère » et « Duden ».

Intégrer la régularité des transports publics des réseaux CONFORT/QUARTIER dans les réflexions à mener sur les carrefours Wiels et Albert

Pour ce qui concerne les problèmes de régularité au droit des carrefours Wiels et Albert, les réflexions à mener sur ces lieux devront englober la question de la régularité des lignes de transports publics des réseaux

CONFORT/QUARTIER. A court terme, doit être analysé dans quelle mesure des améliorations peuvent être apportées, via par exemple un phasage différencié des feux de signalisation qui régulent ces deux carrefours.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV TP

Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS OV

<p>Fond de plan - Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Fontière communale - Gemeentelijke grens 	<p>Projets - Projecten</p> <p>Sur le réseau PLUS - Op PLUS netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement en projet (tram rocade) Herinrichtingsprojecten in de maak (tram rondweg) Carrefour à repenser Heroverweging kruispunt <p>Sur le réseau CONFORT - Op COMFORT netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> Améliorations attendues (projets EPCF - Neerstalle) Verwachte verbeteringen (EPCF projecten - Neerstalle) Actions à prendre (Altitude 100) Te ondernemen acties (Hoogte 100)
<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> TP - OV PLUS (Chemin de fer - Spoorweg) TP - OV PLUS Transport public - Openbaar vervoer PLUS (hors voirie - buiten de weg) TP Confort - OV Comfort TP Quartier - OV Wijk TP Autres axes - OV Andere wegen 	

2.5 Réseau auto

2.5.1 Auto-PLUS

A l'échelle supra-communale, et comme recommandé ci-après, des mesures devront être prises par Bruxelles Mobilité en vue de favoriser un usage du réseau Auto-PLUS, afin de permettre au réseau auto-CONFORT desservant le territoire communal forestois d'absorber dans la mesure du possible le trafic de transit éliminé du réseau de QUARTIER.

2.5.2 Auto-CONFORT

Accueillir dans la mesure du possible le trafic de transit éliminé du réseau de QUARTIER (tout en s'inscrivant dans une réduction globale de la circulation automobile).

Délester le réseau auto-CONFORT par le biais d'un report modal...

Le réseau auto-CONFORT a pour fonction d'absorber le trafic de transit éliminé des mailles. A cette fin, il est utile de délester quelque peu celui-ci, d'autant que certains carrefours sont déjà congestionnés durant les heures de pointe, en particulier à hauteur de Wiels engendrant quelques embarras de circulation sur les avenues du Pont de Luttre et Wielemans Ceuppens notamment.

L'ensemble des actions visant au transfert modal qu'elles soient prises à l'échelle régionale, communale ou à une échelle plus locale seront de nature à délester le réseau auto-CONFORT d'une partie de son trafic. Diverses recommandations sont d'ailleurs faites en ce sens à l'axe 3. Il est ici spécifiquement préconisé de valoriser et rendre plus attractifs le P+R Ceria qui est largement sous-occupé actuellement. Une action qui concerne à la fois la Région et l'agence régional bruxelloise du stationnement. Ces deux acteurs devront également valoriser et faciliter

l'utilisation du parking P+R Stalle amené très prochainement à voir sa capacité augmenter.

...et en reportant une partie du trafic sur le réseau auto-PLUS

Par ailleurs, le réseau auto-CONFORT est actuellement emprunté par des véhicules censés circuler sur le réseau auto-PLUS, notamment en vue de rejoindre le centre-ville de la Région depuis l'extérieur de Bruxelles. La Région, en particulier, incitera et favorisera l'utilisation de ce réseau. Parmi les pistes proposées, celle d'échanger avec la Région flamande en vue de revoir l'entrée de Ville à hauteur de l'échangeur de Drogenbos, de favoriser la circulation via le boulevard de l'Humanité plutôt que par le boulevard de la Deuxième Armée britannique, et en agissant sur la signalétique directionnelle verticale.

Evaluer les possibilités d'actions à hauteur des principaux carrefours

La Région évaluera les possibilités de favoriser le flux sur les axes de circulation du réseau auto-CONFORT à hauteur des principaux carrefours (Charroi, Wiels, Rochefort, Albert) tout en tenant compte plus globalement de la hiérarchie et donc des priorités à accorder à chacun des modes de transport.

Le carrefour formé entre le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et la rue Saint-Denis pourrait également être revu à cet égard. La mise en place d'une gestion par feux de signalisation favorisant la circulation sur l'axe routier principal est à envisager. Le cas échéant, il pourrait être combiné à un système de détection des transport publics.

En cas de passage du tram sur le boulevard de l'avenue Reine Marie-Henriette, le croisement entre l'avenue Gabriel Fauré et l'avenue Besme serait également à revoir.

Limiter autant que possible les nuisances induits par les flux de déplacements

Diverses mesures possibles

Equiper les chaussées de revêtements routiers peu/pas bruyants

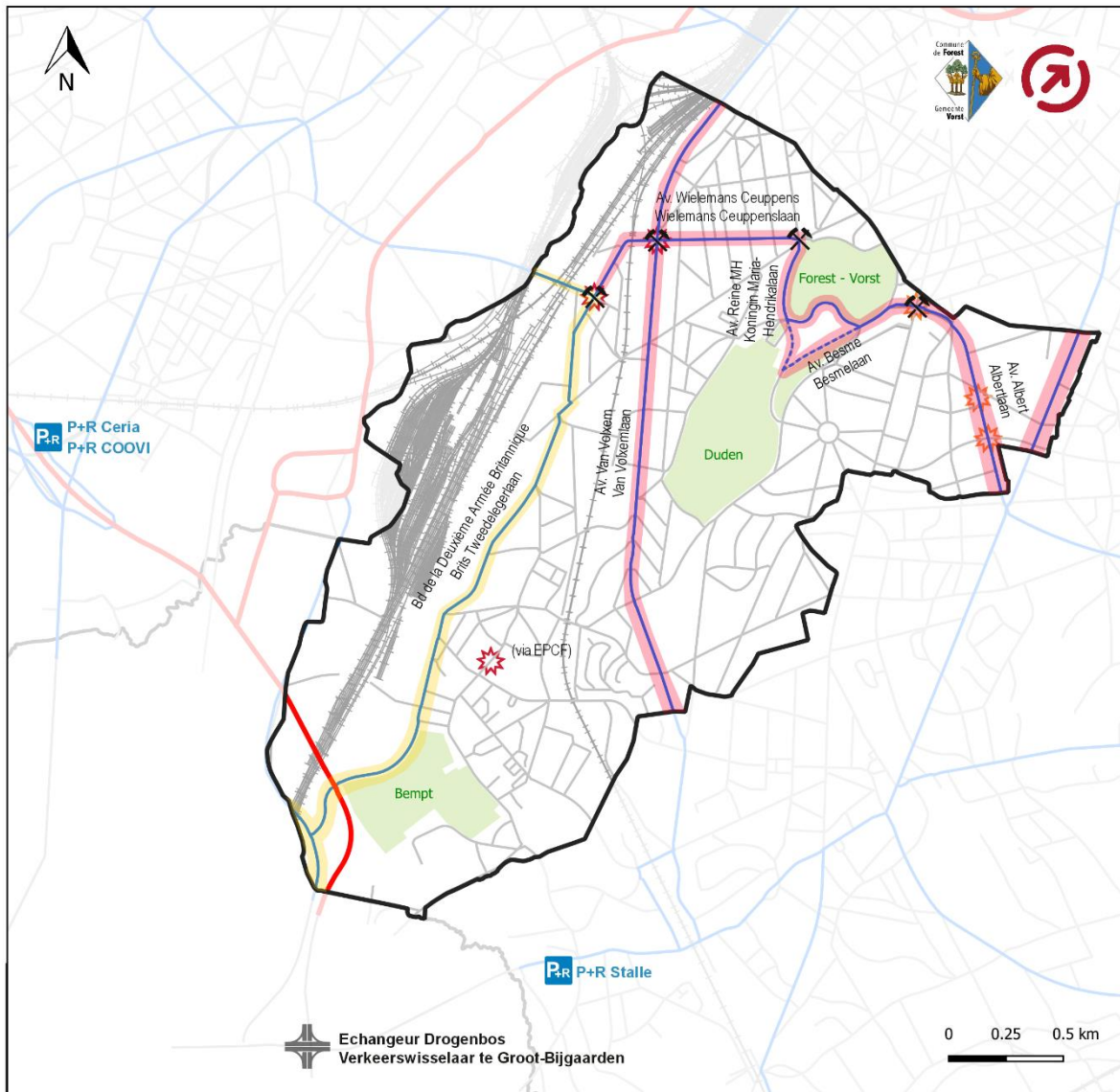
Une grande partie des principaux axes de circulation feront/devront faire l'objet d'un réaménagement dans les prochaines années (W. Ceuppens, Pont de Luttre, Albert, etc.). Une attention toute particulière devra être portée à la qualité des revêtements routiers et aux aspects d'émissions sonores générés par les flux de déplacements.

Remplacer progressivement les rails de trams

Dans la continuité des démarches entreprises par la STIB, les (anciens) rails de trams seront progressivement remplacés, et une attention particulière sera portée en vue de limiter les nuisances sonores induites par ceux-ci lors de l'équipement à venir de nouvelles voiries (Pont de Luttre, Wielemans Ceuppens, Charroi).

Définir des horaires pour les livraisons

Compte tenu du nombre de commerces présents le long de certains des axes repris dans le réseau Auto-CONFORT, la Commune pourrait également imposer en concertation avec les commerçants des horaires pour les livraisons, de sorte à éviter les nuisances sonores à certains moments de la journée (exemple tôt le matin, plus tard dans la journée) et/ou durant les heures de pointe (trafic plus conséquent).



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Phase 3 : Actions à entreprendre - SMV Auto
 Fase 3 : Uit te voeren acties - MWS Auto

Fond de plan - Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parc - Park
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

- Auto PLUS
- Auto Confort - Auto Comfort
- Auto Quartier - Auto Wijk
- Nouveau réseau Confort - Nieuw netwerk Comfort

Actions à mener - Te ondernemen acties

Pour une réduction du trafic sur les axes Auto CONFORT et/ou plus d'efficacité
 Voor een vermindering van het verkeer op de Auto Comfort netwerken en/of meer efficiëntie

- Parking P+R à valoriser - Parking P+R te waarderen
- Revoir le fonctionnement de l'échangeur
De werking van de verkeerswisselaar te controleren
- Carrefour à étudier - Kruispunt in behandeling

Pour limiter les nuisances - Om overlast te beperken

- Axe particulièrement concerné - Bijzonder betrokken assen
- Axe moins concerné - Minder betrokken assen

**Sécuriser les carrefours accidentogènes
Ongevalsegevoelige kruispunten veiliger maken**

- ZACA de priorité 1
- ZACA à exploiter

2.5.3 Auto-CONFORT/QUARTIER

S'assurer du respect des limites de vitesse – en particulier sur les axes dont la limitation a été réduite à 30 km/h dans le cadre de la Ville 30 – et faire respecter les limitations

Monitorer les vitesses de circulation pratiquées

Deux types de monitoring sont proposés :

- Le premier est structurel
Monitoring annuel en des lieux stratégiques (axes appartenant aux deux types de réseaux) ;
- Le second se fait selon les besoins
Axes identifiés comme (potentiellement) problématique ou nécessitant une attention particulière (c'est le cas des voiries nouvelles reprises dans la Ville 30).

Prendre les mesures visant à faire respecter les limites de vitesse

Sur base des relevés effectués, la Commune et/ou la Région prendront les mesures nécessaires en vue de réduire les vitesses pratiquées.

A cet égard, le présent Plan souligne l'importance de la communication tant à l'échelle régionale que communale, ainsi qu'à l'importance de la bonne visibilité et lisibilité des zones apaisées. La spécialisation multimodale des voiries et la manière dont sont aménagés les espaces publics contribuent également à un plus grand respect des limitations de vitesse. De manière temporaire et/ou en dernier recours, des mesures répressives et/ou la mise en place de dispositifs ralentisseurs doivent être envisagées.

Sécuriser les lieux accidentogènes

La ZACA Saint-Denis traitée dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest

Il s'agit de la principale Zone à Concentration d'Accidents (ZACA) sur le territoire communal. Diverses mesures sont prévues pour y

remédier. La réduction attendue du flux de trafic dans la zone sera par ailleurs de nature à réduire les risques d'accidents. En adéquation avec les suggestions formulées dans le cadre de l'élaboration de ce projet de réaménagement un point d'attention doit être porté à la bonne cohabitation entre trams et piétons.

Des ZACA (à exploiter) à traiter lors des réflexions à mener sur les principaux carrefours...

Les carrefours Albert, Wiels et Charroi sont repris en tant que Zone à Concentration d'Accidents « à exploiter ». Il s'agira d'intégrer davantage encore la question de la sécurité routière lors des réflexions à mener sur ces carrefours.

A court terme, et en fonction des motifs justifiant leur intégration en tant que ZACA, des mesures seront prises pour réduire au mieux les risques d'accidents.

... ou intégrées dans les projets de réaménagement

Enfin deux autres lieux sont en partie repris comme ZACA à exploiter : la chaussée de Neerstalle et l'avenue Albert qui font toutes deux l'objet d'un projet de réaménagement.

Sur l'avenue Albert, des mesures à court terme doivent être prises vue l'échéance à plus long terme du réaménagement de cette voirie.

2.6 Réseau poids lourds

2.6.1 PL-PLUS/CONFORT

Assurer un espace de circulation suffisant aux poids lourds

Peu de marge de manœuvres sur la rue Saint-Denis

La rue Saint-Denis est la seule qui n'offre actuellement pas une largeur de circulation « confortable » pour les poids lourds sur le réseau PL-PLUS. L'étroitesse de la voirie offre peu de marge de manœuvres, si ce n'est via une suppression du stationnement qui n'est pas recommandée à court terme. Cette possibilité devra s'envisager à plus long terme en fonction de l'évolution des besoins en stationnement et de report possible hors voirie.

Des actions à prendre en priorité sur l'avenue Wilemans Ceuppens...voire aussi sur l'avenue Gabriel Fauré

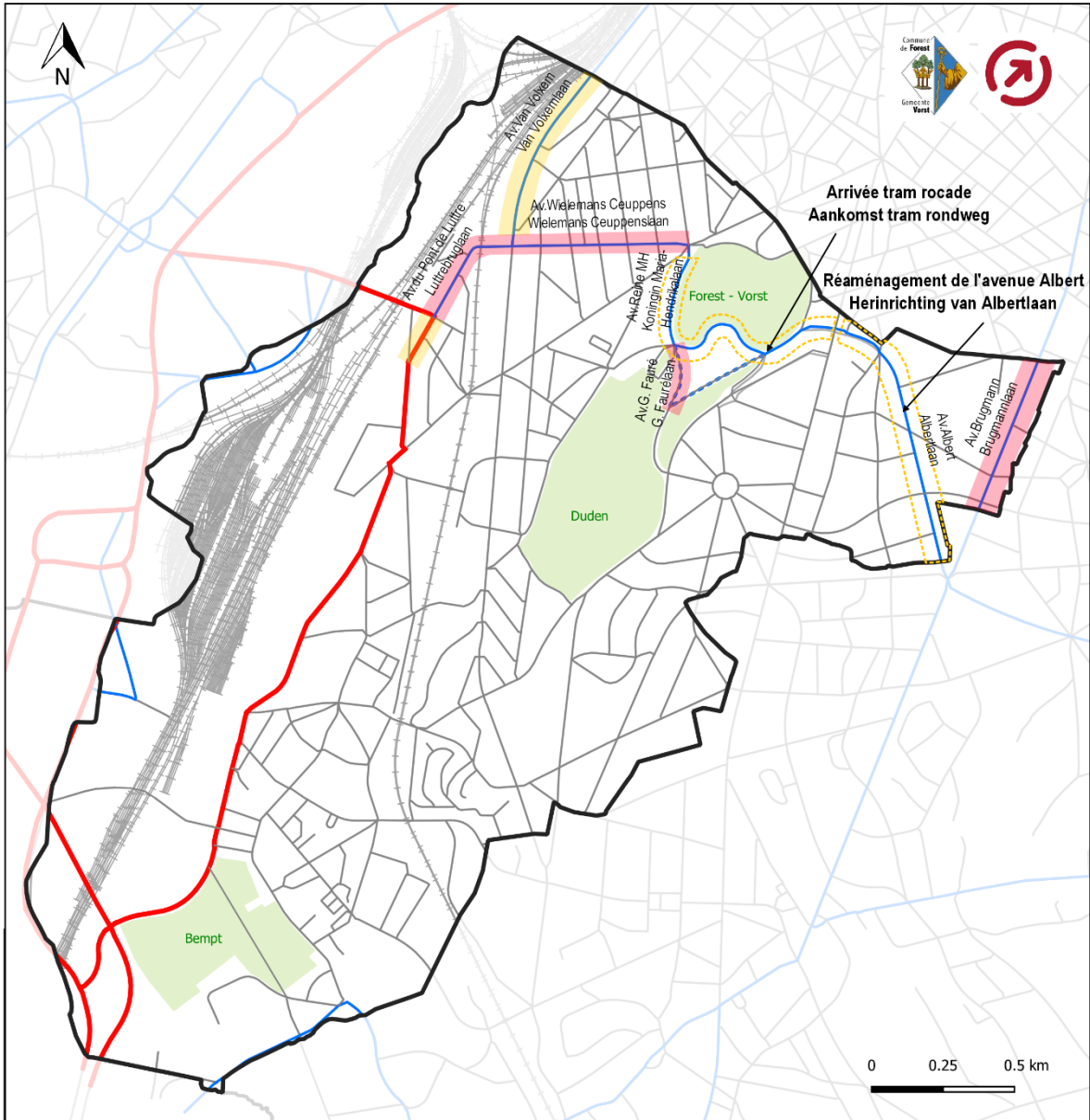
Le conflit entre cyclistes et poids lourds a déjà été souligné plusieurs fois et la nécessité de repenser globalement l'avenue W. Ceuppens (et l'avenue du Pont de Luttre) a été recommandée ci-avant. Une séparation vis-à-vis des cyclistes est à prévoir. Il en est de même sur le tronçon de la rue Saint-Denis compris entre Patinage et Deuxième Armée Britannique (cf. section 2.3.1).

En cas de passage du tram de rocade sur l'avenue Reine Marie-Henriette, le réseau PL-CONFORT empruntera l'avenue Gabriel Fauré. Cette voie ne permet actuellement pas un croisement (aisé) des véhicules lourds. Des mesures devront donc être prises le cas échéant.

...et à envisager en fonction des opportunités sur les autres axes

Une séparation plus marquée vis-à-vis des cyclistes est également opportune et à envisager en fonction des besoins et opportunités sur les autres axes. C'est le cas

sur l'avenue Brugmann où les poids lourds partagent actuellement leur espace de circulation avec les cyclistes (vélo-Quartier). Les avenues Van Volxem, Albert, Reine Marie-Henriette et Besme, doivent profiter de leurs futurs réaménagements pour séparer « physiquement » le trafic poids lourds de celui des cyclistes (cf. aussi section 2.3).



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre - SMV Poids Lourds

Fase 3 : Uit te voeren acties - MWS Vrachverkeer

Fond de plan- Achtergrond

- Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontière communale - Gemeentelijke grens

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

- Poids Lourds PLUS - Vrachverkeer PLUS
- Poids Lourds Confort - Vrachverkeer Comfort
- Poids Lourds Quartier - Vrachverkeer Wijk
- Nouveau réseau Confort - Nieuwe netwerk Comfort

Projets - Projecten

- - - Aménagement en projet - Herinrichtingsprojecten in de maak

Actions à mener - Te ondernemen acties

- Amélioration sensible - Aanzienlijk verbeteringen
- Amélioration mineure - Kleine verbeteringen

3. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES



3.1 Définition et objectif (rappel)

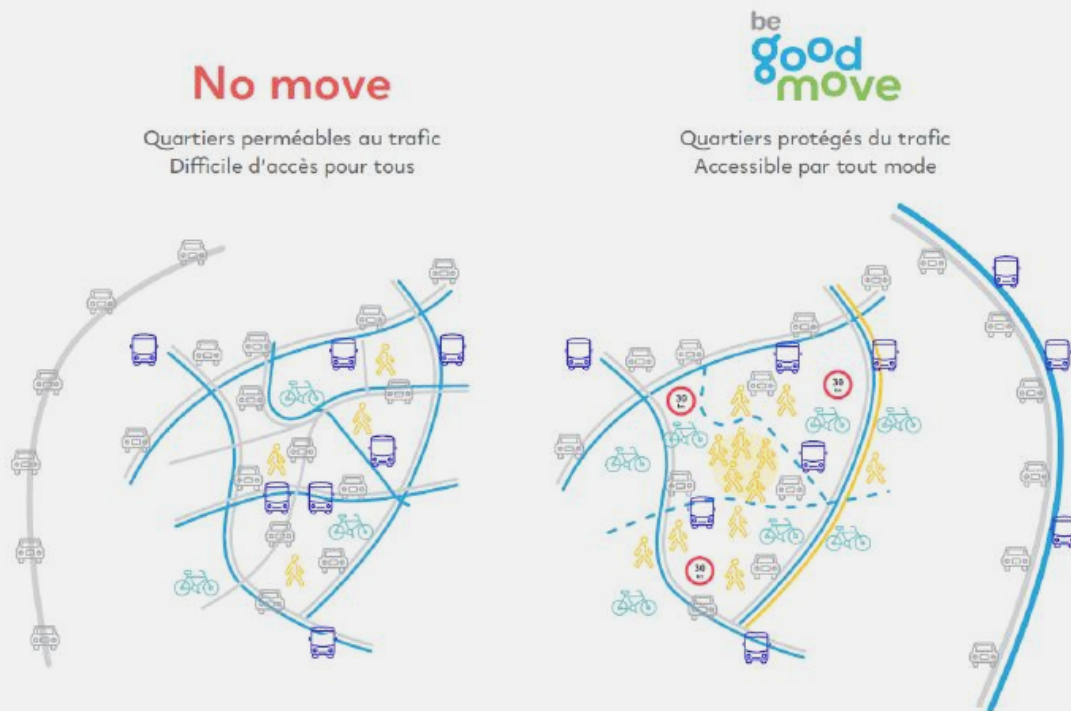


Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier

Source : PRM-GoodMove

De vastes quartiers à apaiser

Les mailles sont de vastes zones d'un diamètre de 1 km à 2,5 km délimitées par les voiries Auto-PLUS et Auto-CONFORT du réseau auto (cf. ci-avant).

Au sein de celles-ci, « la qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré, mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied ou à vélo. Le trafic automobile de transit y est en revanche fortement découragé »⁷.

Limiter le trafic de transit, mais pas uniquement

Les mailles sont donc de vastes périmètres « au sein desquels des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit »⁸.

En vue d'y améliorer le cadre de vie, il s'agit également d'y gérer le volume de trafic local, de sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées (zones résidentielles et de rencontre, etc.).

⁷ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.75).

⁸ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.160).

3.2 Maille Globe-Altitude 100

3.2.1 Approche menée

Des échanges avec les riverains du quartier portant sur la définition d'un nouveau plan de circulation mais aussi sur d'autres mesures

En vue de définir un plan d'actions visant à apaiser la partie forestoise de la maille Globe-Altitude 100, deux moments d'échange ont été organisés durant le mois de juin 2021. Par le biais d'une communication numérique (site internet communal, Facebook communal) et d'un affichage dans le quartier, les riverains du quartier ont été invités à participer à ces moments d'échanges⁹.

Ceux-ci portaient d'une part sur la définition d'un nouveau plan de circulation visant à réduire le volume de trafic au sein de la maille – et en particulier à limiter tout trafic de transit – mais aussi sur un ensemble de mesures visant à améliorer les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes, la sécurité routière, et à accompagner les citoyens vers un transfert modal. Certaines de ces mesures s'appliquant également à d'autres quartiers, elles ont été transposées plus globalement dans le présent Plan Communal de Mobilité, notamment dans le chapitre concernant la communication, les mesures de sensibilisations et d'incitation à la multimodalité (cf. axe 3).

Des visions parfois très contrastées

Il est apparu lors de ces moments que les participants pouvaient avoir des visions très différentes sur les mesures à prendre (ou ne pas prendre) en vue d'apaiser la maille. Alors que certains voulaient notamment voir la mise en place d'un plan de circulation automobile très restrictif empêchant strictement tout trafic de transit, d'autres préféraient des restrictions de circulation automobile nettement moins

restrictives et contraignantes (pour les riverains du quartier).

De façon plus convergente, les participants ont souligné l'importance de porter une attention particulière aux principaux axes de circulation vers lesquels serait renvoyé le trafic « vidé » de la maille, telles que l'avenue Wielemans Ceuppens, l'avenue Reine Marie-Henriette ou l'avenue Van Volxem.

Une mise en œuvre progressive des mesures et des plans de circulation à venir dans la zone... et des mesures à prendre sur les bordures de mailles

Une mise en application conjointe ou (trop) rapprochée des différents plans de circulation à venir dans les mailles forestoises¹⁰ n'est pas souhaitable dans la mesure où cela entraînerait des effets néfastes pour l'ensemble des usagers empruntant les principaux axes de circulation, ainsi que les habitants des voiries concernées. Pour exemple, un report important de trafic sur l'avenue Wielemans Ceuppens entraînerait, à court terme, des conséquences considérables en termes de congestion automobile, mais serait aussi (très) pénalisant pour les cyclistes (conflits, qualité de l'air, bruit), les piétons et les habitants (qualité de l'air, bruit). A titre indicatif, selon les premières évaluations faites dans le cadre du CLM Parvis sur les effets du report de trafic engendrés par la mise en place d'un nouveau plan de circulation au sein de ce quartier (cf. ci-après), une augmentation du trafic d'environ 10% est attendue dans un premier temps sur les axes de circulation délimitant cette maille. A terme, tenant compte d'un changement d'habitude de déplacements qui fait notamment suite aux autres mesures mises en place par ailleurs, le Plan Régional de Mobilité prévoit toutefois une réduction du trafic également sur les principaux axes de circulation (-10%).

⁹ Une cinquantaine à une septantaine de personnes étaient présentes pour chacune des réunions.

¹⁰ Mailles « ParviS » et « Neerstalle » (Contrats Locaux de Mobilité en cours et à venir) ; « Globe-

Altitude 100 » (traité dans le présent PCM, et celui d'Uccle).

Un phasage des différents plans de circulation doit de ce fait être entrevu. De même que leur mise en œuvre à réaliser en fonction et en parallèle des autres mesures envisagées à la fois pour apaiser les différentes mailles, mais aussi pour renforcer et développer les alternatives et l'efficacité de l'ensemble des réseaux de transport (cf. axe 1).

Il est par ailleurs recommandé de travailler prioritairement, et dans la mesure du possible, sur les axes constituant les bordures de mailles et qui devront absorber le trafic vidé des mailles, en particulier sur l'axe Pont de Luttre – Wielemans Ceuppens.

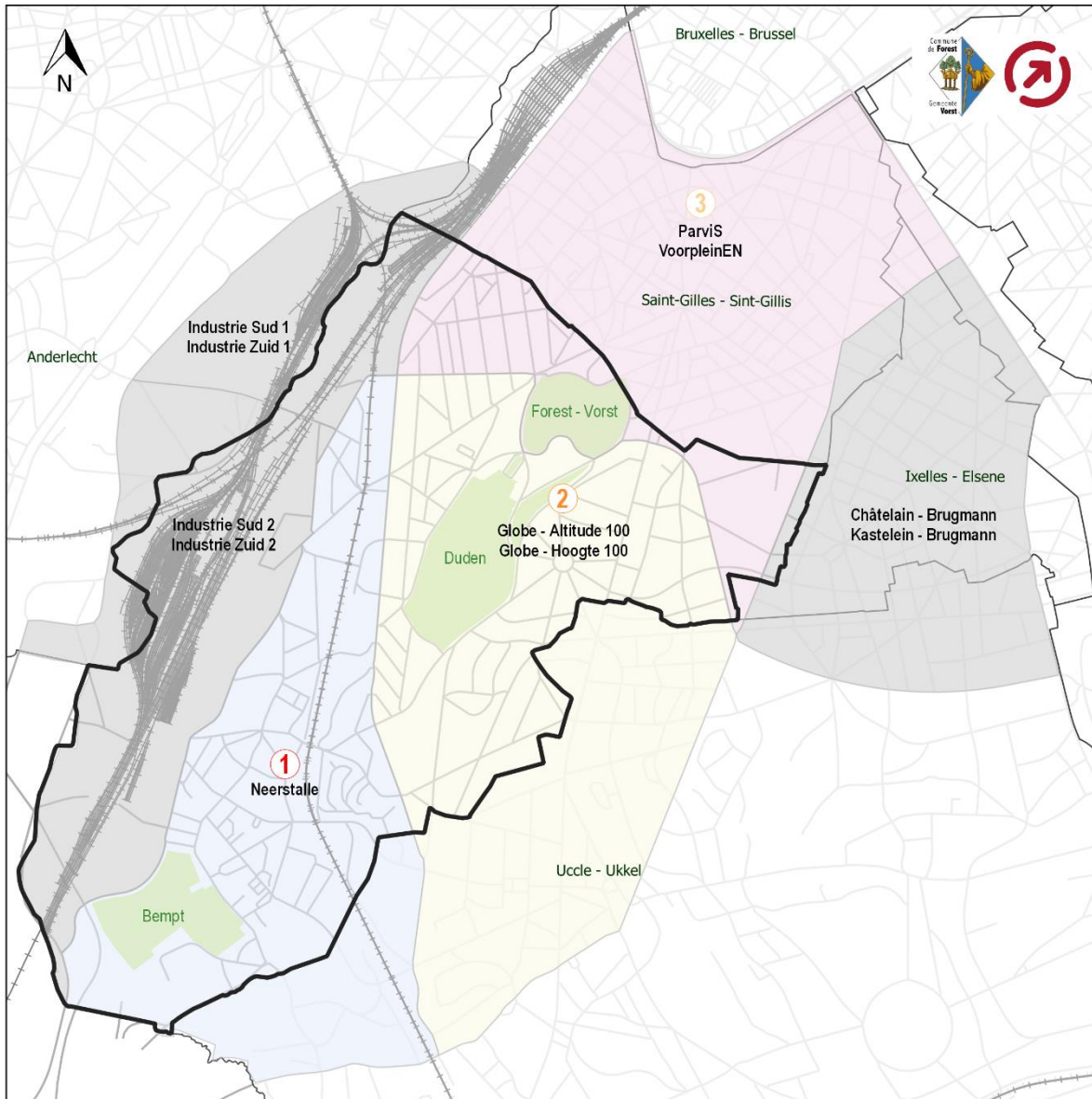
Au vu de l'état d'avancement des réflexions existantes et à venir (et éventuels travaux planifiés) pour chacune des mailles forestoises, la mise en œuvre des plans de circulation suivante est attendue au stade de la rédaction du présent document :

- Maille « Neerstalle » : Dans la mesure où : (1) dans le cadre des réflexions menées en vue du réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, un plan de circulation a été défini pour une large partie de la maille ; (2) un Contrat Local de Mobilité vient de démarrer sur cette maille et élargira les réflexions à l'ensemble de la maille ; (3) ce plan s'articulera en grande partie autour du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest pour lequel les premiers permis ont été déposés. Par ailleurs, les voies délimitant cette maille sont celles qui nécessitent globalement le moins d'interventions ;
- Maille « Globe – Altitude 100 », qui dépendra aussi des options envisagées dans la partie ucloise (qui devrait être traité très prochainement dans le cadre du Plan Communal de Mobilité en cours), et qui idéalement sera mis en place après le réaménagement des avenues Wielemans Ceuppens (et du Pont de Luttre) ;
- Maille « ParviS », qui fait actuellement l'objet d'un Contrat Local Mobilité (cf. ci-après), dans la mesure où le plan de circulation à venir au sein de cette maille repose en grande partie sur une refonte complète de la Barrière de Saint-Gilles qui ne pourra être réalisée qu'à moyen (-long

terme). Ici aussi, une mise en œuvre après réaménagement de l'av. Wielemans Ceuppens est recommandé.

La planification de mise en œuvre de ces différents plans de circulation doit toutefois être discutée avec la Région, ainsi qu'avec les communes de Saint-Gilles et d'Uccle qui sont directement concernées. Celle-ci doit tenir compte de l'ensemble des aménagements à venir dans la zone (Cœur de Forest, Barrière de Saint-Gilles, Wielemans Ceuppens, Pont de Luttre, aménagements à réaliser dans la cadre de l'arrivée du tram de rocade, etc.), en vue d'une bonne coordination des différents chantiers, et d'une cohérence dans le phasage de mise en œuvre des plans de circulation.

Le phasage envisagé à ce stade peut donc évoluer en fonction de l'avancement des différentes réflexions et projets.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Programmation proposée des plans de circulation des mailles

Fase 3: Voorgestelde programmering van de mazen

Fond de plan - Achtergrond

- Voirie - Wegen
- +— Chemin de fer - Spoorweg
- Parcs - Parks
- Frontières communales - Gemeentelijke grenzen

Mailles de Forest - Mazen van Vorst

- Globe - Altitude 100
- Globe - Hoogte 100
- Neerstalle
- ParviS VoorpleinEN
- Autre maille
Andere maas

**Proposition de phasage de mise en oeuvre des plans de circulation des mailles
Voorgestelde fasering van de uitvoering van de circulatieplannen van de mazen**

- ① Priorité 1 - Prioriteit 1
- ② Priorité 2 - Prioriteit 2
- ③ Priorité 3 - Prioriteit 3

3.2.2 Plan de circulation

La Zone à Circulation Restreinte généralisée : une option écartée

La création de Zone(s) à Circulation Restreinte¹¹ – n'autorisant que l'accès du quartier à certains usagers motorisés (habitants, visiteurs, ...) – a été envisagée mais n'a pas été retenue en raison des lourdeurs et des complexités administratives, de contrôle, de suivi, pour des questions d'accès à certaines catégories d'usagers (visiteurs, livraison, ...), etc.

Cet outil n'est pas (encore) adapté pour une régulation du trafic à l'échelle d'un vaste quartier. Son usage correspond davantage à la gestion du trafic d'une ou quelques voies de circulation, à l'image de la chaussée d'Ixelles.

Des mesures contraignantes pour réduire le trafic de transit mais ciblées...un phasage en vue de premiers effets à plus court terme

Le choix s'est porté sur la mise en place de mesures ciblées (et limitées) qui empêchent effectivement le trafic de transit dans le quartier (à l'image de ce qui est envisagé dans le cœur de Forest).

Un phasage en deux temps est proposé de sorte à obtenir de premiers effets plus rapidement (pas d'aménagement très lourd nécessaire), et en parallèle de permettre le développement de l'offre de mobilité sur le territoire, et un « ajustement » des principaux axes de circulation automobile qui devront accueillir le trafic « vidé » des mailles. En effet, lors des ateliers menés dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, l'ensemble des participants ont pointé la nécessité et l'importance de prendre des mesures en vue de pacifier et de rendre également plus agréable les déplacements, mais aussi la qualité de vie le

long de ces axes. L'ambition de réaménager au plus vite l'avenue Wielemans Ceuppens est notamment née de ce constat partagé, de même que les mesures proposées visant à réduire/limiter toutes nuisances générés par les déplacements des différents usages de la route circulant sur les principaux axes de circulation automobile.

Dans un premier temps, le plan de circulation repose donc sur la mise en place de quelques sens unique (limité) de circulation¹². Celui-ci vise à réduire une (grande) partie du trafic de transit circulant dans la maille en agissant sur les principaux itinéraires de transit, tout en veillant à limiter tout report de trafic de transit sur d'autres voies locales de circulation. Le plan de circulation empêchera le trafic de transit se dirigeant vers le centre de Bruxelles (par exemple via l'avenue Victor Rousseau) ou encore tout trafic de transit se dirigeant vers Anderlecht (par exemple via l'avenue Molière et la place de l'Altitude 100). Des sens uniques de circulation sont de ce fait proposés sur l'avenue Victor Rousseau, mais aussi sur d'autres voies de circulation telles que la rue du Melon, ou la chaussée de Bruxelles (cf. carte ci-après).

Ce plan de circulation a également été construit en cherchant à garantir une certaine perméabilité pour le trafic local (raison pour laquelle les sens uniques se situent généralement en cœur des quartiers), mais aussi en veillant à gérer ce trafic local et inviter celui-ci à regagner assez rapidement les principaux axes de circulation automobile.

Le plan de circulation vise et permettra l'amélioration des conditions de déplacements pour les modes actifs, notamment sur les réseaux PLUS et CONFORT, mais aussi pour les transports publics. Le choix d'une mise en sens unique vers le bas de Forest sur l'avenue Victor Rousseau résulte notamment de la volonté d'une plus grande fluidité de circulation pour les bus remontant cette voirie (se trouvant

quelques portions de voies mises en sens unique présents sur leur trajet.

¹¹ N'ayant pas fait l'objet d'échange avec les participants des ateliers.

¹² Le contre-sens cyclable sera toujours possible, de même que les bus seront autorisés à emprunter les

actuellement dans les embarras de circulation à hauteur du carrefour formé avec l'avenue Jupiter durant les heures de pointe). Les sens uniques concernent généralement des voies reprises dans le réseau Vélo-CONFORT ce qui permettra une amélioration sensible du confort de déplacements des cyclistes sur ces axes. Compte tenu que sur certaines voies la mise en sens unique se fait dans le sens descendant, une attention d'autant plus spécifique devra être portée au respect des limites de vitesse, et des mesures prises au besoin pour faire respecter ces limites. A l'inverse, cela permettra d'accroître fortement les conditions de déplacements des cyclistes dans le sens montant (cf. aussi section 2.3.2).

Le plan de circulation table également sur le fait que la mise en œuvre des plans de circulation à venir dans les autres mailles auront également un impact sur la maille « Globe – Altitude 100 » (cf. ci-après). Pour exemple, un automobiliste provenant de la Porte Louise et se dirigeant vers Leeuw-Saint-Pierre ne pourra plus transiter par la maille ParviS pour rejoindre la place de Rochefort et poursuivre vers le boulevard Guillaume Van Haelen et rejoindre le boulevard de la Deuxième Armée Britannique. Cet automobiliste devrait effectuer ce même trajet via les principaux axes de circulation automobile et ne plus transiter par les deux mailles mentionnées.

La carte ci-après reprend le plan de circulation envisagé dans une première phase.

Cette première phase prévoit :

- La mise en sens unique d'une portion de la chaussée de Bruxelles et de la rue du Melon (incluant la section de la rue du Charme connectée à la chaussée de Bruxelles) et d'une portion de l'avenue V. Rousseau en vue de supprimer le transit traversant le quartier et se dirigeant vers Saint-Gilles et le centre de Bruxelles ;
- L'inversion du sens unique sur Armures, en vue de réduire le transit se dirigeant vers le centre de Bruxelles. A ce titre, est aussi envisagée la création d'un sens unique sur la rue Roosendaal et l'avenue des Sept

Bonniers (selon les éventuelles mesures prises au carrefour formé avec la chaussée d'Alseberg) à Uccle ;

- La mise en place de sens unique sur l'avenue Molière (et la rue Edouard Branly) en vue de réduire le trafic de transit se dirigeant vers Uccle et l'est de la Région. Une attention particulière devra toutefois être portée à l'accessibilité de l'hôpital pour les véhicules d'urgence (et cet établissement contacté à cet effet). Une perméabilité pour les véhicules d'urgence sera maintenue, de même que sur les autres axes de circulation ouverts au contre-sens bus, ce qui permettrait un gain de temps pour ces véhicules (par rapport à la situation existante) ;
- Eventuellement, la mise en place de sens unique sur la rue de la Mutualité, la chaussée d'Alseberg et l'avenue O. Van Goidtsnoven en fonction des mesures prises sur la partie uccloise, et en particulier au carrefour Alseberg/ Sept Bonniers/ Coghen / Vanderkindere / O. Van Goidtsnoven.

Des mesures plus restrictives dans un second temps selon les besoins

A plus long terme, en fonction des charges de trafic automobile mesurées et de la nécessité d'agir de manière plus conséquente (il est attendu que les mesures prises dans les autres mailles et à l'échelle de la Région aient aussi un effet bénéfique au sein même de la maille), des mesures plus restrictives devront être prises en vue d'atteindre l'objectif d'une maille apaisée. A titre indicatif, il est généralement admis qu'un seuil de 2.000 à 3.000 véhicules par jour constitue le seuil pour une voie locale de circulation. Celui-ci pourrait être pris comme référence.

Parmi les mesures à envisager :

- La mise à sens unique du boulevard Guillaume Van Haelen (portion entre Decoster et Alliés ; circulation automobile autorisée vers le centre de Forest) et de la rue des Alliés (portion entre J. Devos et G. Van Haelen ;

circulation autorisée en direction du boulevard G. Van Haelen).

Ceci implique de repenser l'aménagement du boulevard Guillaume Van Haelen pour les cyclistes. Cette artère comporte une piste cyclable marquée vers Rochefort, et à l'inverse aucune séparation physique dans l'autre sens de circulation (qui serait toujours perméable au trafic de transit) ;

- La mise en sens unique de la rue des Alliés, entre Stade et Glands (ou entre Glands et Van Haelen) en vue de supprimer tout transit remontant vers le centre de Bruxelles (et bypassant l'avenue Van Volxem). Elle n'est pas envisagée dans un premier temps car impliquerait des reports de trafic sur d'autres voies locales de circulation ;
- La mise en place d'un « diablo » ou « filtre modal »¹³ à hauteur du carrefour Sept Bonniers / Neptune / Armures (couplée à un réaménagement complet de cet espace public) ;
- La mise en impasse de la rue Rossendaël à la frontière avec la commune d'Uccle ;
- Ou encore la fermeture partielle de la place de l'Altitude 100.

Celles-ci devront être couplées à d'autres mesures empêchant tout report de transit sur d'autres voies locales de circulation.

En fonction de son évolution, l'outil « zone à circulation restreinte »¹⁴ avec contrôle caméra pourrait être utilisé à cet effet.

Evaluer le plan de circulation avant des aménagements plus lourds

La mise en place de sens unique de circulation devra dans certains cas s'accompagner d'aménagement plus lourds, en vue de faire

respecter la restriction de circulation mais aussi de mettre en adéquation la fonction de la voirie avec son environnement (respect des limites de vitesse). La mise à sens unique constitue par ailleurs une opportunité d'amélioration des cheminements piétons et cyclables, et à l'inverse n'en constitue pas spécifiquement une pour accroître l'offre en stationnement¹⁵. Il y aura également lieu de prendre en considération l'éventuel passage des transports publics dont la régularité ne doit pas être impactée.

Avant tout aménagement lourd lié à cette mesure, il sera nécessaire d'évaluer le plan de circulation mis en place, tant en ce qui concerne ses effets bénéfiques que les éventuels effets néfastes qui n'auraient pas été préalablement identifiés. Et de ce fait, de pouvoir au besoin ajuster le plan de circulation avant sa mise en œuvre définitive.

Consultation de la commune d'Uccle

Des contacts ont été pris avec la Commune d'Uccle en vue de présenter l'approche adoptée pour l'apaisement de cette maille qui s'étend également (pour moitié) sur le territoire ucclais, d'autant que certaines mesures concernent directement cette Commune.

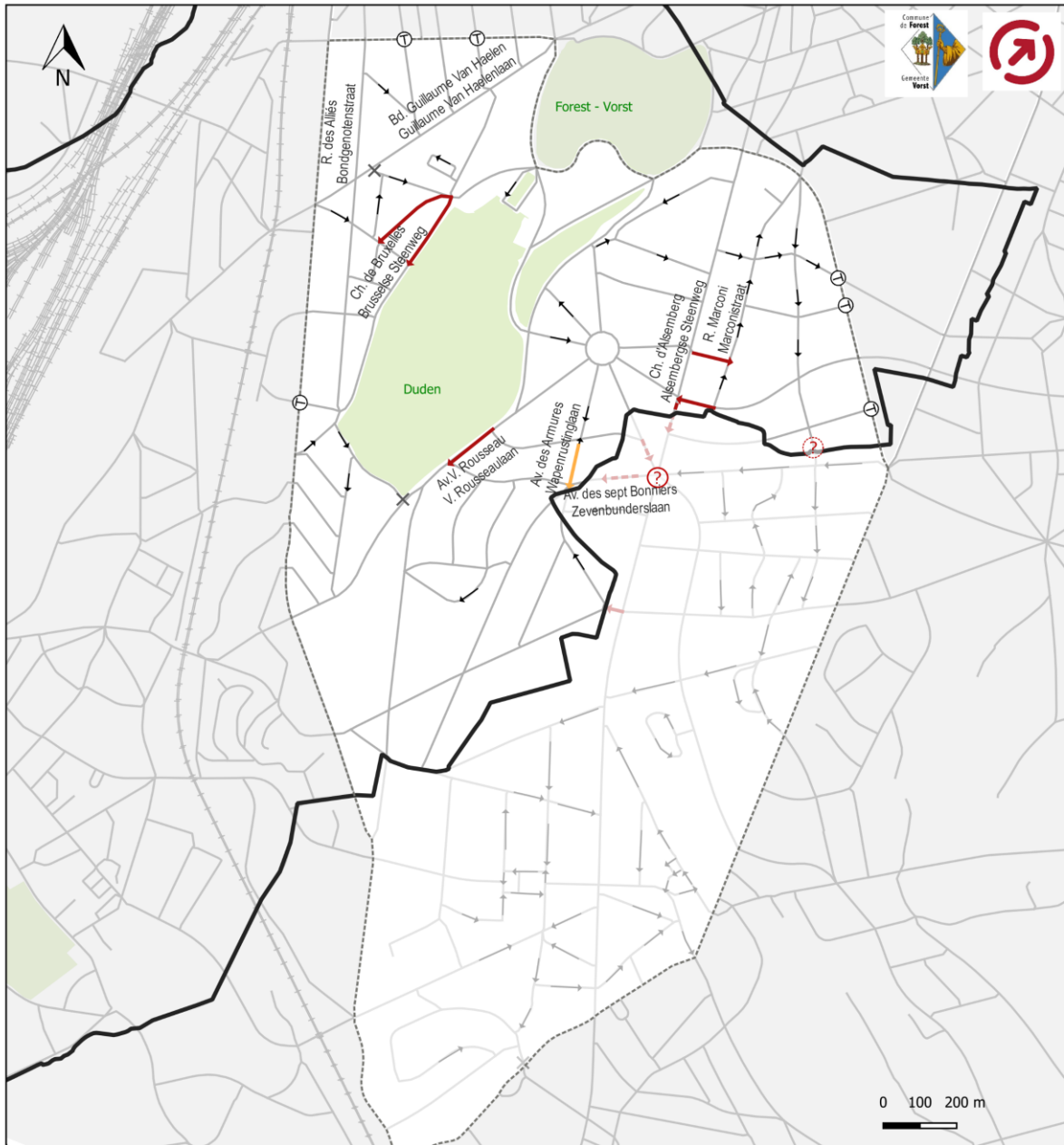
Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité – en cours – la Commune d'Uccle devrait également travailler à la définition de mesures visant à l'apaisement de cette maille.

Il serait souhaitable que les Communes d'Uccle et de Forest travaillent ensuite à une mise en œuvre conjointe du plan de circulation des deux parties de mailles.

¹³ Cela consiste en la fermeture partielle d'un carrefour pour les véhicules automobiles qui ne peuvent plus se diriger dans l'ensemble des directions souhaitées.



¹⁴ Cet outil doit être développé à l'échelle régionale (et par la Région).

¹⁵ En vue de permettre une réduction du stationnement à un autre endroit situé à proximité de sorte à améliorer la qualité de l'espace public ou les conditions de déplacements des différents modes de déplacement, cette option peut être envisagée mais n'est pas recommandée. L'objectif étant toutefois de réduire globalement l'offre en stationnement.









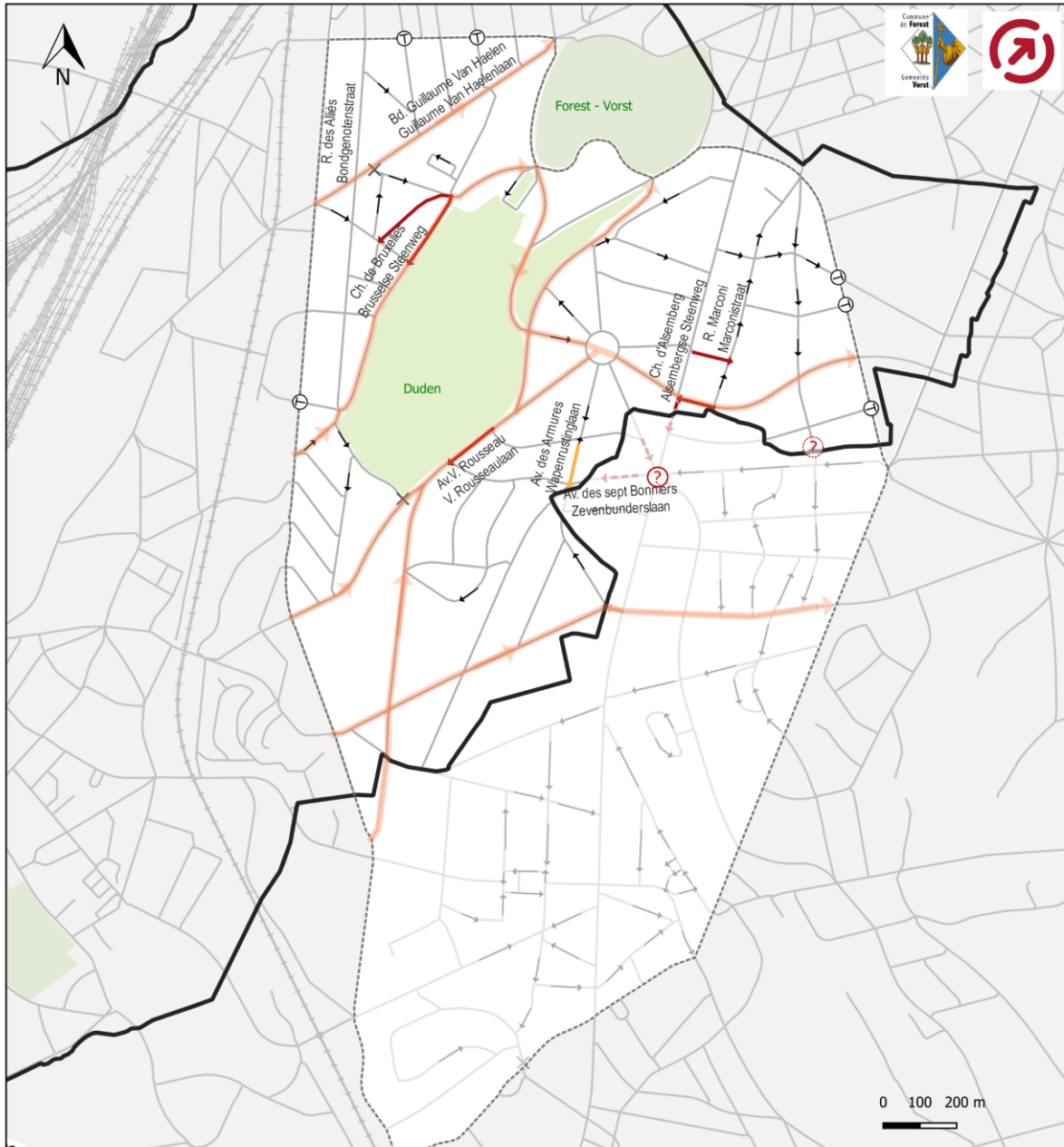
Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Plan de circulation pour la partie forestoise de la maille Altitude 100 - phase 3
 Circulatieplan voor het Vorstse gedeelte van de maas Hoogte Honderd - Fase 3

Fond de plan -Achtergrond

-  Limite communale - Gemeentelike grens
-  Limite maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas

Plan de circulation - verkeersplan

-  Sens unique existant - Bestaande eenrichtingsverkeer
-  Sens unique proposé - Voorgestelde eenrichtingsverkeer
-  Sens unique proposé en fonction des projets sur la Commune d'Uccle
Voorgestelde eenrichtingsverkeer volgens de projecten op de gemeente Ukkel
-  Inversion du sens unique existant - Omkering van de bestaande eenrichtingsverkeer
-  Coupure existante - Bestaande snee
-  Filtre modal existant - Bestaand modaal filter



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst
 Plan de circulation pour la partie forestoise de la maille Altitude 100 - phase 3
 Circulatieplan voor het Vorstse gedeelte van de maas Hoogte Honderd - Fase 3

Fond de plan -Achtergrond

- Limite communale
Gemeentelijke grens
- Limite maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas

Plan de circulation - verkeersplan

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Sens unique existant
Bestaande eenrichtingsverkeer Sens unique proposé
Voorgestelde eenrichtingsverkeer Sens unique proposé en fonction
des projets sur la Commune d'Uccle
Voorgestelde eenrichtingsverkeer
volgens de projecten op de gemeente Ukkel Inversion du sens unique existant
Omkering van de bestaande eenrichtingsverkeer | <ul style="list-style-type: none"> Coupure existante
Bestaande snee Filtre modal existant
Bestaand modaal filter Principal itinéraire de transit
supprimé direction (centre-ville)
Belangrijkste doorgangsroute
verwijderd (richting centrum) |
|--|---|

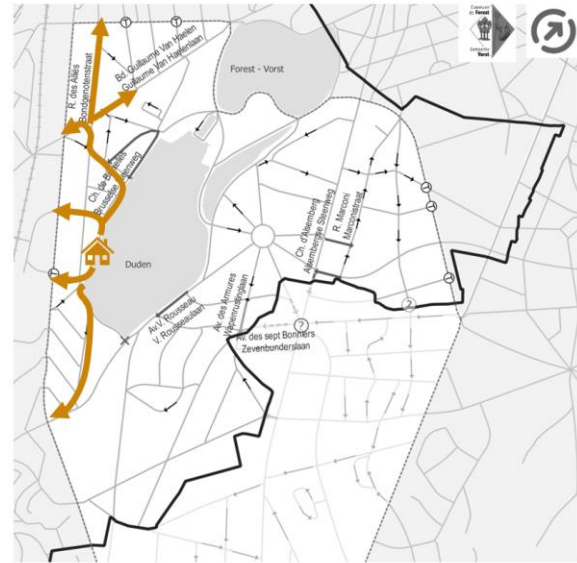
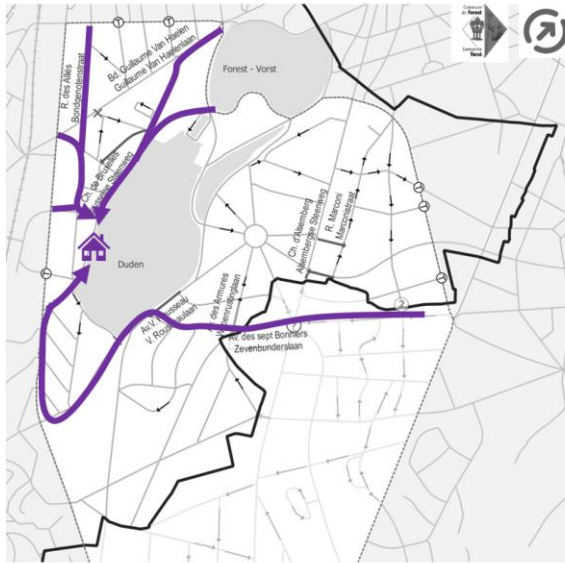


Figure 12 et Figure 13 : Accès chaussée de Bruxelles

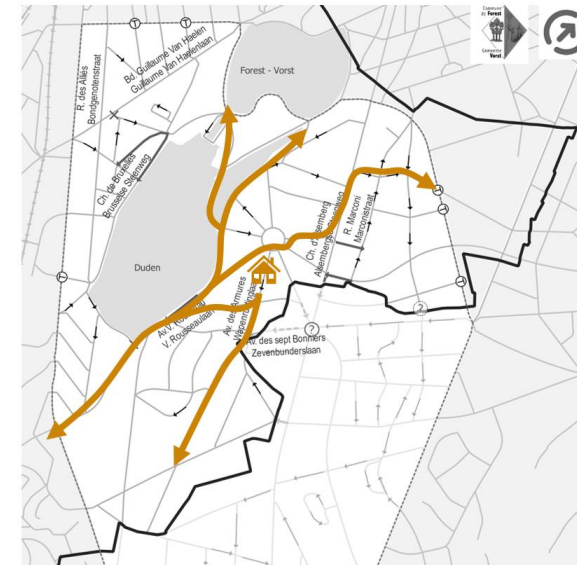
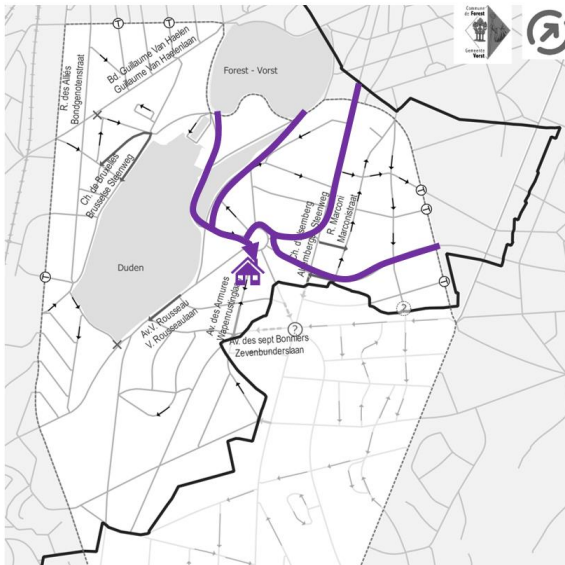


Figure 14 et Figure 15 : Accès avenue des Armures (tronçon nord)

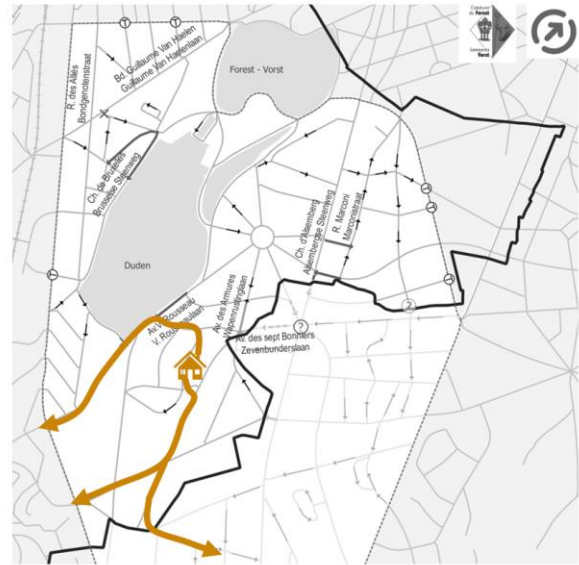
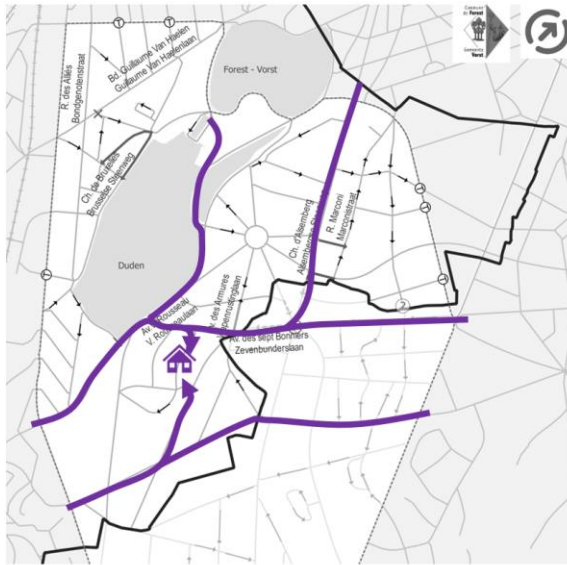


Figure 16 et Figure 17 : Accès avenue Pénélope (tronçon nord)

3.2.3 Autres mesures

D'autres mesures en vue d'inciter à un meilleur usage du réseau automobile...

Contacter les opérateurs de navigation

Dans la majorité des cas, une partie du trafic de transit est le fruit d'un aiguillage des applications de navigation. La Commune (en collaboration avec la Région) contactera et/ou effectueront les démarches en vue d'indiquer aux opérateurs concernés la nouvelle hiérarchisation du réseau automobile sur le territoire, ce qui pourrait quelque peu contribuer à un meilleur usage du réseau routier.

Adapter (et compléter) la signalétique directionnelle verticale

La signalétique directionnelle doit également être revue à cet égard. Pour exemple, pour se rendre dans le centre de Bruxelles, les automobilistes sont orientés vers le boulevard Guillaume Van Haelen ce qui va à l'encontre des principes Good Move.



Figure 18 : Signalétique au carrefour Van Volxem/ Van Haelen – source : Traject

A l'instar de l'une des recommandations faites dans le cadre des ateliers, il y aura lieu de compléter la signalétique en vue d'inciter les automobilistes à ne pas transiter par la maille,

mais aussi de les aiguiller vers les itinéraires à poursuivre de manière plus générale.

... en vue d'un cadre de vie et de déplacements plus agréable

Parmi les mesures proposées dans le cadre des ateliers, celui de l'embellissement de l'espace public a son importance. Pour rappel, le réaménagement de la place de l'Altitude 100 est préconisé spécifiquement par le présent PCM (cf. section 2.2.1), de même que doit l'être le carrefour formé entre les avenues Neptune, Armures, Sept Bonniers et Mozart qui doit être repensé en tant qu'espace public et non plus en tant que carrefour automobile. La Commune embellira donc progressivement ses espaces publics pour plus de qualité, de convivialité et d'attractivité, et cela vaut globalement pour l'ensemble du territoire.

Le développement de zones résidentielles et d'espaces de jeux sont également des actions à entreprendre, à l'image de cette aire aménagée à l'angle de la chaussée de Bruxelles et de la rue des Alliés.



Figure 19 : Carrefour Bruxelles / Tropiques – source : Traject

Certains participants à l'atelier ont également émis l'idée d'une trame verte entre la place Saint-Denis et la place de l'Altitude 100.

Un appel à idée pourrait être lancé par la Commune à cet égard.

... en vue d'améliorer la sécurité routière

Lors de l'atelier, différentes propositions ont été faites en vue d'améliorer la sécurité routière dans le quartier, dont celui de sécuriser les lieux accidentogènes (carrefour Molière/Alseberg, Mystère/Bourgogne), ou encore de prendre les mesures nécessaires pour faire respecter les limites de vitesse. En adéquation avec ce que recommande le présent PCM, il y aura lieu dans un premier temps d'objectiver les situations (vitesses pratiquées) en vue de prendre les mesures adéquates.

D'autres mesures ont été proposées et rejoignent les actions envisagées par ailleurs. Elles concernent l'amélioration des déplacements des piétons et des cyclistes dans le quartier (axe 1). A pointer, le souhait de sécuriser davantage de nombreuses traversées piétonnes via une plus grande mise en évidence (notamment à hauteur des accès au parc Duden). Dans le respect des principes Good Move, la création de trottoirs traversant doit être envisagée à certains endroits (et cela vaut pour l'ensemble du territoire ; cf. section 2.2).

Lutter contre le stationnement sauvage est un autre objectif à poursuivre, de même que de s'assurer de la bonne cohabitation et du respect mutuel de l'ensemble des usagers de la route.

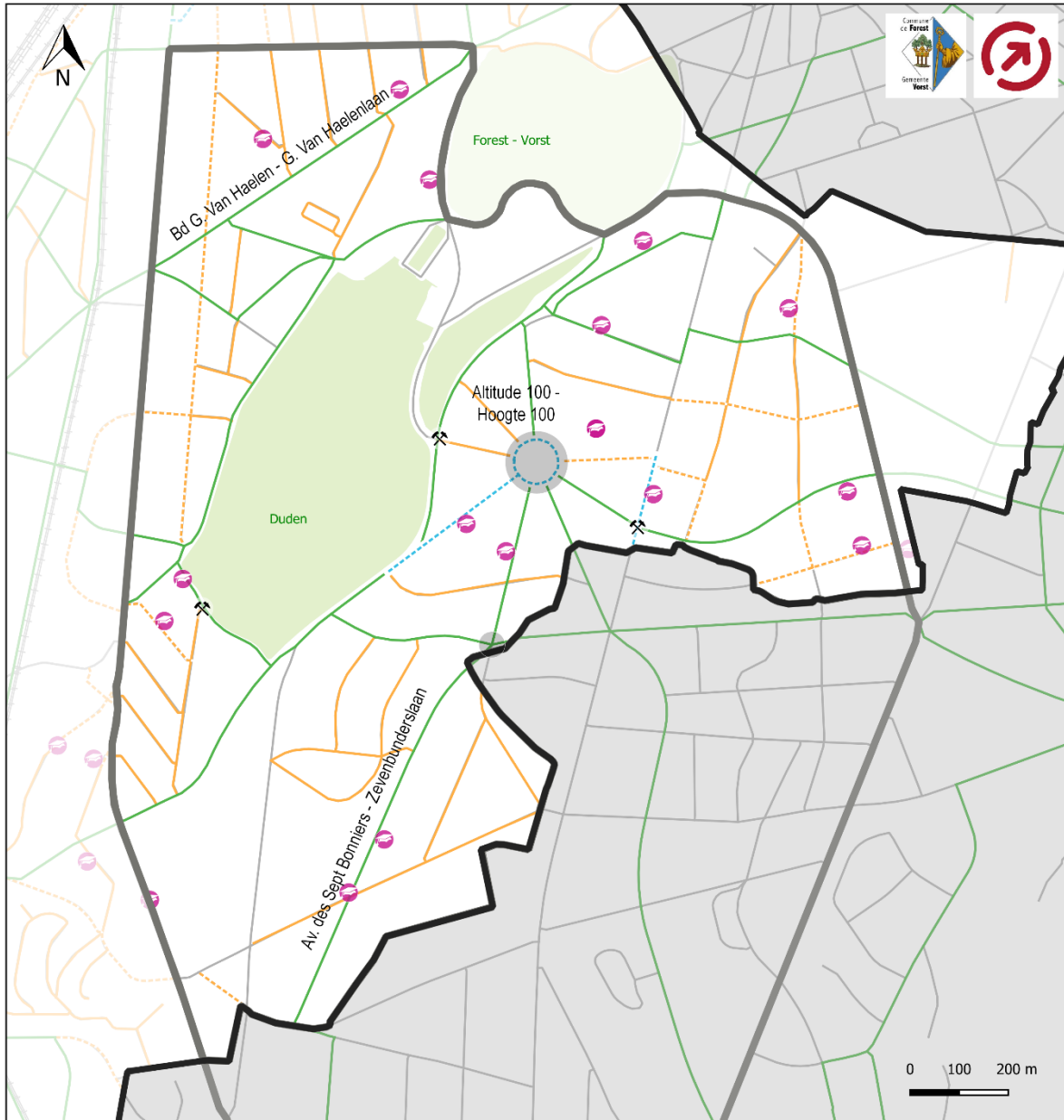
Une attention particulière à apporter aux abords d'école

Lors des ateliers, est apparu une volonté partagée de porter une attention particulière aux abords d'écoles et à leur accessibilité. Le présent PCM identifie plusieurs mesures à cet égard repris au chapitre suivant (cf. axe 3). Il ambitionne notamment le développement de rues scolaires.

Un développement de l'offre de mobilité et une incitation au recours de modes de déplacement durables

En parallèle de l'ensemble de ces mesures, faciliter et inciter au recours de mode de durables – que ce soit pour les habitants du quartier, de la Commune ou à plus large échelle

– contribuera à moins de trafic automobile dans le quartier et donc à un quartier plus apaisé. Celles-ci font spécifiquement l'objet de l'axe 3, présenté ci-après. Parmi ces mesures, les participants aux ateliers ont notamment marqué leur souhait de voir développer l'offre en stationnement vélo (de courte et longue durée) ou encore en véhicules partagés dans le quartier.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Actions proposées sur la maille Globe-Altitude 100 Forestoise
 Voorgestelde acties op het maas Globe-Hoogte 100

Fond de plan -Achtergrond

- Limite communale - Gemeentelike grens
- Limite Maille Globe-Altitude 100
Grens Globe-Hoogte 100 maas
- Parc - Park
- Voirie - Wegen
- Chemin de fer - Spoorweg

- Zone de rencontre planifiée ou a envisager - Geplande woonerf
- Zone propice au développement d'une zone résidentielle
Gebied geschikt voor de ontwikkeling van een woonerf
- Zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton CONFORT
Potentiële woonerf op de voetgangersnetwerk COMFORT
- Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur
- Espace public à repenser - Publieke ruimte opnieuw te bekijken
- Principal carrefour à sécuriser ou repenser
Belangrijkste kruispunten die veilig moeten worden gemaakt of heringericht
- Visibilité et accessibilité des abords d'école
Visibiliteit en bereikbaarheid van de schoolbenaderingen

3.3 Autres mailles

Les mailles « Neerstalle » et « ParviS » couvertes prochainement par des Contrats Locaux de Mobilité (CLM)¹⁶

La maille ParviS est en cours de CLM. Au stade de la rédaction du présent rapport, différents scénarios de circulation ont été proposés (cf. figure ci-dessous). Ils reposent sur la mise en place de filtres multimodaux (diabolo) en plusieurs endroits et, en complément, de mise à sens uniques ou changements de sens uniques de diverses portions de voirie (en sus des

nombreux sens uniques existants). Aucun choix n'a encore été fait quant aux scénarios retenus. Il s'accompagne d'autres mesures dont certaines concernent directement le territoire forestois, et notamment les avenues du Parc et du Roi.

Parce qu'elle repose en partie sur la reconfiguration de la Barrière de Saint-Gilles, une mise en œuvre à court terme du futur plan de circulation n'est pas attendue. Comme mentionné préalablement, elle n'est par ailleurs par recommandée avant le réaménagement de l'avenue W. Ceuppens.

Scénarios – schéma de principe Scenario's principeschema's

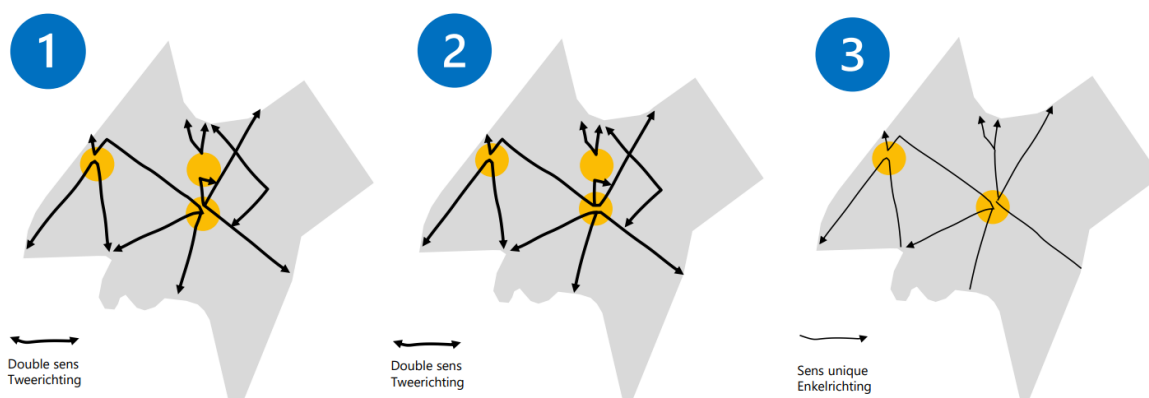


Figure 20 : Scénarios de circulation proposés pour la maille ParviS au moment de la rédaction du présent document – source : Tridée (2021)

¹⁶ Le contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM). Il vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en

renforçant la collaboration entre les Communes et la Région.

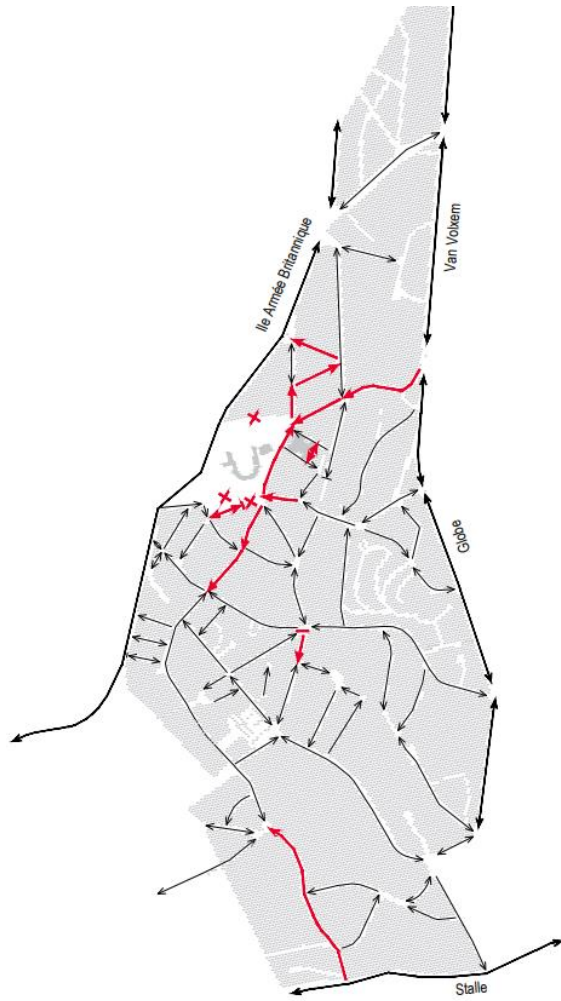
Quant à la maille « Neerstalle », le processus CLM a débuté en ce début d'année 2022. Celui-ci pourra s'appuyer sur les réflexions déjà effectuées dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest et qui a défini un plan de circulation pour le cœur de Forest. De même qu'il pourra également prendre en compte les réflexions menées dans le cadre du projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle, et qui propose la mise en place d'un sens unique sur la portion basse de cette chaussée (cf. schéma ci-après). Il devra par ailleurs s'appuyer sur la stratégie et les objectifs définis par le présent PCM, et pourra également s'inspirer du diagnostic effectué dans ce cadre. Il s'agira notamment de porter une attention particulière à tout éventuel report important de trafic sur d'autres voies locales de circulation

(l'avenue de Kersbeek ayant notamment été identifiée comme point d'attention à cet égard).

Vu le réaménagement prochain des espaces publics du cœur de Forest, la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation dans ce quartier pourrait s'effectuer assez rapidement.

Tant en ce qui concerne la maille Neerstalle que la maille ParviS, les CLM devront également se baser pour les parties forestoises, des objectifs et actions envisagées dans le cadre du PCM. Il appartiendra à la Commune de s'en assurer.

Elle s'assurera également de l'apaisement des portions de voiries (résidentielles) situées dans les autres mailles, en particulier des rues Berkendael et Darwin en concertation avec la Commune d'Ixelles (dans le cadre du futur CLM à établir).



4. AXE 3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ



4.1 Déplacements des personnes

4.1.1 Accès à l'information

Elargir l'accès à l'information via la mise en place en collaboration avec la Région de points d'information et de services intégrés à la mobilité (boutique mobilité)

Outre le fait de pérenniser les canaux d'information existants (site internet, Facebook, bulletin communal), le PCM ambitionne le développement de boutiques de mobilité sur le territoire communal, à l'instar de ce que prévoit le plan régional de mobilité Good Move.

Des boutiques de mobilité, source d'information et d'accompagnement vers une mobilité durable

La vocation de ces boutiques est de constituer « des points de contact pour l'usager [...] lui permettant d'accéder à de l'information et du conseil sur l'ensemble des services liés à la mobilité, et d'avoir la possibilité d'acheter ou de s'abonner à ces services »¹⁷.

Le sondage réalisé lors des ateliers participatifs menés dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité a confirmé l'intérêt de la majorité des participants de disposer de tels lieux et services. Parmi ces services : le fait de pouvoir disposer d'informations générales sur l'offre de mobilité, et d'acheter ses titres de transport étaient souhaités par plus de la moitié des 44 répondants. Nombreux étaient aussi ceux qui étaient intéressés de recevoir des conseils personnalisés sur les solutions de mobilité. Certains étaient en faveur d'autres services, dont le fait de pouvoir tester certaines formes de mobilité (dont les engins de micromobilité). A noter que seul moins d'1 personne sur 7 ne trouvait pas d'intérêt dans la création de tels points d'information et de services.

¹⁷ Source : Plan Régional de Mobilité GoodMove

L'exemple grenoblois (France)

Les agences de mobilité présentes sur le territoire grenoblois constituent un exemple à cet égard. Dans ces agences, les usagers ont la possibilité :

- D'acheter tous les tickets et abonnements du réseau de transport de l'agglomération grenobloise (TAG) ;
- D'acheter et recharger leur carte permettant l'accès à l'ensemble du réseau de transport de la Région Auvergne Rhônes-Alpes (Ourà) ;
- De disposer d'information horaires, itinéraires, et infotrafic ;
- D'avoir des conseils personnalisés sur les solutions de mobilité dans la Métropole grenobloise.



Source : tag.fr

Des boutiques à développer à l'échelle de l'ensemble du territoire

Actuellement, le territoire forestois ne comporte aucune structure faisant office de boutique de mobilité, ou qui pourrait être amené à la devenir. Il n'existe pas de BOUTIK STIB (ni de KIOSK), et les gares de Forest-Est et Forest-Midi ne comportent pas de guichet. Le concept doit donc d'autant plus être développé à Forest.

Sur le territoire, il est proposé de créer, en collaboration avec la Région, au minimum deux, voire trois boutiques :

- Une dans le bas de Forest, qui pourrait prendre place à hauteur de la gare de Forest-Est ;
- Une autre davantage à destination des habitants et autres usagers du quartier de l'Altitude 100. Celui-ci pourrait prendre place à hauteur de la station Albert, et/ou être plus centrée et située au niveau de l'Altitude 100 ;
- Une dernière pourrait être créée davantage dans le nord-ouest de la Commune, aux environs du Wiels.

Ces boutiques doivent être conçues en collaboration avec d'autres acteurs. Le Plan Régional de Mobilité mentionne d'ailleurs que la Région soutiendra et accompagnera le développement de tels services au sein des communes. La STIB, et dans une moindre mesure la SNCB constitue ainsi d'autres partenaires potentiels à consulter.

Les Communes voisines pourraient également constituer des partenaires privilégiés dans la mesure où les services pourraient être mutualisés et profiter aux citoyens de plusieurs communes.

Le choix définitif des lieux d'implantation sera idéalement déterminé avec l'ensemble des partenaires afin d'assurer un maillage cohérent à l'échelle supra-communale.

4.1.2 Stratégie de communication

Faire connaître l'offre multimodale permettant l'accès aux principaux pôles de déplacements

En complément des outils existants visant à faire connaître globalement l'offre de mobilité sur son territoire, la Commune prendra des mesures en vue de mettre en évidence la relativement bonne accessibilité de ses principaux pôles de déplacements (échelle locale), en particulier :

- Des principaux complexes publics communaux (complexes sportifs, centre culturel, ...);
- Des deux noyaux commerciaux que sont le cœur de Forest et l'Altitude 100.

A cet effet, la réalisation et diffusion de cartes d'accessibilité multimodale de chacun de ces lieux est une option. Elles pourraient mettre en évidence leur proximité à pied et à vélo pour de nombreux citoyens, la qualité de leur accessibilité en transport en commun, etc.

Des campagnes de sensibilisation auprès des usagers de ces lieux est une autre mesure qui pourrait être mise sur pied.

Une stratégie de communication spécifique devrait également être mise en place à destination des établissements scolaires en vue d'inciter encore davantage d'enfants (et de membres du corps enseignants) à venir autrement qu'en voiture à l'école (cf. également ci-après). Cette conscientisation touche également plus largement les parents qui viennent déposer leurs enfants à l'école. Celle-ci devrait se faire dans le cadre des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) à développer sur le territoire.

L'exemple leuzois (Hainaut)

A Leuze-en-Hainaut, un guide la mobilité scolaire a été édité et diffusé par l'administration communale auprès de l'ensemble des enfants scolarisés sur le territoire communal.



Source : Administration communale de Leuze-en-Hainaut

Communiquer et sensibiliser en vue d'une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route

Lors des ateliers menés dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et dans le cadre de l'enquête publique, a été mis en avant la nécessité de sensibiliser les différents usagers de la route à une meilleure cohabitation et respect mutuel de l'autre. A cet égard, différentes campagnes de sensibilisation et d'information devront être menées par la Commune (éventuellement en partenariat avec d'autres acteurs tels que la zone de police, la

Région, les opérateurs de mobilité), ce qui peut se faire par différents biais :

- Sensibilisation sur le terrain auprès des usagers ayant des comportements inadaptés ;
- Sensibilisation et information via différents canaux de communication ;
- Dispense de formations au code de la route et à la pratique de certains engins de déplacements (engins de micromobilité, vélos à assistance électrique, vélos cargo, notamment).

4.1.3 Accès aux services de mobilité

Développer l'offre en stationnement pour vélos sur le territoire communal

Si l'offre en stationnement pour vélos tend à s'accroître ces dernières années et compte déjà un nombre important de dispositifs (> 760 arceaux, une quarantaine de box à vélos, et trois parkings pour riverains), le présent PCM ambitionne d'accroître celle-ci.

La Commune devra donc continuer à développer progressivement l'offre en stationnement vélo sur son territoire durant les prochaines années.

Pour une utilisation de courte mais aussi de longue durée

Outre des dispositifs permettant un usage de courte-moyenne durée (type arceaux avec une offre qui répond au minimum aux exigences du PRPS), il s'agit aussi et surtout de développer l'offre pour une utilisation de moyenne (arceaux couverts) ou plus longue durée (locaux et box fermés) :

- Pour les riverains (longue durée), qui n'ont pas toujours la possibilité de stationner leurs engins à leur domicile ;
- Pour les usagers du train et de l'ensemble des autres transports publics de manière plus large (moyenne/longue durée). Une telle offre doit notamment être développée à hauteur des principaux pôles d'échange (gares de Forest-Est et de Forest-Midi, station de métro Albert, arrêts Forest-

Centre, Wiels, etc...), en collaboration avec la SNCB et la STIB ;

- A proximité des pôles de déplacement pour les visiteurs (moyenne durée). Les complexes sportifs (Bempt, Union) devront notamment être équipés. La Commune s'assurera par ailleurs que des emplacements en suffisance sont présents à proximité des écoles et des autres principaux pôles de la Commune, dont le pôle ABY.

L'offre devra inclure des dispositifs pour les vélos particuliers, tels les vélos cargo. Des dispositifs permettant la recharge de vélos à assistance électrique pourraient également être proposés.

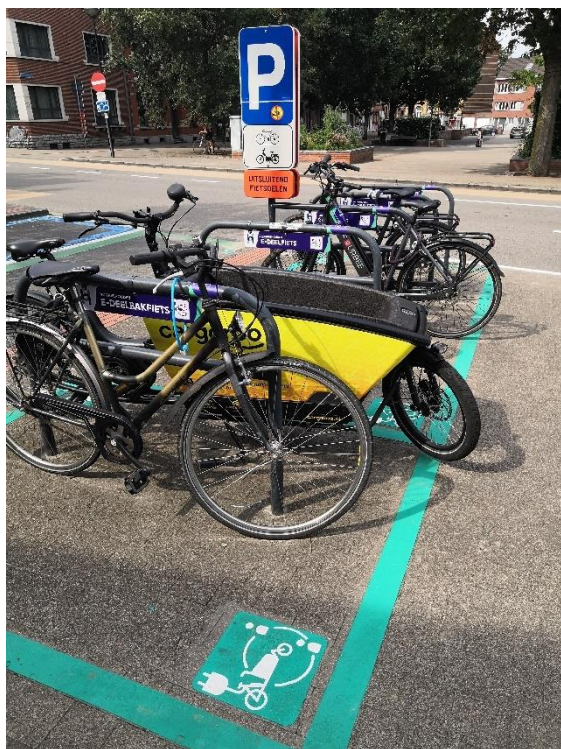


Figure 21 : Dispositif de stationnement pour vélos cargos (Louvain) – source : Traject

Une offre à largement élargir dans le bas Forest

Globalement, le bas Forest est moins équipé en stationnement pour vélos. Or, cette zone dispose aussi de moins de services de mobilité tels que vélos et voitures en libre-service, scooters partagés.

Attacher une attention particulière à cet aspect lors des nouveaux projets

Le Règlement Régional d'Urbanisme impose un quota d'emplacements de parcage pour vélos à prévoir dans les nouveaux projets. Outre le respect de cette réglementation, la Commune attachera de l'importance à la qualité de l'offre, aux possibilités de stationnement offertes pour le parcage de vélos particuliers (vélos cargo, etc.), ou encore au fait qu'une offre suffisante soit prévue pour les visiteurs.

A ces différents égards, la Commune se référera utilement au **Master Plan – Stationnement vélo** édité par Bruxelles-Mobilité.

Solliciter les opérateurs de mobilités partagées pour développer l'offre sur l'ensemble du territoire communal

En vue de renforcer l'offre sur le territoire communal, la Commune sollicitera les opérateurs de mobilités partagées :

- Villo ! et Cambio : en vue de proposer une offre dans les quartiers actuellement non desservis (cf. cartes ci-après). Concernant le service Villo !, nombreuses sont les stations qui pourraient être implantées ;
- Services de vélos, scooters et voitures en libre-service en vue d'étendre l'offre à l'ensemble de la Commune.

Par ailleurs, la Commune facilitera le développement de cette offre, en particulier en « stations fixes », via la mise à disposition de places visibles et accessibles aux opérateurs de mobilité partagée.

Elle promouvra aussi cette mobilité partagée entre particuliers (dans sa communication).

Gérer le stationnement des trottinettes et autres engins de micromobilité en voirie

Si le recours aux trottinettes et autres engins de micromobilités contribuent à une mobilité plus durable, il est aussi important de pouvoir gérer

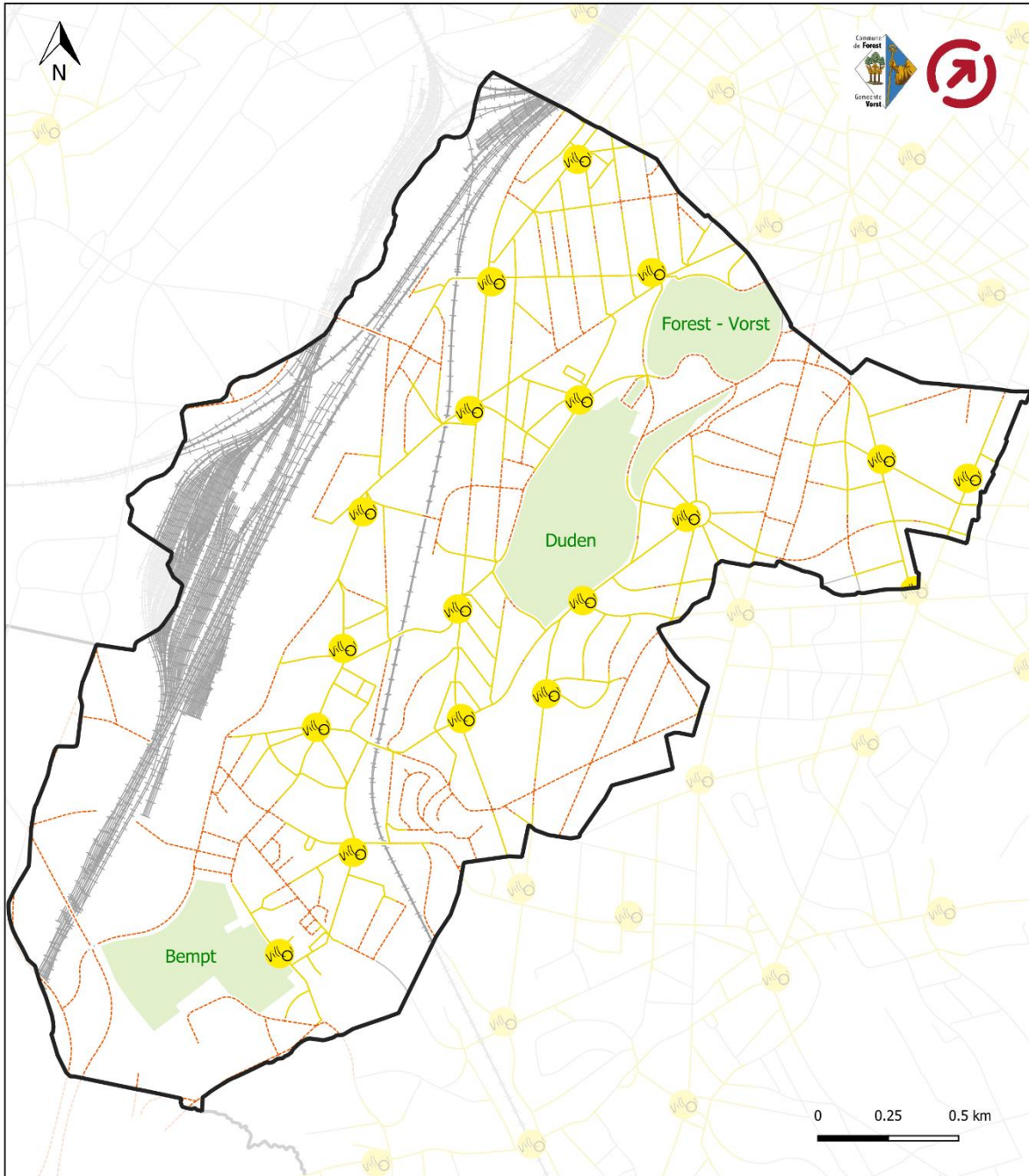
le stationnement de ces engins qui s'effectuent souvent de manière sauvage sur l'espace public entravant notamment le déplacement des piétons. En l'attente d'une éventuelle évolution de la réglementation supra-communale, la Commune prendra des mesures en vue d'une telle gestion.

Evaluer les possibilités de développement de l'offre en transport public

Dans le cadre de la présente étude diverses liaisons ont été pointées comme manquantes dans le réseau de transport public par les citoyens, et pouvant constituer une alternative intéressante pour de nombreux forestois :

- Liaison entre le cœur de Forest et l'Altitude 100 qui sont les deux principaux noyaux commerciaux de la commune, et qui concentre par ailleurs de nombreux pôles de déplacements. Aujourd'hui aucune liaison directe n'est possible entre ces deux pôles de l'entité ;
- Et dans une moindre mesure, liaison entre Forest, et plus particulièrement le quartier « Union », et le centre d'Uccle.

A cet égard, la STIB en partenariat avec la Région étudiera les possibilités de développement de l'offre en transport public.



**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**

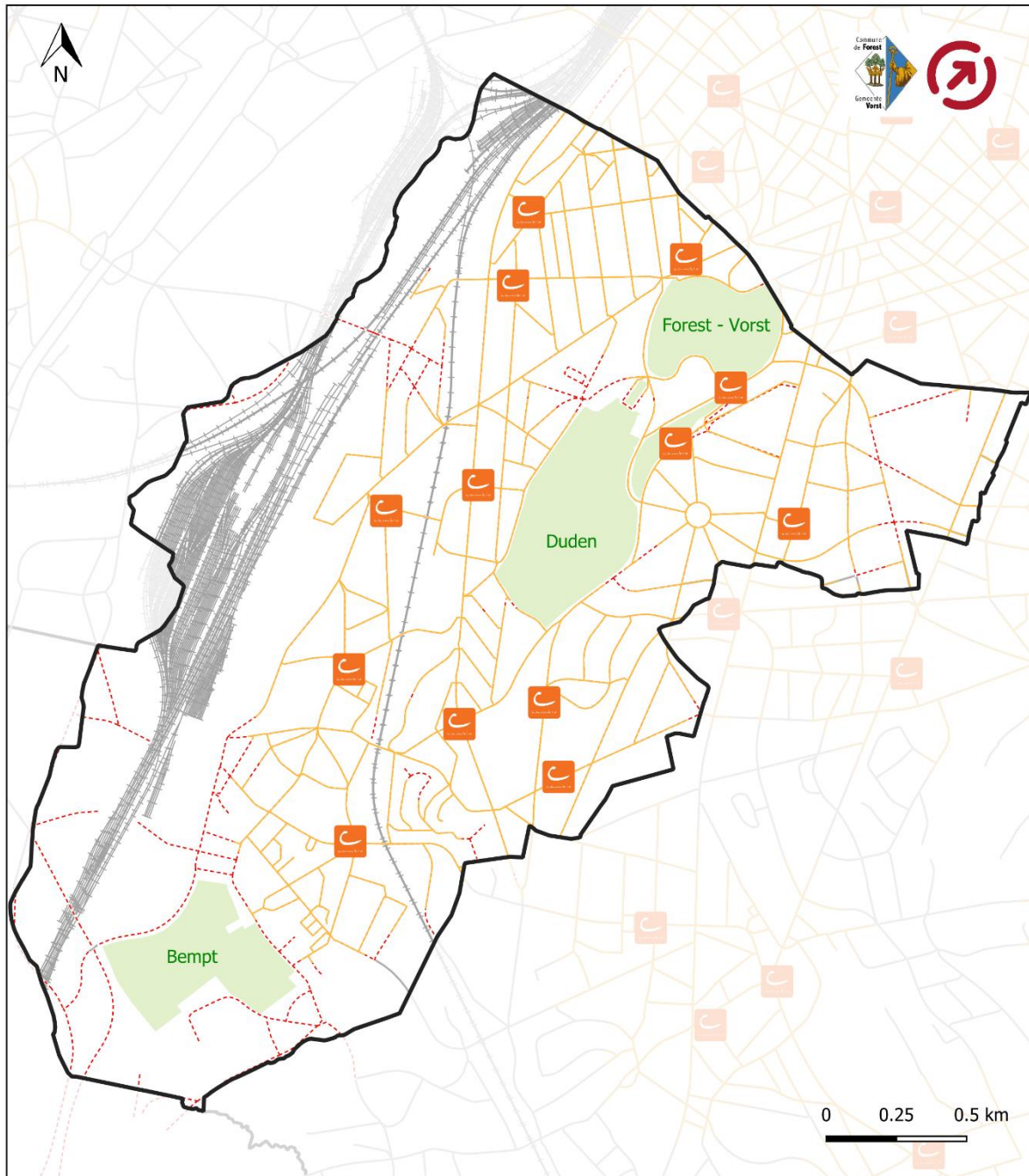
Phase 3 : Présence et absence de services de mobilité partagée
Fase 3 : Aanwezigheid en afwezigheid van mobiliteitsdiensten








**Fond de plan
Achtergrond**

- Frontières communales
Gemeentelijke grenzen
- Parcs - Parks
- Chemin de fer
Spoorweg
- Voirie - Wegen

Service cyclable - Fietsdienst

- Villo!
- 300m depuis la station
300m van het station
- Absence de service Villo!
Afwezigheid van Villo! dienst



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p>	<p>Phase 3 : Présence et absence de services de mobilité partagée Fase 3 : Aanwezigheid en afwezigheid van mobiliteitsdiensten</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>  Frontières communales Gemeentelijke grenzen  Parcs - Parks </p> <p>  Chemin de fer Spoorweg  Voirie - Wegen </p>	<p>Service auto - Autodienst</p> <p>  Cambio  500m depuis la station 500m van het station  Absence de service Cambio Afwezigheid van Cambio dienst </p>

4.1.4 Exemplarité de l'administration communale

Définir des objectifs ambitieux et exemplaires dans le Plan de Déplacements d'Entreprise

Bien que la part modale des déplacements domicile-travail en voiture (37%, 2017) se situe en-deçà de la moyenne observée dans des zones d'accessibilité similaires¹⁸, le PCM ambitionne une plus grande exemplarité de l'administration communale. Cela doit se traduire notamment au travers des objectifs repris dans le prochain PDE de l'administration communale – qui doivent être au minimum alignés avec ceux du Plan Régional de Mobilité, et définis sur base de la distance domicile-travail du personnel.

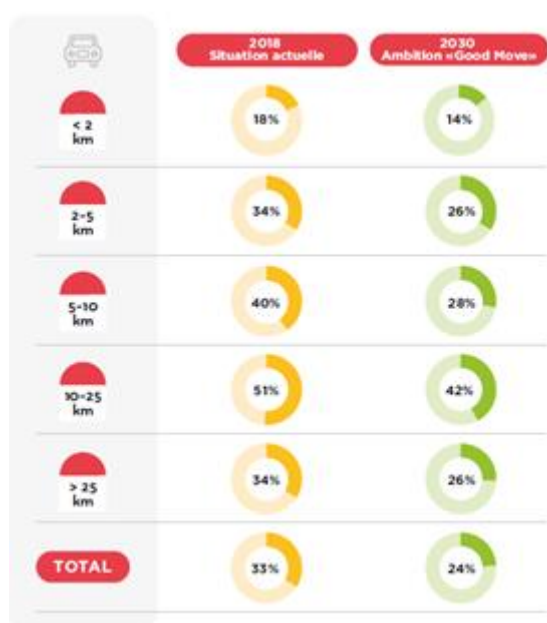


Figure 22 : Evolution attendue de la part modale de la voiture selon la distance de déplacement – source : Plan Régional de Mobilité (2020)

Faciliter davantage les déplacements domicile-travail autrement qu'en voiture (et inversement)

La Commune prendra des mesures complémentaires à celles existantes (remboursement abonnement TP, indemnité vélo, prime piéton, ...) en vue d'inciter et d'encourager le personnel communal à se rendre à l'administration autrement qu'en voiture. Par exemple, via la mise à disposition d'infrastructures de stationnement vélos de qualité, vestiaires et douches, leasing vélos (à assistance électrique), etc. A l'inverse, elle ne facilitera pas un accès en voiture, en particulier pour les personnes habitants à proximité et/ou disposant d'alternatives. Elle reverra sa politique de stationnement à cet égard (cf. axe 4).

Faciliter davantage les déplacements professionnels autrement qu'en voiture (et inversement)

De la même manière, la Commune prendra des mesures complémentaires afin d'inciter et d'encourager le personnel communal à effectuer ses déplacements professionnels autrement qu'en voiture. La Commune dispose déjà à cet effet de vélos et de vélos à assistance électrique. Est également envisagé le prêt des vélos. Aucun membre du personnel communal n'est toutefois désigné pour gérer, entretenir, faire réparer, etc., le parc de vélos, ce qui ne contribue pas à sa bonne utilisation. Il y aura lieu de dédier une personne à ces différentes tâches. Celle-ci pourrait de manière plus large prendre en charge l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de Déplacement d'Entreprise de l'administration communale.

¹⁸ Ce qui peut s'expliquer par la part importante de travailleur habitant la Région de Bruxelles-Capitale ou les environs proches de Forest (> 60%).

4.1.5 Accompagnement des acteurs locaux

Poursuivre et étendre le champs des évènements visant une mobilité plus durable

Dans les années à venir, la Commune continuera à organiser ses évènements visant à une mobilité plus durable. Essentiellement tournés vers la pratique du vélo, ces évènements pourraient s'ouvrir à la promotion et découverte d'autres mode de déplacements (engins de micromobilité, services de transport à la demande, etc.). Ces évènements pourraient être organisés en collaboration avec d'autres partenaires (associations, Bruxelles-Mobilité, Bruxelles-Environnement, ...).

Dans le cadre d'un accompagnement visant les personnes impactées par les nouvelles mesures de la zone de basses émissions, des parcours découvertes sont organisés par Bruxelles-Environnement et animés par un coach en mobilité spécialisé (cf. lez.brussels)

LOW EMISSION ZONE Votre véhicule est impacté par la LEZ?

.brussels

Découvrez les différentes façons de vous déplacer à Bruxelles avec les Mobility Visit!

100% gratuit - 100% découverte

Echanger avec les acteurs locaux

Une à plusieurs fois par an, la Commune échangera avec les acteurs locaux en vue d'identifier les difficultés, les besoins, et les éventuelles mesures à prendre en vue de faciliter le recours à des modes de déplacements plus durables. Parmi les acteurs à consulter les commerçants (par le biais des associations de commerçants), les directeurs d'écoles, les entreprises, les organisations sportives et culturels, etc.

Soutenir la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux

En complément, la Commune soutiendra les mesures portées par les acteurs locaux en vue de faciliter et d'inciter à une mobilité plus durable. Elle contribuera dans la mesure du possible à la bonne mise en place des mesures, et pourrait éventuellement y contribuer financièrement (ex : prime de soutien, achat de matériel, ...).

La Commune pourrait notamment soutenir la création de pédi et vélo-bus dans les écoles.



Source : Traject

Renforcer la visibilité et sécurité des abords d'école

Bien que divers éléments existent pour rendre visible et sécuriser les abords d'école, ces aspects mériteraient à être renforcés. Par exemple, via du mobilier urbain visible et coloré,

via un aménagement/revêtement particulier, etc.

La Commune et la Région se référeront également utilement aux recommandations faites par Perspective.Brussels à cet égard ([Focus - Des abords d'école de qualité | perspective.brussels](#))

4.1.6 Facilitation de l'intermodalité

Renforcer l'offre de services de mobilité aux principaux pôles d'échange

Ces principaux pôles (en particulier les gares de Forest-Est et Forest-Midi, et la station Albert) doivent notamment être équipés rapidement de dispositifs de stationnement pour vélos permettant un stationnement de moyenne ou longue durée (abris couverts, locaux ou box). Une station Villo ! et/ou Blue Bike équipera ces lieux à court terme (seule la gare de Forest-Est dispose d'une offre Villo ! dans les environs). Concernant la station Albert, le développement de l'offre en stationnement vélo, et le remplacement d'une offre Villo ! doit se faire dès la fin des travaux d'aménagement de la station Albert (travaux de la STIB) en cours, de même que le placement d'une station Cambio.

Outre les éventuelles boutiques de mobilité qui pourraient y être aussi développées (cf. section 4.1.1. « Accès à l'information »), d'autres services pourraient être offerts, tels que points de recharges pour vélos à assistance électrique, bornes de réparation pour vélos, consignes, etc.

Il est nécessaire de faciliter l'intermodalité aux principaux pôles d'échange, comme ici à la gare de Forest-Est.



Figure 23 : Gare de Forest-Est – source : Traject

Les plus petits pôles d'échange (Saint-Denis, Wiels, Rochefort, etc.) doivent également être équipés au minimum de dispositifs de stationnement pour vélos en suffisance.

Aménager les abords de gares et principaux pôles d'échange

La gare de Forest-Est

Dans le cadre du projet « Tracé de l'Eau », les connexions piétonnes vers la gare de Forest-Est ont été améliorées (escaliers remis en état, rampe d'accès pour personne à mobilité réduite). Des actions complémentaires peuvent encore être entreprises en vue de valoriser, de rendre plus attractifs et plus accessibles ce pôle d'échange (via le chemin d'accès). Le projet Parc des Deux Rives constitue une première opportunité à cet égard.



Figure 24 : Gare de Forest-Est – source : Traject

La gare de Forest-Midi

Bien que moins fréquentée (215 montées/j en semaine) que la gare de Fores-Est (485 montées/j en semaine), la gare de Forest-Midi gagnerait également à être quelque peu valorisée et rendue plus accessible.



Figure 25 : Gare de Forest-Midi
Source : Traject

La station de métro Albert

Enfin, au vu de son rôle sur le territoire communal, et plus largement à l'échelle supra-communale, et de la qualité actuelle de ses abords, un réaménagement de ses abords est à prévoir. Aujourd'hui, les abords de cette station sont très peu mis en valeur, et tant l'attractivité que son accessibilité (universelle) doivent être renforcées. La poursuite de l'aménagement prévu (permis d'urbanisme obtenu) devra être mis en œuvre dès que le chantier de l'aménagement de la station de métro le permettra.

Dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade, un réaménagement de la zone sera réalisé en cas de passage du tram en surface. A défaut, un tel réaménagement devra être planifié.

A court terme, des interventions mineures peuvent être faites en vue d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité de ce pôle de déplacement.

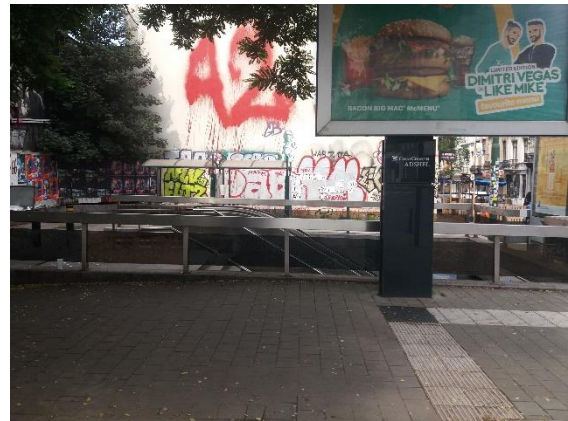


Figure 26 : Abords de la station de métro Albert
Source : Traject

4.2 Livraisons

Etablir un Plan de Livraison d'Entreprise pour l'administration communale (et encourager les entreprises de la Commune à en faire de même)

La Commune montrera tout d'abord l'exemple d'une gestion plus durable de ses marchandises via la création d'un Plan de Livraison d'Entreprise (PLE).

Elle encouragera et accompagnera les autres entreprises de la Commune à se doter d'un tel outil.

En complément de l'action proposée précédemment, la personne qui aurait la charge du PDE pourrait également se voir charger du PLE, et constituer la personne de référence pour les entreprises externes.

Mobiliser et soutenir les commerçants en vue d'une gestion plus durable de leurs marchandises

A l'instar des autres acteurs locaux et en complément de la mesure ci-après, la Commune incitera et accompagnera aussi les commerçants dans une démarche visant une mobilité plus durable et une limitation des kilomètres parcourus pour les livraisons. Dans un premier temps, elle rencontrera ceux-ci en vue de les sensibiliser et d'identifier les mesures qui pourraient être prises en ce sens, les besoins des acteurs, et les éventuels freins rencontrés.

Ensuite, parmi les actions qui peuvent être entreprises par la Commune : la mise à disposition de dispositifs de stationnement pour le parcage de vélos cargos ; la création d'une prime à l'achat de tels engins pour les livraisons ou d'autres initiatives visant une mobilité plus durable ; la transformation de places de stationnement en espace dédié aux activités commerciales (terrasses, etc.) ; etc.

Etudier les possibilités de mise en place d'espaces dédiés à la logistique de proximité

Il existe déjà sur le territoire un ensemble de points dans lesquels les particuliers peuvent

recevoir et déposer leur colis, qu'ils soient gérés par la poste ou d'autres acteurs privés.

En complément, le présent PCM recommande le développement de systèmes de consignes et/ou hubs de dépôt de colis (7j/7, 24h/24) :

- Aux nœuds multimodaux (gares de Forest-Est et Forest-Midi, station Albert) ;
- En différents lieux de la Commune, en vue de limiter le trafic de (petites) marchandises au sein des quartiers/mailles. Le développement de tels système doit être encouragé via la délivrance des permis d'urbanisme.

La création d'espaces dédiés à la logistique de proximité doit être envisagés dans les noyaux commerciaux (Saint-Denis, Altitude 100, voire Wielemans-Ceuppens). A cet effet, une étude spécifique sera réalisée en concertation avec les commerçants afin d'identifier la faisabilité, les besoins, la pertinence, et la forme de ces espaces. Il s'agit de limiter les flux de transport des marchandises et d'assurer le transport du dernier kilomètre via des modes de transport plus durable, tout en assurant un minimum de « confort » pour les transporteurs et commerçants.

En parallèle, doit être étudiée, en concertation avec les commerçants, la possibilité de restriction des livraisons dans les noyaux commerciaux ou à l'échelle des mailles. Ces restrictions peuvent être :

- Temporelles : autorisation de livraison qu'à certaines périodes ;
- Reliées à la charge et/ou à la taille des véhicules.

5. AXE 4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT



5.1 Réduire la pression en stationnement via une politique communale adaptée

Les actions ici proposées s'appuient et confirment celles reprises dans le projet de PACS. Elles complètent les autres actions visant un report modal et une diminution du nombre de voitures possédées par ménage.

Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionales en matière de tarification et de dérogation

Cela passe par :

- L'adaptation du règlement-redevance communal. En parallèle, des réflexions doivent être menées en vue d'inciter l'utilisation des places de stationnement au sein des immeubles de logements (et de bureaux) et autres parkings hors voirie. Celles-ci doivent être menées de front avec les réflexions régionales. Le PRM Good-Move envisage notamment d'adapter le PRPS pour une assurer une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie ;
- L'adoption d'une sectorisation du stationnement ;
- La limitation du nombre de dérogations, en particulier pour les professionnels sédentaires, les enseignants, et les visiteurs (voir aussi 5.4.).

Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie

Il s'agit de renforcer les contrôles en vue d'atteindre le rythme de 2 passages quotidiens tant dans les zones rouges, que sur le solde des autres places de stationnement réglementées.

5.2 Réduire l'emprise du stationnement en voirie

Divers projets réduisant déjà l'emprise du stationnement en voirie...en particulier dans le cœur de Forest

L'emprise du stationnement en voirie est déjà amenée à diminuer de manière non négligeable dans les années à venir à la suite des différents projets de réaménagement planifiés et envisagés sur la Commune – en vue de plus de convivialité, d'une circulation plus confortable et sécurisée pour les modes actifs, et une meilleure qualité d'espaces publics.

Le réaménagement des **espaces publics du cœur de Forest** entrainera dans un premier temps la suppression d'une centaine d'emplacements, principalement au niveau de la place Saint-Denis. Diverses pistes sont envisagées en vue de compenser partiellement la réduction de l'offre en stationnement (mutualisation de parkings existants et disponibles, report possible sur le boulevard de la Deuxième Armée Britannique, etc.). Dans un second temps, une trentaine de places sont également amenées à être supprimées sur la portion de la chaussée de Bruxelles comprise entre la rue Saint-Denis et la rue Marguerite Bervoets. Une compensation (partielle) devra le cas échéant être envisagé, via par exemple la mise à disposition de places dans le cadre des projets de développement à venir dans le quartier.

... et de manière plus limitée à d'autres endroits

Le réaménagement prévu prochainement de la **chaussée de Neerstalle** (2023) entrainera également la suppression de quelques places de stationnement en voirie.

A plus long terme, selon les options prises pour le tracé du tram de rocade, quelques places de stationnement seront également supprimées le long de l'**avenue Besme** et de l'**avenue Reine Marie-Henriette**, ainsi que dans la première portion de l'**avenue Albert** (à proximité du #Albert).

Une réduction de l'emprise du stationnement en voirie nécessaire ailleurs... spécifiquement le long des avenues Wielemans Ceuppens et Pont de Luttre

En vue d'y améliorer sensiblement les conditions de déplacement des piétons, des cyclistes et des véhicules motorisés, compte tenu de l'emprise du stationnement le long de cette voirie (4 bandes de stationnement pour un total de 165 places), et du fait qu'elle constitue l'option la plus pertinente, la réduction de l'emprise du stationnement est une nécessité le long de l'avenue Wielemans Ceuppens. Une attention particulière devra être portée aux aspects de livraison, et aux places réservées au PMR.

Pour les mêmes raisons, il est également nécessaire de réduire l'emprise du stationnement sur l'avenue du Pont de Luttre.

Si le gain de cette réduction est important pour l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs et véhicules motorisés, l'impact sur l'offre en stationnement en voirie dans le quartier n'est pas négligeable. Dans un premier temps, une compensation (partielle) est de ce fait nécessaire. Diverses pistes sont ici proposées dont la faisabilité devra être vérifiée :

- Mutualisation de l'offre disponible dans les immeubles de bureaux et commerciaux voisins ;
- Mise à disposition de places de parking dans le projet « Forest-sur-Senne » ;
- Analyse des possibilités dans l'ancien bâtiment DiamantBoard (Foyer du Sud et Archives du Royaume).

Par ailleurs, il y aura lieu d'inciter à l'utilisation des places de stationnement disponibles au sein des logements (plutôt qu'en voirie), même si l'offre est ici limitée (42 places selon les données de Parking.Brussels).

... mais aussi en d'autres endroits

En vue d'élargir l'espace de circulation pour les piétons, et de limiter les conflits entre cyclistes, automobilistes et transport public dans la portion la plus pentue de l'avenue Victor Rousseau, le stationnement en épi doit être supprimé au profit d'un stationnement longitudinal. Au vu de l'occupation actuelle des 110 emplacements concernés (< 50% en période nocturne et 25% durant la journée¹⁹), et de la réduction du nombre de places que cela entraînerait (environ la moitié des places), une compensation n'est pas indispensable. D'autant qu'elle n'est pas non plus indispensable pour absorber les besoins en stationnement des visiteurs de Forest-National compte tenu de la volonté de cet organisme de dissuader tout stationnement à moins de 1km autour de la salle²⁰.

Cette option doit également être envisagée à plus long terme sur les autres portions de cette avenue. Il en est de même sur l'avenue Jupiter.

D'autres portions de voiries devraient également voir se réduire l'emprise du stationnement pour les raisons déjà évoquées dont l'Altitude 100 et la chaussée d'Alseberg.

En parallèle, la Commune évaluera les possibilités (et pertinence) de réduction de l'offre en stationnement en voirie lors des réaménagements planifiés d'espaces publics.

¹⁹ Source : Parking.brussels (2020)

²⁰ Source : Protocole relatif à la salle de spectacle de Forest National établi dans le cadre du règlement de taxes sur les spectacles et les divertissements.

Dans chacun des cas, il y aura lieu :

- D'analyser la nécessité de compenser (partiellement) la perte en stationnement au regard du taux d'occupation actuelle des places de parking dans la zone ;
- D'évaluer les possibilités de report dans des parkings existants (dont celles offertes par les immeubles de logements, de bureaux, etc.)

En adéquation avec le projet de PACS, l'Agence du Stationnement rédigera un plan global qui contient toutes les initiatives relatives à la capacité d'augmentation du nombre de places dans des parkings bureaux, des parkings riverains ou de proximité, ou des parkings de transit.

Une attention particulière sera portée à la perte et nécessité de compensation des places de stationnement destinées à des usages spécifiques, telles les PMR, les livraisons, etc. (cf. section 5.2)

5.3 Faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune

Privilégier la mise à disposition de cartes de dérogation aux usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune

Le présent PCM recommande de limiter le nombre de cartes de dérogation, et de privilégier la mise à disposition des cartes « professionnelles » à certaines catégories d'usagers : professionnel de la santé et du secteur de la construction.

Doit aussi être étudiée en collaboration avec l'Agence Régionale de Stationnement, et au regard du nouveau Plan Régional de Politique de Stationnement à venir, la possibilité de réserver des places en voirie (ou hors voirie) pour ces profils particuliers. Le cas échéant,

une attention sera apportée à cet égard lors des réaménagements d'espaces publics.

Assurer le respect des espaces destinés à la livraison

A l'instar de ce que recommande le projet de PACS, la Commune prendra les mesures nécessaires en vue de faire respecter les espaces destinés aux livraisons. Celui-ci préconise à cet effet une dépénalisation du stationnement (zones jaunes), en privilégiant les secteurs commerçants et les aires les plus problématiques.

Il s'agira également d'assurer une mise à disposition suffisante d'espaces de livraison, tout en gardant à l'esprit la volonté d'une gestion plus durable des marchandises sur le territoire (cf. Axe 3).

5.4 Accompagner le développement des motorisations électriques

Dans le respect des modalités fixées par le gouvernement (critères de répartition, définition des emplacements, extension du réseau de bornes), la Commune planifiera le déploiement du réseau d'infrastructures de recharge électrique sur son territoire.

A noter que depuis 2019, la Commune répond aux demandes faites par les citoyens. En 2019-2020, 7 lieux se sont vus équipés de bornes. En 2021-2022, 12 nouveaux lieux seront équipés.

Il serait opportun de cartographier ceux-ci afin d'avoir une vue d'ensemble du déploiement du réseau et dans le but d'avoir un bon maillage à l'avenir.