

RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLAN
COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE DE
FOREST

Bruxelles, le 3 novembre 2021
BEL010494

CSD Ingénieurs Conseils SA
Boulevard Paepsem 11
1070 Anderlecht
t +Tel 02 340 29 10
f +Fax 02 340 29 19
e bruxelles@csgivingieurs.be
www.csgivingieurs.be

Table des Matières

PRÉAMBULE	12
1. INTRODUCTION GÉNÉRALE	13
1.1 Cadre d'élaboration du rapport d'incidences (RIE)	13
1.2 Objectifs et structure du rapport	13
1.3 Source des données	15
1.4 Périmètre d'étude considéré	15
2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	16
2.1 Cadre d'élaboration du projet de PCM	16
2.2 Objectifs et structure du projet de PCM	16
2.3 Présentation du plan d'actions	18
2.4 Cartographie des interventions	21
3. EXAMEN DES OBJECTIFS DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ AU REGARD DES PLANS ET PROGRAMMES EN VIGUEUR	28
3.1 Plans et programmes régionaux	28
3.2 Plans et programmes communaux	36
4. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE	41
4.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels	41
4.2 La mobilité	47
4.3 L'air, le climat, et l'énergie ;	56
4.4 L'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire et le patrimoine immobilier	59
4.5 L'environnement sonore et vibratoire	66
4.6 La faune et la flore	71
4.7 Les sols et eaux	77
4.8 L'être humain	80
5. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE	82
5.1 Contrats de quartier durable et de rénovation urbaine	82
5.2 Projets en cours et à venir	84
6. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM	95
6.1 Approche méthodologique	95
6.2 Fiches d'évaluation par action	97
6.3 Interactions entre les facteurs	312
7. CONCLUSION	313
7.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM	313

7.2	Synthèse des recommandations	315
7.3	Suivi de l'évolution de la qualité environnementale	325

Liste des figures

Figure 1 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM de Forest (source : projet de PCM, Traject, mars 2020)	16
Figure 2 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	22
Figure 3 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	23
Figure 4 : Carte des interventions sur le réseau Vélo (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	24
Figure 5 : Carte des interventions sur le réseau des transports publics (TP) (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	25
Figure 6 : Carte des interventions sur le réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	26
Figure 7 : Carte des interventions sur le réseau Poids Lourds (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	27
Figure 8 : Extrait de la carte n°8 'Projet de Ville' (source : PRDD, 2018)	29
Figure 9 : Extrait de la carte n°6 'Réseaux structurants de mobilité' (source : PRDD, 2018)	30
Figure 10 : Extrait de la carte n°3 'Maillage vert et bleu' (source : PRDD, 2018)	30
Figure 11 : Localisation des Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) à Forest (source : Brugis, 2021)	36
Figure 12 : Mailles présentes sur le territoire communal de Forest (source : site web commune de Forest, 2021)	38
Figure 13 : Ancienne et nouvelle hiérarchie des voiries dans la maille ParviS, selon le PRM Iris II (à gauche) et Good Move (à droite)	39
Figure 14 : Synthèse des problèmes relevés dans la maille ParviS lors du diagnostic (source : Etude de mobilité CLM ParviS, mars 2021)	39
Figure 15 : Caractéristiques des quartiers du territoire (source: projet de PCM, 2021)	41
Figure 16 : Equipements et biens matériels de Forest (source : projet de PCM, 2021)	43
Figure 17 : Lisérés de noyaux commerciaux à Forest (source: Brugis, 2021)	45
Figure 18 : Carte de noyaux d'identité locale au sein de / à proximité de Forest (source : PRDD, 2018)	45
Figure 19 : Réseau Piéton selon le PAVE (source: projet de PCM, 2021)	47
Figure 20 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source: Projet de PCM, 2021)	47
Figure 21 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Forest (source: projet de PCM, 2021)	48
Figure 22 : Réseau Vélo tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	48
Figure 23 : Stationnement vélo à Forest (source : Projet de PCM, 2021)	50
Figure 24 : Gares, lignes de bus et de tram sur Forest (source: projet de PCM, mars 2021)	51
Figure 25 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, mars 2021)	51
Figure 26 : Flux de trafic automobile (source: projet de PCM, 2021)	52
Figure 27 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	52
Figure 28 : Carte des services de voitures partagées sur le territoire communal et des zones non équipées (source : projet de PCM, 2021)	53

Figure 29 : Flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic (source: projet de PCM, 2021)	54
Figure 30 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	54
Figure 31 : Parts modales à Forest, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM, 2021)	55
Figure 32: Concentration en black carbon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en heures de pointe (source: Geodata, Bruxelles Environnement 2020)	56
Figure 33 : Cartographie des îlots de chaleur / fraîcheur (source : Bruxelles Environnement 2020)	57
Figure 34 : Réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques à Forest (source : charge.brussels, septembre 2021)	58
Figure 35 : Typologie du territoire de la commune de Forest (source : projet de PCM, 2021, mise en forme modifiée par CSD Ingénieurs)	59
Figure 36 : Topographie du territoire de la commune de Forest (source : Extrait du projet de PCM, 2021)	60
Figure 37 : Zones protégées à Forest (source : Brugis, 2021)	65
Figure 38: Niveaux de bruit multi-exposition (source : Geodata, Bruxelles Environnement, 2020)	67
Figure 39 : Carte des points noirs acoustiques, zoom sur Forest (source : Geodata, Bruxelles Environnement 2016)	68
Figure 40 : Stratégie zones de confort acoustique (source : Bruxelles-Environnement, 2020)	69
Figure 41 : Pourcentage de couverture végétale (parcelles) (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)	71
Figure 42 : Valeurs CBS+ (source: Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)	72
Figure 43 : Espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-environnement 2020)	73
Figure 44 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Forest (source : Mobigis, 2021)	74
Figure 45 : Arbres remarquables à Forest (source: Brugis, 2021)	74
Figure 46 : Nombre d'espèces animales observées (source: Bruxelles-environnement 2001-2020)	76
Figure 47 : Etat sanitaire du sol (source : Geodata, Bruxelles- Environnement 2020)	77
Figure 48 : Carte des eaux de surface (source : Geodata, Bruxelles Environnement, avril 2021).	78
Figure 49 : Carte d'aléa d'inondation (source: Bruxelles Environnement, 2019)	79
Figure 50 : Zones à concentration d'accidents (source: Mobigis, 2021)	80
Figure 51 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)	81
Figure 52 : Périmètre concerné par le CQD Abbaye (source : site web du CQD Abbaye)	82
Figure 53 : Périmètre d'intervention du CQD Wiels-sur-Senne (source: site web commune de Forest, 2021)	83
Figure 54 : Carte des interventions prévues par le CRU4 (source : Perspective.Brussels, mars 2021)	84
Figure 55 : Vue aérienne du périmètre du projet (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)	85
Figure 56 : Place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)	85

Figure 57 : Chaussée de Bruxelles, à la hauteur de la place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)	85
Figure 58 : Place Saint-Denis en situation existante (à gauche) et projetée (à droite) (source : RIE du projet d'aménagement, ARIES 2021)	85
Figure 59 : Modifications du schéma de circulation dans le quartier de la place Saint-Denis / dans la maille Neerstalle (source : RIE du projet de réaménagement EPCF, mars 2021)	86
Figure 60 : Vue aérienne du périmètre du projet	87
Figure 61 : Chaussée de Neerstalle, à la hauteur de la rue de l'eau (source : GoogleMaps, octobre 2020)	87
Figure 62 : Localisation du projet 'Ilot Barcelone' (source : Commune de Forest et RIE EPCF)	88
Figure 63 : Illustration du projet de parc des Deux Rives (source : Taktyk, 2018)	89
Figure 64 : Illustration du projet régional de voie cyclo-piétonne le long des lignes ferroviaires à Bruxelles (source : Parc des Deux Rives)	89
Figure 65 : Illustration du projet de parc de l'avant-Senne, du passage sous les voies ferroviaires et du parc des 2 rives (source : CQD Wiels, 2018)	90
Figure 66 : Parc le long de la Senne sur le site Charroi (source : programme du CQDW, 2018)	90
Figure 67 : Vue aérienne du carrefour concerné (source : Google Maps, 2021)	91
Figure 68 : Illustration des interventions prévues sur l'axe Charroi / Pont de Luttre et le carrefour Wiels-van Volxem, dans le cadre du CRU4 (source programme définitif modifié du CRU, décembre 2020)	91
Figure 69 : Fiche d'avant-projet pour le réaménagement de l'accès vers la rue de Mérode (source : Programme du CQDW, mars 2018)	92
Figure 70 : Type d'intervention proposé pour la rue de Mérode (source: CQDW mars 2018, Zeppelin Collectif 2017)	92
Figure 71 : Vue aérienne du périmètre du projet de la STIB (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)	93
Figure 72 : Vue aérienne du périmètre du projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques (source : Google Maps 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)	94
Figure 73 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : projet de PCM, 2021)	98
Figure 74 : Exemple de venelle -depuis la rue des Abbesses (source : GoogleMaps, sept. 2021)	98
Figure 75 : Exemple de sentier – depuis le parc Duden (source : GoogleMaps, sept. 2021)	98
Figure 76 : Types de voies cyclables au sein du territoire de Forest (source : dossier de PCM de Forest, 2021)	102
Figure 77 : Exemple de marquage au sol – rue du champs de Mars (source :dossier de PCM de Forest. 2021)	102
Figure 78 : Exemple de plateforme de monitoring - Fixmystreetbrussels (source : Page d'accueil – Fix My Street. 2021)	102
Figure 79 : Vue aérienne du périmètre de l'action (Source : dossier de PCM de Forest)	110
Figure 80 : Vue aérienne du périmètre de l'action – carrefour Wiels/Van Volxem (source : Google Maps, sept. 2021)	110
Figure 81 : Vue aérienne du périmètre de l'action – carrefour avenue Albert (ZACA de priorité 1) (source :Google Maps, sept. 2021)	110

Figure 82 : Carte de localisation des services actuels de stations Villo ! (source : extrait du PCM)	118
Figure 83 : Carte de localisation des services Cambio (source : extrait du PCM)	118
Figure 84 : Exemple de guide de la mobilité adressé aux établissements scolaires (exemple leuzois) (source : extrait du PCM)	122
Figure 85 : Vue aérienne de l'un des périmètre de l'action – Altitude 100 (source : Google Maps, sept. 2021)	122
Figure 86 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source : Google Maps, sept. 2021)	126
Figure 87 : Schéma de l'évolution attendue de la part modale de la voiture selon la distance de déplacement (source : PCM de Forest, 2021)	126
Figure 88 : Exemple de zones aux abords directs des bâtiments communaux (ici hôtel communal) dont la qualité biologique pourrait éventuellement être améliorée.	129
Figure 89 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source : Google Maps, sept. 2021)	131
Figure 90 : Schéma de l'évolution attendue de la part modale de la voiture selon la distance de déplacement (source : PCM de Forest, 2021)	131
Figure 91 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source : Google Maps, sept. 2021)	135
Figure 92 : Exemple de document de sensibilisation et de communication (source : Bruxelles Environnement)	139
Figure 93 : Exemple de création de pédi- ou vélo-bus (source : PCM de Forest, 2021)	147
Figure 94 : Exemple de site d'intervention : la chaussée de Neerstalle (source : GoogleMaps, sept. 2021)	160
Figure 95 : Localisation des projets et des pistes cyclables à créer (source : dossier PCM de Forest, 2021)	164
Figure 96 : Interventions sur le réseau Vélo-Confort (en bleu/vert) (source : projet de PCM, 2021)	168
Figure 97 : Exemple d'établissement scolaire sur le territoire de Forest – école des Vignobles (source : GoogleMaps, sept. 2021)	172
Figure 98 : Exemple d'établissement scolaire sur le territoire de Forest - rue du Mystère (source : GoogleMaps, sept. 2021)	172
Figure 99 : Proposition de phasage de la mise en œuvre des mailles (source : projet de PCM, 2021)	176
Figure 100 : Plan des possibles zones propices au développement de zones résidentielles (source : PCM de Forest, 2021)	178
Figure 101 : Exemple de zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton CONFORT – rue du Delta ; dont le PU a d'ores et déjà été demandé (source : GoogleMaps, sept. 2021)	178
Figure 102 : Exemple de zone résidentielle potentielle envisagée sur le réseau piéton CONFORT – rue des Alliés (source : GoogleMaps, sept. 2021)	178
Figure 103 : Exemple d'agence de Mobilité sur le territoire grenoblois (source : PCM de Forest, sept. 2021)	182
Figure 104 : exemple de dispositif de stationnement pour les vélos cargos à Louvain (source : dossier de PCM de Forest, sept. 2021)	186

Figure 105 : Avenue Brugmann (source : GoogleMaps, sept. 2021)	194
Figure 106 : Avenue Zaman (source : GoogleMaps, sept. 2021)	194
Figure 107 : Vue aérienne de l'endroit concerné	202
Figure 108 : Vue aérienne de l'endroit concerné	215
Figure 109 : Vue aérienne de l'endroit concerné	219
Figure 110 : Réseau Vélo proposé par le projet de PCM et carrefours concernés par l'action (source : Projet de PCM ; ill. CSD Ingénieurs)	227
Figure 111 : Vue aérienne du Wiels et du carrefour Charroi/Pont de Luttre (source : Google Maps, 2021)	232
Figure 112 : Vue aérienne de la place de Rochefort (source : Google Maps, 2021)	232
Figure 113 : Vue aérienne du carrefour av. Albert / ch. d'Alseberg (source : Google Maps, 2021)	232
Figure 114 : Vue aérienne du périmètre de l'action concernée (source : Google Maps, 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)	240
Figure 115 : Extrait du réseau Auto à hauteur de l'échangeur de Drogenbos (source: Mobigis; ill. CSD Ingénieurs)	240
Figure 116 : Pôles de déplacement de la commune, dont les noyaux commerciaux (source : projet de PCM 2021 - phase 1 - p.30)	251
Figure 117 : Carte des zones réglementées (vertes et rouges) à Forest (source : projet de PCM 2021 - phase 1 - p.112)	262
Figure 118 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : GoogleMaps, sept. 2021)	270
Figure 119 : Avenue Albert, au niveau de la station de tram (source : GoogleMaps, sept. 2021)	270
Figure 120 : Avenue Albert, à la hauteur du croisement avec l'Avenue Molière (source : GoogleMaps, sept. 2021)	270
Figure 121 : Périmètre d'intervention de l'action (en jaune), situé sur le futur plan de circulation du quartier de la place Saint- Denis (source : RIE du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, mars 2021)	276
Figure 122 : Actions prévues dans le périmètre d'intervention dans le cadre du projet 'Tracé de l'eau' (source : Tracé de l'eau, note explicative, avril 2021)	276
Figure 123 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : projet de PCM)	280
Figure 124 : Carrefour entre l'avenue du Pont de Luttre et la rue du Charroi (source : GoogleMaps, sept. 2021)	280
Figure 125 : Carrefour entre l'Avenue Reine Marie-Henriette et la place Rochefort (source : GoogleMaps, sept. 2021)	280
Figure 126 : Vue aérienne du périmètre de l'action (20180315_P2R_Dépliant.pdf - Google Drive, sept. 2021)	282
Figure 127 : Illustration du projet (source : PCM de Forest, sept. 2021)	282
Figure 128 : Vue aérienne du périmètre de l'action et ensemble des projets (source : projet de PCM, 2021)	286
Figure 129 : Plan de circulation de la maille 'Altitude100' (source : projet de PCM, octobre 2021)	286
Figure 130 : Depuis l'avenue Victor Rousseau vers l'altitude 100 (source : GoogleMaps, sept. 2021)	287

Figure 131 : Etat des trottoirs de l'avenue Victor Rousseau (source : (source : projet de PCM, octobre 2021)	287
Figure 132 : Vue aérienne du périmètre de l'action	290
Figure 133 : Chaussée d'Alseberg (source : GoogleMaps, sept. 2021)	290
Figure 134 : Image du projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg en traversée d'Uccle, prévu en 2023 (source : Bruxelles-Mobilité)	290
Figure 135 : Gare de Forest-midi (source : projet de PCM, sept. 2021)	294
Figure 136 : Avenue Albert (source : Google Maps, mars 2021)	294
Figure 137 : Vue aérienne du périmètre de l'action	298
Figure 138 : Piste cyclable marquée sur l'avenue Van Volxem (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)	298
Figure 139 : Vue aérienne du périmètre de l'action	302
Figure 140 : Avenue Victor Rousseau – section rue du Mystère (source : GoogleMaps, sept. 2021)	302
Figure 141 : Avenue Victor Rousseau à la hauteur de la section rue de Bourgogne (source : GoogleMaps, sept. 2021)	302
Figure 142 : Vue aérienne du périmètre de l'action	307
Figure 143 : Rue de Mérode au niveau de l'église Saint-Antonius (source : GoogleMaps, sept. 2021)	307
Figure 144 : Rue de Mérode (source : GoogleMaps, sept. 2021)	307
Figure 145 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : Google Maps, sept. 2021)	311
Figure 146 : Intersection entre le boulevard de la deuxième Armée Britannique et la rue Saint-Denis – exemple de discontinuité dans les pistes cyclables (source : Google Maps, sept. 2021)	311

Liste de photos :

Photo 1 : Maison communale (source : patrimoine.brussels)	62
Photo 2 : Eglise Saint-Denis (source : patrimoine.brussels)	62
Photo 3: Abbaye de Forest (source: patrimoine.brussels)	63
Photo 4 : Eglise Saint-Augustin (source: patrimoine.brussels)	63
Photo 5 : Ancienne Brasserie Wielemans Ceuppens, 1931 (source: patrimoine.brussels)	64
Photo 6 : Stade Joseph Marien (source : patrimoine.brussels)	64
Photo 7 : Illustration du projet sur le site de l'abbaye de Forest (source : ABY.Brussels, 2021)	87
Photo 8 : Nouvel accès à la gare Forest-Est depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé (RIE du projet de réaménagement EPCF, ARIES 2021)	88
Photo 9 : Exemple de noue urbaine (source : CQDW mars 2018)	92
Photo 10 : Croisement entre les av. du Globe / V. Rousseau (source : Google Maps, mars 2021)	93
Photo 11 : Chemin d'accès au parc du Bempt depuis la ch. de Neerstalle n°259 (source : projet de PCM, 2021)	168
Photo 12 : Exemple de service de mobilité - le Point Vélo à Bruxelles-Central, qui combine des services de réparation et d'information (source : cyclo.org)	182

Photo 13 : Exemple de parking vélo avec une toiture verte (source : zenzo.dk, 2021)	189
Photo 14 : Avenue du Pont du Luttre (source : GoogleMaps, sept. 2021)	190
Photo 15 : Chaussée de Neerstalle, à la hauteur du parc du Bempt (source : GoogleMaps, sept. 2021)	190
Photo 16 : Avenue W. Ceuppens (source : Google Street View, mars 2021)	202
Photo 17 : Abords de Forest-National (source : Google Maps, mars 2021)	206
Photo 18 : Chemin d'accès à la gare de Forest-Est (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)	210
Photo 19: Chaussée de Bruxelles, le long du parc Duden (source : Google Maps, 2021)	210
Photo 20 : Exemple de 'piste finlandaise', à Louvain-La-Neuve (source : UCL Service des sports)	214
Photo 21: Marquages cyclables avenue Reine Marie-Henriette (source : Google Maps, 2021)	215
Photo 22: Rue de Mérode (source : Google Maps, 2021)	219
Photo 23: Section non équipée de pistes cyclables séparées sur le bld. deuxième Armée / Rue Saint-Denis (source : Google Maps, 2021)	223
Photo 24 : Carrefour Abbesses / Bld. de la Deuxième Armée (source : Google Street View, 2021)	227
Photo 25 : Carrefour Albert / Berkendael (source : Google Street View, 2021)	227
Photo 26 : Accès au 'Parking Audi', situé rue des Abbesses (source : Google Maps, juin 2017)	231
Photo 27 : P+R Ceria (source : www.parkandride.brussels, 2021)	236
Photo 28 : Entrée du P+R Stalle (source : Google Street View, avril 2021)	236
Photo 29: Exemple d'emplacements de stationnement vélo à la gare Forest-Est (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)	244
Photo 30 : Première rue scolaire inaugurée à Forest en 2019 – rue du Mystère –écoles Parkschool et l'Institut Saint-Denis (source : commune de Forest)	266
Photo 31 : Exemple d'une rue scolaire à Bruxelles (source : Commune de Woluwe-Saint-Pierre)	266
Photo 32 : Chaussée de Bruxelles, entre le chemin d'accès à la gare de Forest-Est et la rue des Abbesses (source : Google Maps, mai 2019)	276
Photo 33 : Nouvel accès à la gare Forest-Est depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé (source : RIE du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, ARIES 2021)	294
Photo 34 : Trottoir sur l'av. Rousseau (source : Projet de PCM, mars 2021)	303
Photo 35 : Trottoir sur l'av. du Globe (source : Projet de PCM, mars 2021)	303

Liste des tableaux

Tableau 1 : Caractéristiques socio-économiques de la population forestoise (source : projet de PCM, 2021)	42
Tableau 2 : Domaines environnementaux et critères d'analyse utilisés dans les fiches d'évaluation	96
Tableau 3 : Synthèse des recommandations	315

PRÉAMBULE

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

Si un tiers utilise les résultats du travail ou s'il fonde des décisions sur ceux-ci, CSD décline toute responsabilité pour les dommages directs et indirects qui pourraient en résulter.

1. INTRODUCTION GÉNÉRALE

1.1 Cadre d'élaboration du rapport d'incidences (RIE)

Le présent rapport sur les incidences environnementales (RIE) est réalisé dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Communal de Mobilité (ci-après le 'projet de PCM') de la commune de Forest.

L'élaboration de ce rapport se justifie par le fait que le projet de PCM constitue un plan au sens de la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (articles 2 et 3). La Directive européenne 2001/42/CE, transposée dans la législation bruxelloise dans l'ordonnance du 18 mars 2004 « relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement »¹, impose en effet qu'une évaluation environnementale soit effectuée pour les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et cela, dans le souci d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et programmes.

Le projet de plan communal de mobilité doit être accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales, tel que stipulé à l'article 15 de l'ordonnance du 26 juillet 2013, « *pour les éléments qui ne sont pas couverts par le rapport d'incidences environnementales du plan régional de mobilité visé à l'article 8, § 2* ».

Lorsqu'une évaluation environnementale est requise, celle-ci doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative ou réglementaire (article 8 de l'ordonnance du 18 mars 2004). Bien qu'allégé, le contenu du RIE doit comprendre les informations énumérées à l'Annexe C du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT).

1.2 Objectifs et structure du rapport

Un « rapport sur les incidences environnementales » (RIE) sur plan ou programme est une étude des conséquences sur l'environnement pouvant être attendues suite à la mise en œuvre d'un plan ou programme stratégique ou réglementaire, un document officiel qui fixe les orientations quant à la création de nouveaux quartiers, nouveaux bâtiments, etc. Ou dans le cas présent la mise en œuvre d'actions visant à planifier la mobilité durable sur le territoire communal, dans la continuité du Plan Régional de Mobilité (PRM) dit 'Good Move'.

Ces conséquences, appelées « incidences », portent sur les différents paramètres de notre environnement au sens large, c'est-à-dire que ceux-ci soient physiques (ex.: le sol, l'eau, l'air, le bruit, le patrimoine naturel et bâti...), socio-économiques (ex. : les effets sur la population) ou culturels (ex. : l'esthétique urbaine).

Le but du RIE au sens large est de fournir une réflexion compétente et indépendante aux différents acteurs pour leur permettre de jouer leur rôle en pleine connaissance de cause dans le processus d'élaboration et de décision concernant le projet de plan.

Le RIE analyse les impacts du projet de PCM sur l'environnement à travers l'analyse de différents horizons :

- analyse l'adéquation du projet de PCM aux grands objectifs stratégiques d'autres plans régionaux ou communaux qui concernent la commune de Forest ;
- analyse des plans impactés par le PCM ;

¹ Ordonnance de 18 mars 2004 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2004/03/18/2004031136/justel>

- identification des enjeux communaux dans les différents domaines environnementaux, à travers l'analyse de la situation existante et de la situation de référence ;
- évaluation des impacts du projet de PCM en situation de référence afin d'analyser dans quelle mesure celui-ci apporte une réponse satisfaisante ou suffisante aux enjeux identifiés ;
- analyse des incidences environnementale (positives, négatives ou neutres) de chaque action proposée par le projet de PCM, sur base d'une grille d'analyse.

Le rôle de ce RIE est également de :

- Recenser les éventuels moyens prévus par la Commune pour y pallier, ou constater l'absence de ces moyens ;
- Faire des recommandations pour améliorer les actions prévues dans le projet de Plan Communal de Mobilité et pour pallier aux incidences négatives ;
- Proposer et analyser des alternatives ;

La méthodologie utilisée pour l'analyse des incidences du projet de PCM ainsi que le périmètre d'étude est présentée plus loin, dans le chapitre 'Evaluation des incidences'.

Le présent RIE est structuré comme suit :

- **Chapitre 1** : Introduction générale ;
- **Chapitre 2** : Présentation du projet de PCM : la cadre d'élaboration, sa structure, ses objectifs et son projet de plan d'actions, ainsi que les alternatives envisagées ;
- **Chapitre 3** : Examen des objectifs du projet de PCM au regard des plans et programmes existants ou en cours ;
- **Chapitre 4** : Diagnostic de la situation existante sur le territoire de la commune de Forest dans les différents domaines environnementaux afin de faire ressortir leurs enjeux principaux.
- **Chapitre 5** : Présentation de la situation future prévisible du territoire de la commune de Forest (programmes et projets en cours ou à venir) ;
- **Chapitre 6** : Evaluation des incidences du projet de PCM et analyse des interactions entre les facteurs. Ce chapitre comprend la présentation de l'approche méthodologique utilisée pour l'évaluation.
- **Chapitre 7** : Conclusions, synthèse des recommandations.

1.3 Source des données

La description des situations existantes au sein du périmètre d'étude est établie sur base :

- d'un premier diagnostic effectué dans le cadre de l'élaboration du projet de PCM en 2020-2021 et du Contrat local de Mobilité (CLM) de la maille 'ParviS' (à cheval sur les communes de Saint-Gilles et de Forest) ;
- le diagnostic effectué dans le cadre de l'évaluation d'un projet de réaménagement dans le cœur de Forest (quartier de la place Saint-Denis) et du programme des contrats de rénovation urbaine ou de quartier durable ;
- d'une analyse thématique approfondie réalisée par l'équipe d'étude basé sur l'observation de terrain et la cartographie.

Les autorités publiques ont également été consultés afin de connaître les projets et programmes en cours ou à venir sur le territoire communal.

Pour ce qui concerne les références spécifiques à chaque domaine de l'environnement, nous renvoyons le lecteur aux chapitres 2 et 4 du présent rapport, en ce compris les légendes et notes de bas de page.

1.4 Périmètre d'étude considéré

Le projet de PCM portant sur le territoire de la commune de Forest, le périmètre d'étude considéré pour l'évaluation de ses incidences sur l'environnement porte sur le même périmètre. Pour les analyses en mobilité et les aspects socio-économiques en lien avec les territoires voisins, l'aire géographique d'étude est étendue selon les besoins au-delà des limites communales.

2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

2.1 Cadre d'élaboration du projet de PCM

Conformément à l'ordonnance du 26 juillet 2013 « instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité »², toutes les communes bruxelloises sont dans l'obligation de revoir leur Plan Communal de Mobilité dans les 2 ans après l'adoption du nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move' 2020-2030, adopté en deuxième lecture en mars 2020.

2.2 Objectifs et structure du projet de PCM

Conformément à l'Ordonnance du 26 juillet 2013, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune de Forest est structuré en 4 volets (ou phases): Diagnostic, objectifs stratégiques, plan d'actions et programmation des actions. Chaque volet est organisé autour de 4 grands axes de travail issus du PRM Good Move, notamment :

	V1 - Diagnostic	V2 – Objectifs stratégiques	V3 – Plan d'actions	V4 – Programmation des actions
A1 – SMV	Optimiser les réseaux de transport en vue de garantir des services et cheminements performants et de qualité (pour les 5 réseaux définis). Il s'agit également d'affiner la définition des réseaux afin de garantir des conditions optimales de déplacements pour les différents modes			
A2 – Mailles apaisées	Définir la stratégie de réalisation de larges quartiers apaisés en vue de l'amélioration du cadre de vie via la réduction des nuisances et la requalification des espaces publics. Il s'agit notamment d'y réduire le volume de trafic, et en particulier le trafic de transit, et d'y concrétiser la spécialisation multimodale des voiries			
A3 – Communication et sensibilisation	Définir la communication et les mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité. Il s'agit notamment de définir les mesures incitatives visant à stimuler l'évolution des comportements de mobilité vers un moindre usage de la voiture individuelle et une utilisation accrue de l'offre multimodale ainsi qu'une rationalisation de l'organisation des livraisons			
A4 – Stratégie de stationnement	Définir la stratégie de stationnement avec pour objectif de favoriser le basculement du stationnement de la voiture individuelle vers le stationnement hors voiries et d'affecter une partie du stationnement en voirie au stationnement des véhicules partagés, des vélos et autres micro-mobilités...			

Figure 1 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM de Forest (source : projet de PCM, Traject, mars 2020)

Le diagnostic de la situation existante (volet ou phase 1 du projet de PCM) et la définition des objectifs du projet de PCM (phase 2) ont été établis entre 2020 et mars 2021. Le tableau ci-dessous reprend les différents objectifs stratégiques du projet de PCM, par axe de travail.

² Ordonnance de 26 juillet 2013 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2013/07/26/2013031704/justel>

A1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

L'objectif étant de garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces, le projet de plan prévoit :

- Adaptations mineures du réseau Piéton proposé par Good Move pour y apporter plus de cohérence du réseau
- Intégration des sentiers et des venelles dans le réseau Piéton et leur valorisation
- Compléter le réseau vélo-CONFORT
- Légère modification du réseau des transports publics
- Pas de modification au réseau Auto proposé par la Région, mais étudier une modification en fonction du trajet du tram de rocade ;
- Précision des conditions générales pour le bon fonctionnement de la spécialisation multimodale des voiries

A2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DES MAILLES APAISÉES

- Supprimer/limiter le trafic de transit
- Gérer le volume de trafic local
- Sécuriser les zones accidentogènes et développer des zones apaisées
- Agir en priorité sur les réseaux structurants et selon le principe STOP

A3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

- Garantir l'accès de l'ensemble des citoyens à l'information sur les différents modes de déplacements
- Développer une stratégie de communication pour faire connaître l'offre multimodale disponible sur le territoire (et inciter à une mobilité plus durable)
- Rendre les différents services de mobilité accessibles au plus grand nombre
- Faire de la Commune, une administration exemplaire en matière de mobilité
- Accompagner et encourager les acteurs présents sur le territoire communal à tendre vers une mobilité plus durable... en particulier les jeunes
- Faciliter l'intermodalité
- Optimiser la logistique urbaine à l'échelle de la commune

A4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

- Réduire l'emprise du stationnement en voirie
- Réduire la pression en stationnement via une politique communale de stationnement adaptée
- Faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région
- Accompagner le développement des motorisations électriques

2.3 Présentation du plan d'actions

En phases 3 et 4 de son élaboration, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de Forest présente un plan d'action et une programmation pour la mise en œuvre de ces actions pour atteindre les objectifs stratégiques présentés ci-dessus. Celles-ci sont classées non pas par axe de travail mais par période de mise en œuvre souhaitée, c'est-à-dire :

- **Actions continues (A.C.) et actions progressives (A.P.)**, c'est-à-dire les actions qui devront être réalisées régulièrement et de façon continue au fil des années, telles que de la sensibilisation et l'accompagnement d'acteurs locaux (= actions continues) et les actions qui doivent être mises en œuvre progressivement, parfois en fonction des budgets disponibles et/ou des opportunités qui sont offertes (= actions progressives). Totalisant Celles-ci doivent débutées à court terme.
- **Actions à court terme (A.CT)**, c'est-à-dire endéans les 5 prochaines années à venir (2022-2026). Ces actions reprennent les projets qui sont déjà planifiés durant cette période, tel le réaménagement des espaces publics du cœur de Forest.
- **Actions à moyen terme (A.MT)** : c'est-à-dire endéans les 10 prochaines années à venir (d'ici 2032). Elle reprend également les projets qui sont déjà planifiés durant cette période.
- **Actions à long terme (A.LT)**, c'est-à-dire au-delà des 10 prochaines années à venir.

A chacune des actions est associée la ou les actions GoodMove correspondante(s), le degré de priorité, ainsi que les principaux acteurs concernés.

Les tableaux ci-dessous reprennent les **59 actions** prévues, sur base des informations extraites des phases 3 (plan d'action) et 4 (programmation) du projet de PCM. Le détail de chaque action est présenté plus loin dans le présent rapport, au chapitre 6 'Évaluation des incidences'.

2.3.1 Actions continues (A.C) et progressives (A.P)

Le projet de PCM compte 16 actions continues et 10 actions progressives.

N° Action	Nom mesure
A.C.1	Valoriser et entretenir les sentiers et venelles
A.C.2	Monitorer la qualité des réseaux cyclables
A.C.3	Faire respecter les règles de circulation routière en vue d'un usage adéquat des différents réseaux de transport
A.C.4	Sécuriser les lieux accidentogènes
A.C.5	Monitorer les vitesses de circulation pratiquées et prendre les mesures visant à faire respecter les limites de vitesse
A.C.6	Solliciter les opérateurs de mobilité partagée en vue de développer l'offre sur l'ensemble du territoire
A.C.7	Faire connaître l'offre multimodale permettant l'accès aux principaux pôles de déplacement
A.C.8	Elaborer un PDE ambitieux
A.C.9	Faciliter les déplacements domicile-travail du personnel communal autrement qu'en voiture
A.C.10	Faciliter les déplacements professionnels du personnel communal autrement qu'en voiture

N° Action	Nom mesure
A.C.11	Poursuivre et étendre le champ des évènements visant une mobilité plus durable
A.C.12	Echanger avec les acteurs locaux (entreprises, commerçants, etc.)
A.C.13	Soutenir la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux
A.C.14	Mobiliser et soutenir les commerçants en vue d'une gestion plus durable de leurs marchandises
A.C.15	Assurer le respect des espaces dédiés à la livraison
A.C.16	Accompagner le développement des motorisations électriques
A.P.1	Mise en conformité PAVE des réseaux piétons (PLUS), CONFORT et QUARTIER
A.P.2	Aménager les voies du réseau vélo-PLUS desservant les quartiers
A.P.3	Aménager le réseau vélo-CONFORT (en fonction aussi de la mise en œuvre des plans de circulation)
A.P.4	Assurer l'accessibilité à vélo des écoles
A.P.5	Mettre en œuvre les plans de circulation dans les mailles ³
A.P.6	Développer des zones résidentielles dans les quartiers
A.P.7	Elargir l'accès à l'information via la mise en place de points d'information et de services intégrés à la mobilité
A.P.8	Développer l'offre en stationnement vélo sur le territoire communal
A.P.9	Evaluer la nécessité de compenser la perte en stationnement, les possibilités de mutualisation de l'offre en stationnement disponibles, et la nécessité de développer l'offre en stationnement en voirie dans les nouveaux projets
A.P.10	Rendre progressivement le réseau vélo-QUARTIER confortable pour les cyclistes

2.3.2 Actions à court terme (A.CT)

Le projet de PCM compte 22 actions à court-terme, dont 5 portant sur des projets concrets en projet ou déjà planifiés ('P' indiqué dans le numéro de référence).

N° Action	Nom mesure
A.CT.P1	Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (Phase 1)
A.CT.P2	Projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle
A.CT.P3	Projet de réaménagement du carrefour Rousseau / Globe et de ses abords
A.CT.P4	Projet de réaménagement mineur du carrefour Wiels / van Volxem et réaménagement plus global de l'avenue du Pont de Luttre (CRU4)
A.CT.P5	Projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques

³ Le concept de maille a été introduit par la Région bruxelloise dans le cadre du plan régional de mobilité 'Good Move'. Une maille est un quartier que la Région souhaite apaiser en réduisant le trafic de transit, en proposant un plan de circulation, en privilégiant les modes actifs et les transports publics, et en améliorant la qualité de vie des habitants.

N° Action	Nom mesure
A.CT.1	Réaménager l'avenue W. Ceuppens : de façade à façade
A.CT.2	Améliorer les cheminements piétons aux abords de Forest National
A.CT.3	Aménager le chemin d'accès et créer des trottoirs chaussée de Bruxelles (le long du parc Duden)
A.CT.4	Procéder à des interventions mineures sur l'avenue Reine Marie-Henriette : Réfection des marquages au sol des itinéraires cyclables
A.CT.5	Procéder à des ajustements mineurs rue de Mérode
A.CT.6	Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur la rue Saint-Denis – section « commune » avec le boulevard de la Deuxième Armée Britannique
A.CT.7	Sécuriser les traversées de l'avenue Albert (Berkendael) et du boulevard de la Deuxième Armée Britannique (Abbesses) pour les cyclistes
A.CT.8	Evaluer la possibilité d'améliorer le fonctionnement des principaux carrefours – Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, Albert
A.CT.9	Valoriser et rendre plus attractifs les P+R
A.CT.10	Mener des réflexions sur l'échangeur de Drogenbos
A.CT.11	Renforcer l'offre de service aux principaux pôles de mobilité (gares et station Albert)
A.CT.12	Etablir un Plan de Livraison d'Entreprise pour l'administration communale – et encourager les entreprises de la Commune à en faire de même)
A.CT.13	Etudier les possibilités de mise en place d'espaces dédiés à la logistique urbaine
A.CT.14	Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionale en matière de stationnement
A.CT.15	Privilégier la mise à disposition de carte de dérogation aux usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune
A.CT.16	Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur (stationnement)
A.CT.17	Evaluer avec les écoles les possibilités de mise en place de rues scolaires

2.3.3 Actions à moyen terme (A.MT)

Le projet de PCM compte 9 actions à moyen-terme, dont 4 portant sur des projets concrets en projet ou déjà planifiés ('P' indiqué dans le numéro de référence).

N° Action	Nom mesure
A.MT.P1	Projet de réaménagement de l'avenue Albert*
A.MT.P2	Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (phase 2)
A.MT.P3	Projet de réaménagement des carrefours Albert, Rochefort, Wiels, Charroi, et de l'avenue du Charroi (voire de l'avenue Reine Marie-Henriette*) dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade
A.MT.P4	Projet « Parc des Deux Rives »

N° Action	Nom mesure
A.MT.1	Réaménagement de l'Altitude 100 (et de l'av. Victor Rousseau : tronçon jusqu'à Jupiter)
A.MT.2	Réaménagement de la chaussée d'Alseberg (tronçon piéton-PLUS)
A.MT.3	Aménager les abords de gares et principaux pôles d'échange
A.MT.4	Evaluer la nécessité d'améliorer le confort de déplacements des cyclistes le long de l'avenue Van Volxem
A.MT.5	Réaménager l'avenue Victor Rousseau

**Note dans le projet de PCM : L'action A.MT.P1 pourrait se faire à plus long terme étant donné les moindres enjeux par rapport aux autres voies régionales (W. Ceuppens, Reine Marie-Henriette, etc.)*

2.3.4 Actions à long terme (A.LT)

Le projet de PCM compte 2 actions à long-terme.

N° Action	Nom mesure
A.LT.1	Réaménager la rue de Mérode (dans sa portion reprise dans le réseau piéton-PLUS)
A.LT.2	Evaluer les possibilités d'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur l'axe boulevard de la Deuxième Armée Britannique – rue Saint-Denis

2.4 Cartographie des interventions

Les cartes ci-dessous indiquent les différentes interventions prévues par le projet de PCM afin d'améliorer les réseaux de transport tels que définis dans la spécialisation multimodale des voiries établie par Good Move et légèrement modifiée par le projet de PCM.

En ce qui concerne les interventions sur le réseau Vélo, il est à noter que les termes 'aménagement cyclable' peuvent concerner aussi bien la création de 'pistes cyclables séparées' (càd. les cyclistes circulent sur un espace qui leur est réservé et situé en dehors de la circulation automobile) que la création d'une 'bande cyclable suggérée' (càd. marquages au sol de logos vélo qui rappellent la présence potentielle de cyclistes sur la route ; les cyclistes circulent en mixité avec les véhicules automobiles).

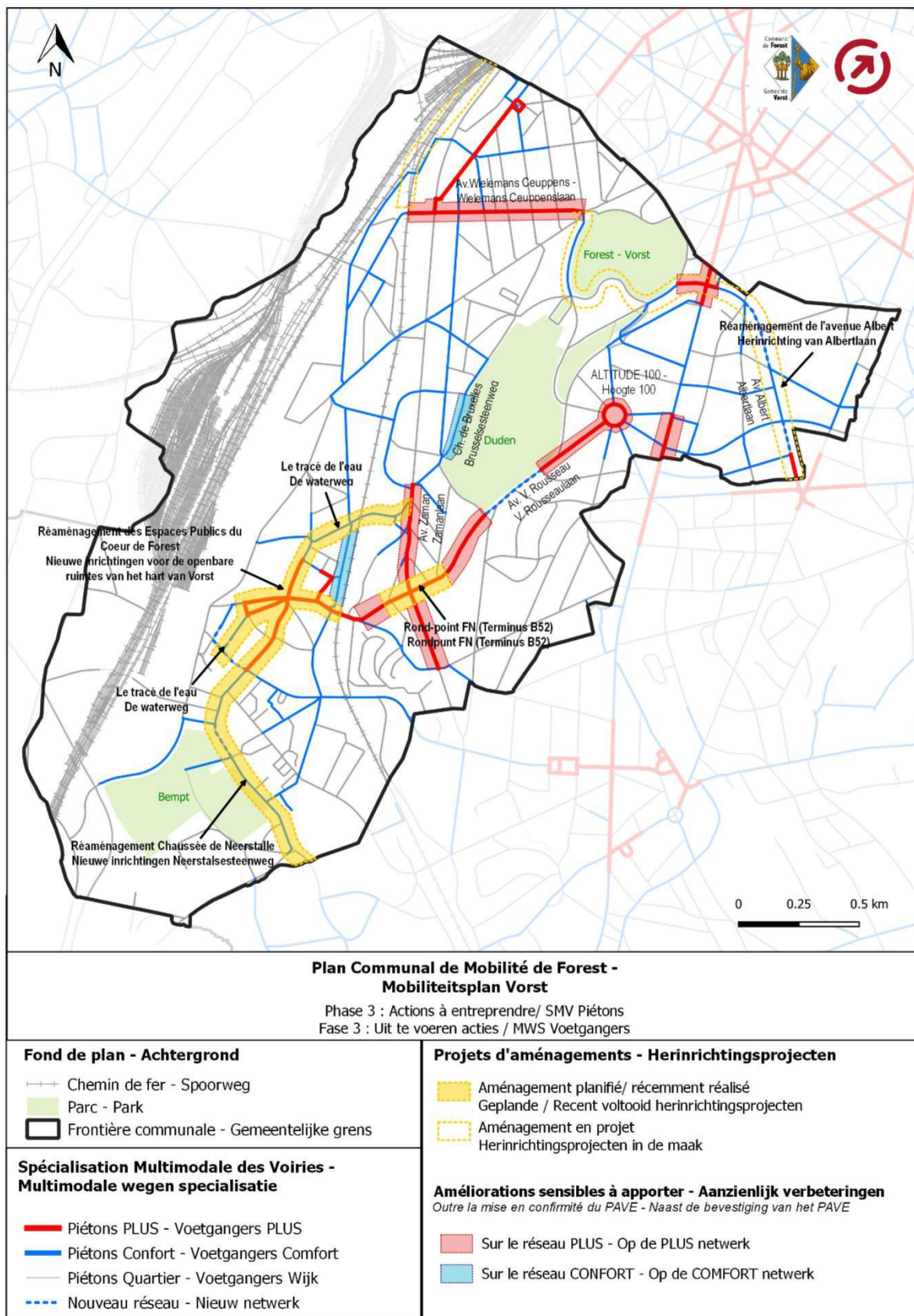


Figure 2 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

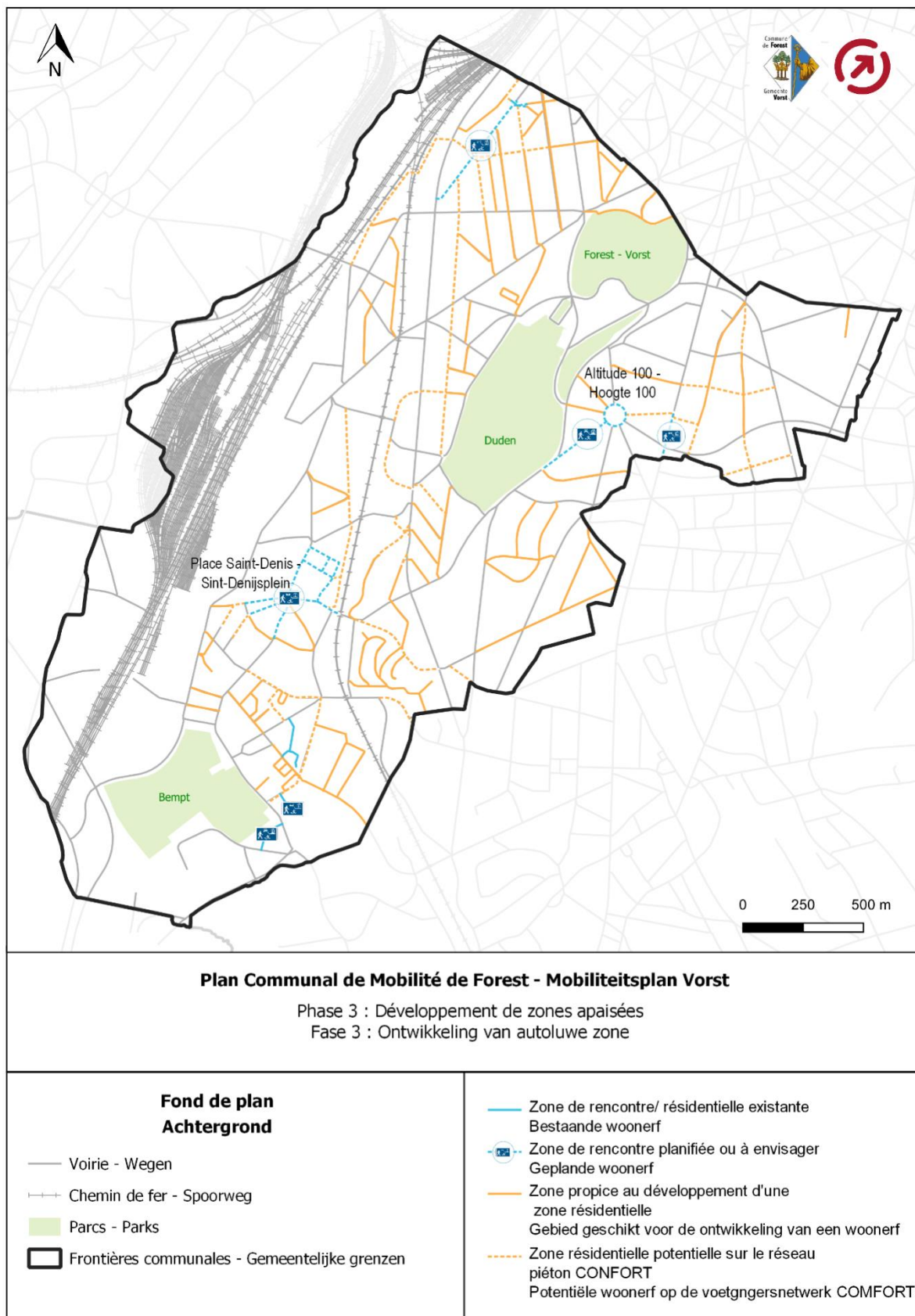
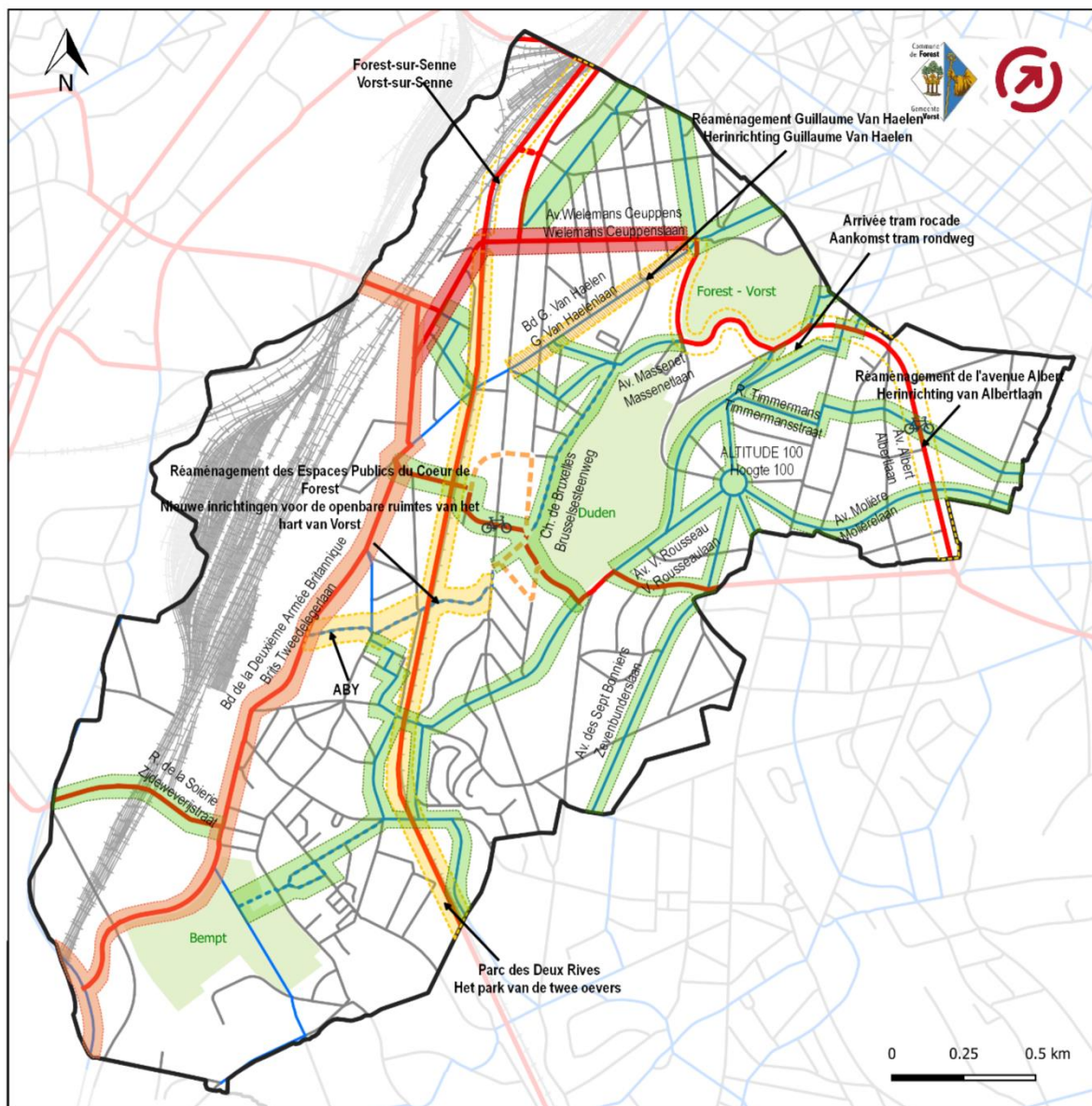


Figure 3 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées (source : projet de PCM, 2021, phase 3)



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV Vélo

Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Fiets

<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 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement planifié / récemment réalisé Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten ■ Aménagement en projet Herinrichtingsprojecten in de maak <p>Améliorations à apporter - Aan te brengen verbeteringen</p> <p>Le long du réseau AUTO structurant - Langs het AUTO-structurerendennetwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorations sensibles - Aanzienlijk verbeteringen ■ Améliorations mineures - Kleine verbeteringen <p>Le long du réseau AUTO quartier - Langs het AUTO-buurtnetwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur ■ Aménagement cyclable à renforcer - Fietsinfrastructuur te versterken 🚲 Traversée cyclable à créer - Fietsoversteekplaats te creëren
<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale weegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vélo - Fiets PLUS — Vélo bis - Fiets bis PLUS — Vélo Confort - Fiets Comfort — Vélo Quartier - Fiets Wijk --- Nouveau réseau - Nieuw netwerk 	

Figure 4 : Carte des interventions sur le réseau Vélo (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

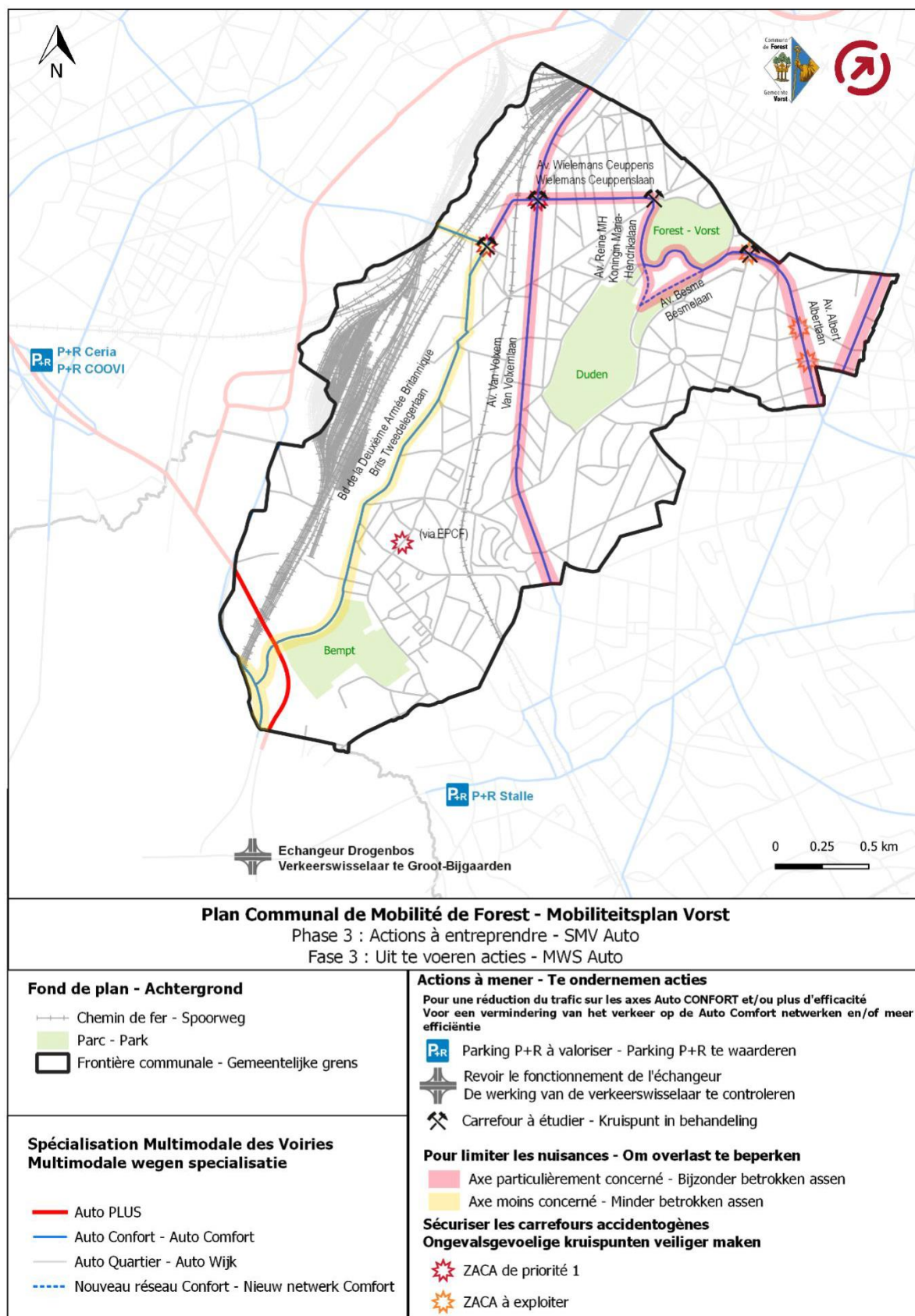


Figure 6 : Carte des interventions sur le réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

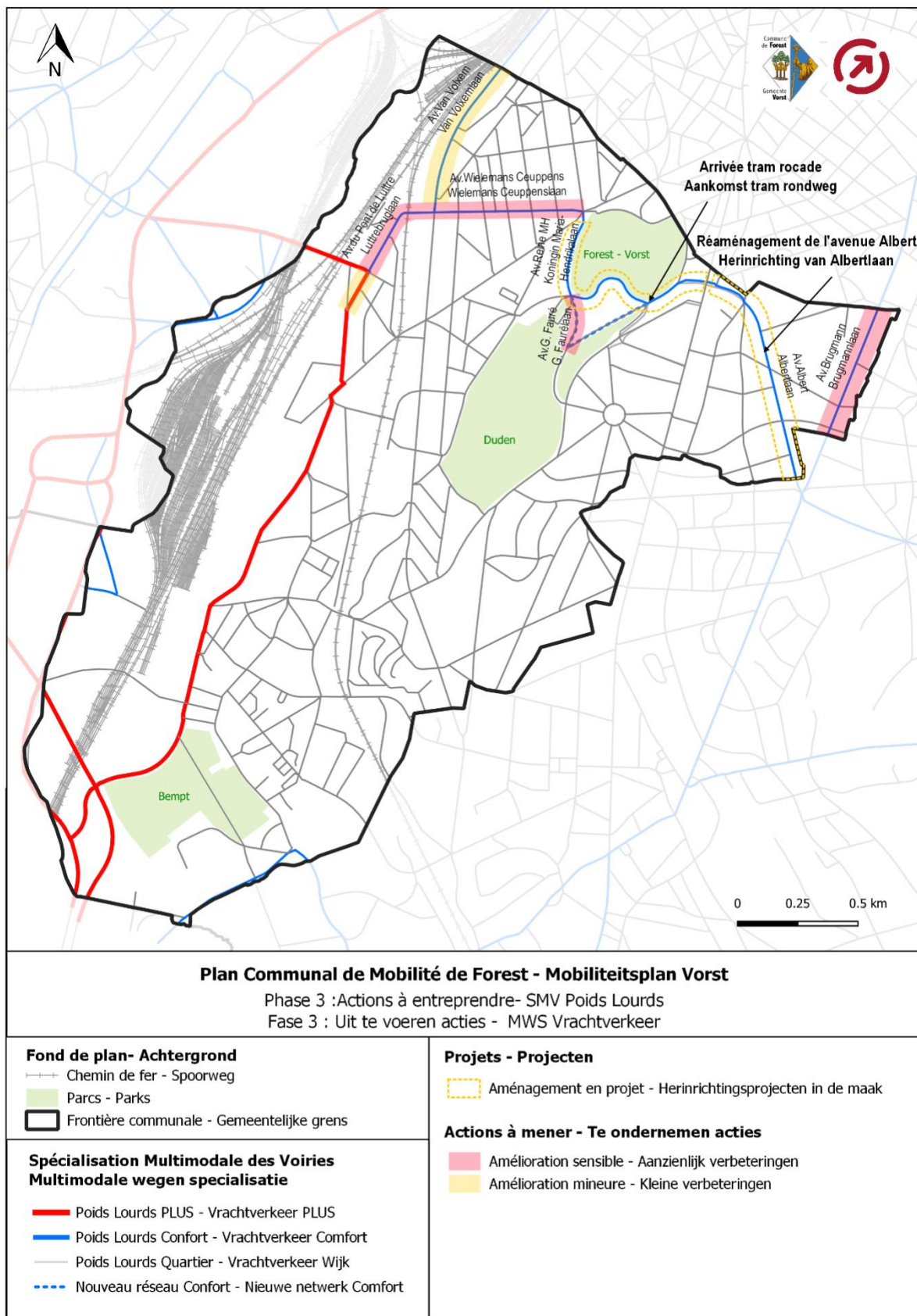


Figure 7 : Carte des interventions sur le réseau Poids Lourds (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

3. EXAMEN DES OBJECTIFS DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ AU REGARD DES PLANS ET PROGRAMMES EN VIGUEUR

3.1 Plans et programmes régionaux

3.1.1 Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le PRDD est un document stratégique qui définit la vision territoriale pour le développement de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'horizon 2040. Le plan articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands axes thématiques :

1. Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers ;
2. Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif ;
3. Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine ;
4. Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal ;

L'axe n°4 traite spécifiquement de la mobilité en région bruxelloise. Avec le PRDD, les autorités régionales visent à établir un équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et de protection de l'environnement et la santé, notamment en favorisant le déplacement multimodal aux différentes échelles du territoire⁴. Le PRDD définit l'armature de mobilité bruxelloise à travers des 'corridors de mobilité': ces grands axes irriguent la ville et permettront à terme de se déplacer efficacement (voir figure ci-après). Le PRDD donne la priorité aux modes actifs (marche, vélo...) et aux transports publics sur ces axes et plus généralement dans la Région, par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle.

La Région entend agir de manière ambitieuse dans le champ de ses compétences propres en définissant 3 objectifs, déclinés en plusieurs leviers :

- Réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 (contre 32% actuellement), en tenant compte de la croissance du nombre de déplacements à venir. Ce premier objectif est précisé dans le Plan Régional de Mobilité (présenté ci-après) ;
- Transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030 ;
- Faire des modes actifs le mode de déplacement principal pour les trajets de moins de 5 km.

Cinq constats ont été établis et ont servi de point de départ dans les réflexions sur la mobilité :

- la mobilité bruxelloise est métropolitaine,
- la mobilité est un facteur de cohésion sociale,
- les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives,
- l'impact environnemental de la mobilité est trop élevé,
- et l'intégration urbaine des infrastructures de mobilité n'est pas optimale.

La mise en application de cette politique de mobilité se traduit essentiellement par la mise en œuvre du PRM 'Good Move' (présenté ci-après).

⁴ L'échelle internationale et nationale, l'échelle métropolitaine et l'échelle régionale et locale

Le PRDD comprend 8 cartes thématiques, qui territorialisent la vision et les ambitions de la Région. On peut y voir, entre autres, que le PRDD attribue un rôle important aux avenues Reine Marie-Henriette, Pont de Luttre et W. Ceuppens et dans le réseau structurant de mobilité à Forest. Les mêmes deux dernières avenues sont reprises également dans le maillage vert et bleu à Forest. Par ailleurs, le quartier dans la partie nord de la commune est identifiée comme zone prioritaire de verdoisement et la station Albert est amenée à devenir une halte importante pour le réseau de transports public de haute capacité. Le boulevard de la Deuxième Armée britannique, à la hauteur de son intersection avec le boulevard de l'Humanité, est repris en tant qu'entrée de ville dont la valeur paysagère des espaces publics doit être renforcée.

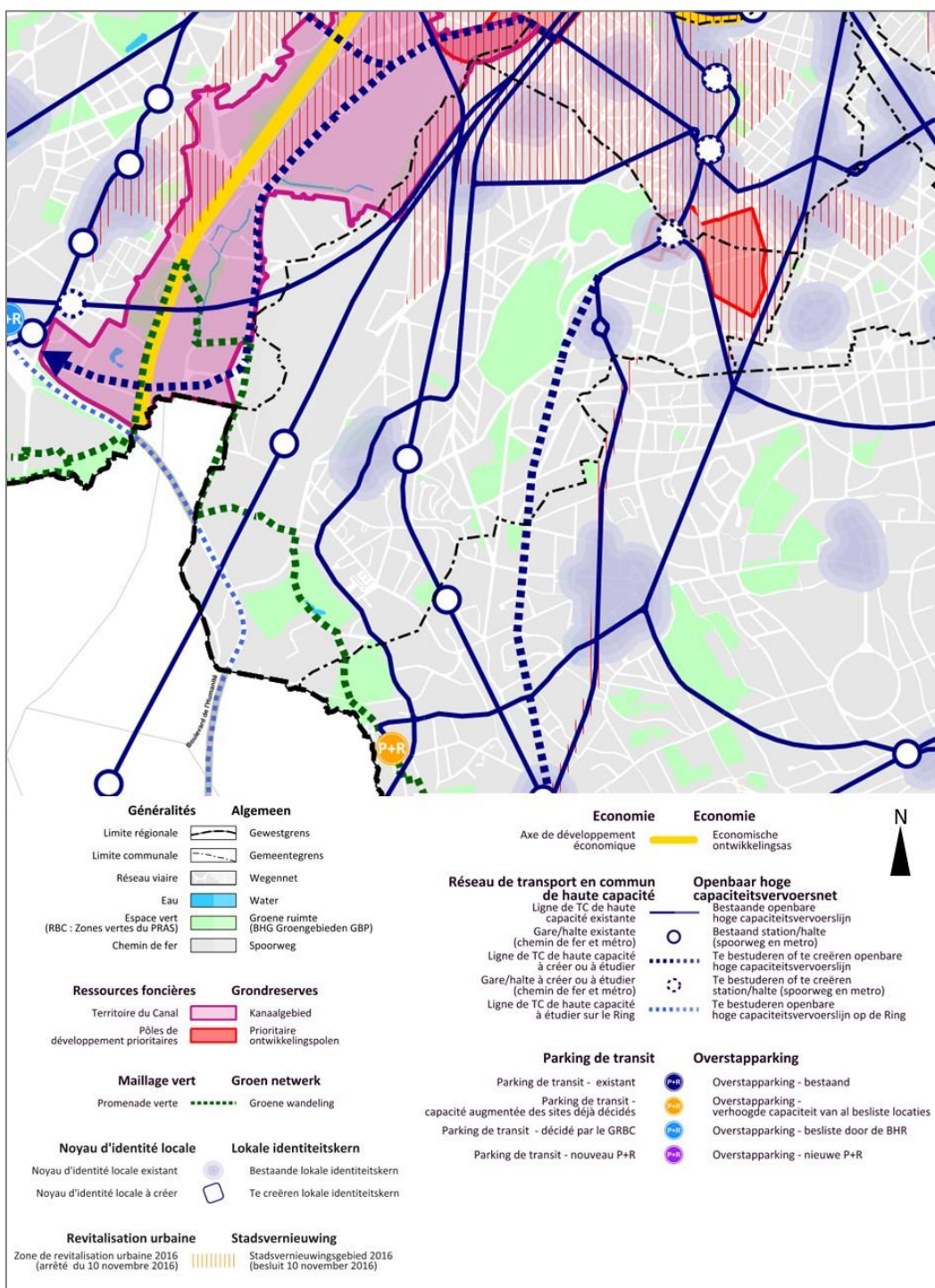


Figure 8 : Extrait de la carte n°8 'Projet de Ville' (source : PRDD, 2018)

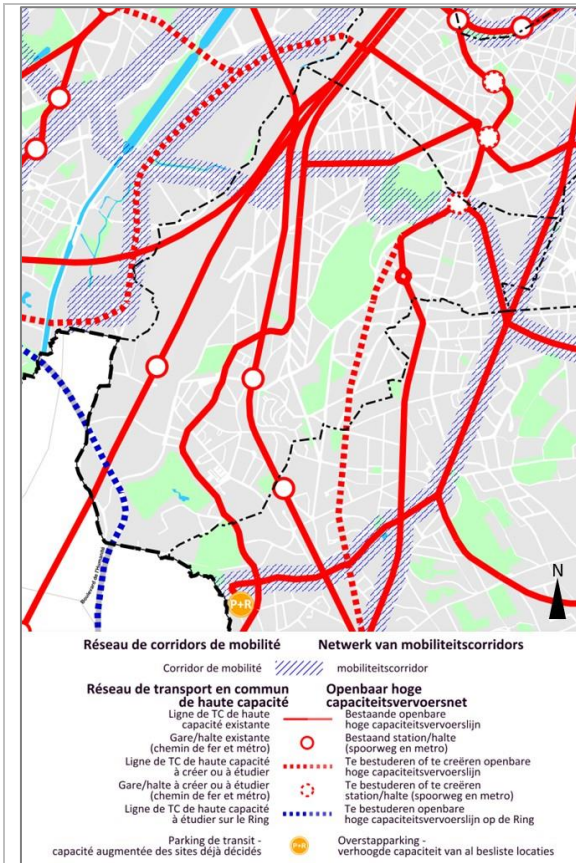


Figure 9 : Extrait de la carte n°6 'Réseaux structurants de mobilité' (source : PRDD, 2018)

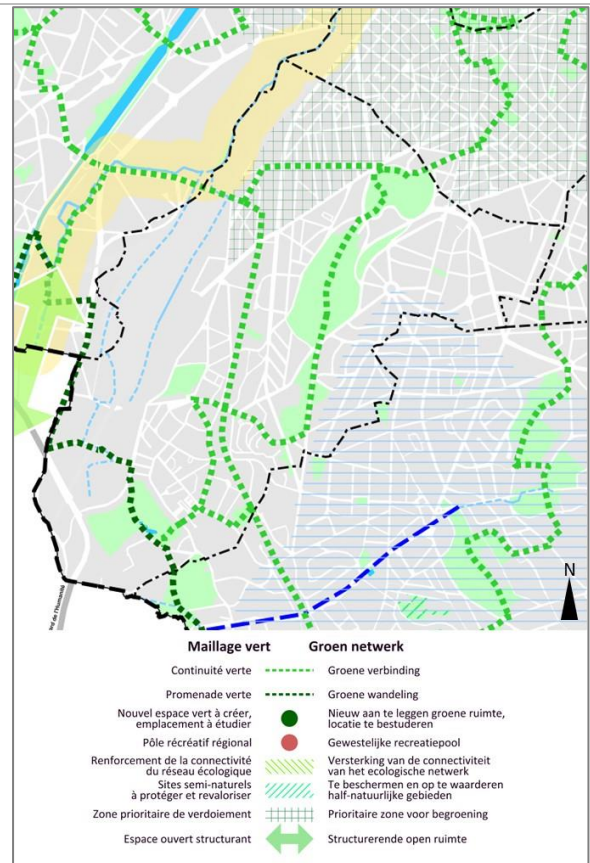


Figure 10 : Extrait de la carte n°3 'Maillage vert et bleu' (source : PRDD, 2018)

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM réaffirme le rôle des avenues du Pont de Luttre, W. Ceuppens et Reine Marie-Henriette dans le réseau structurant de mobilité en maintenant leur niveau Piéton PLUS, Vélo PLUS, Transports publics PLUS, Auto CONFORT et Poids lourds CONFORT. Les modes actifs sont bien pris en compte dans le projet de PCM, qui rappelle le principe STOP (priorité pour les piétons, puis pour les cyclistes, le réseau de transport public, et enfin la circulation automobile et les poids lourds) lorsque des choix sont à opérer. Les centralités de quartier (Saint-Denis, Wiels, place St-Antoine, Albert et Altitude 100) sont renforcées via les actions du projet de PCM.

Le projet de PCM ne traite pas de la question de la requalification de l'espace public en entrée de ville. En ce qui concerne la question d'une future ligne de métro passant par la station Albert, celle-ci n'est pas non plus abordée. En revanche, l'augmentation des capacités du réseau de transports publics à cet endroit est bien traité dans le projet de PCM (prolongation du tram de rocade).

Le maillage vert et bleu n'est pas directement concerné par le projet de PCM. Toutefois, tout réaménagement de l'espace public (en particulier sur les voiries faisant partie des continuités vertes à maintenir/créer de la carte n°3 du PRDD) doit contribuer à atteindre les objectifs de verdoement du PRDD.

3.1.2 Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move'

Le Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move', a été approuvé en 2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le plan définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité à l'échelle de la région bruxelloise. Il a pour objectif l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des habitants, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la région. Le

PRM s'inscrit ainsi dans les objectifs de la Région en matière de développement territorial et d'atténuation du réchauffement climatique. Il est par ailleurs la déclinaison directe de l'axe 4 'Mobilité' du PRDD (présenté ci-dessus), qu'il opérationnalise et qu'il complète.

Concrètement, le plan d'action de Good Move est divisé en six focus transversaux qui s'appuient sur une 'City Vision' et une 'Mobility vision':

- « **Good Neighbourhood**: encadrer la mobilité dans les quartiers et améliorer la qualité de vie des habitants;
- **Good Network**: organiser les réseaux de transport et assurer un service performant;
- **Good Service**: offrir aux habitants et usagers de la Région une palette de services intégrés;
- **Good Choice**: orienter les choix individuels et collectifs sans nuire à la liberté de chacun;
- **Good Partner**: assurer une gouvernance partenariale du plan de mobilité;
- **Good Knowledge**: mettre à jour les données de mobilité et évaluer régulièrement le plan Good Move. »

Parmi les nombreuses mesures préconisées dans le PRM figurent :

- La diminution de 25% à l'horizon 2030 des déplacements en voiture à l'échelle régionale et métropolitaine ;
- La maîtrise du trafic dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les mobilités actives et le recours aux transports publics (TP).
- La mise en place de 250 km² des zones apaisées sous forme de piétonniers, de zones résidentielles, ou de zones de rencontre.

Pour ce faire, le PRM révisé la hiérarchie des voiries sur base d'une approche multimodale. La spécialisation multimodale des voiries ne doit pas mener à un simple report géographique des flux de trafic automobile et des nuisances associées. Cela s'intègre dans une politique globale de mobilité qui diminue les flux de trafic, permettant de soulager les voiries locales. Good Move cherche à appliquer le principe STOP à tous les niveaux de la politique de la mobilité.

Good Move donne comme objectif pour 2030 de réduire l'offre de stationnement en voirie afin qu'elle atteigne les 205.000 places au maximum (contre 265.000 environ aujourd'hui). En contrepartie, Good Move prévoit d'augmenter l'offre hors voirie à destination des riverains d'au moins 20.000 places. Cette volonté s'inscrit notamment dans le plan d'action de Good Move (Actions A4 « Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie » et D2 « Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité » notamment).

Le PRM Good Move a fait l'objet d'une évaluation des incidences environnementales. Le rapport est disponible sur le site web de Bruxelles-Mobilité dédié à ce plan⁵.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM est directement lié au PRM Good Move. Il traduit par ailleurs les objectifs régionaux au niveau communal via ses 4 axes de travail et les 6 focus transversaux, dans lesquels s'insèrent ses 59 actions.

⁵ Page web de Bruxelles Mobilité sur le PRM Good Move : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

3.1.3 Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)

Dans le but de simplifier et d'harmoniser les règles de stationnement dans les 19 communes bruxelloises, la Région de Bruxelles-Capitale a élaboré un Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS).

Cette politique du stationnement régionale poursuit les objectifs suivants :

- Harmoniser et simplifier les politiques de stationnement dans les communes bruxelloises ;
- Donner aux riverains une place de stationnement à proximité de leur domicile ;
- Libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacements (sites propres des transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables) ;
- Encourager positivement les alternatives à la voiture : transports publics et mobilité douce (vélo et marche), que ce soit pour les Bruxellois ou les navetteurs.

Les communes étaient invitées à adopter un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS). Ces plans détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux en ce qui concerne une diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementées.

Dans la pratique, toutes les communes n'ont pas adopté de plan de stationnement, du moins pas entièrement conforme aux prescrits du PRPS. Selon les informations récoltées auprès de parking.brussels, aucun rapport d'évaluation n'a été réalisé jusqu'à aujourd'hui.

Le PRPS devrait évoluer vers une nouvelle version, adaptée au PRM 'Good Move', dans le courant de l'année 2021.

Liens avec le projet de PCM

Les objectifs stratégiques du PRPS en vigueur guident l'élaboration du projet de PCM en matière de stationnement. La Commune de Forest dispose par ailleurs d'un projet de Plan d'action communale du stationnement (PACS), présenté en infra, sur lequel s'est appuyé en partie le projet de PCM.

3.1.4 Plan régional pour le transport des marchandises

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est confrontée à des difficultés pour l'organisation du transport de marchandises. Bien que le transport de marchandises ne représente qu'une part relativement faible du trafic total (14%: 6% en camions et 8% en camionnettes, sur base des comptages effectués par Bruxelles Mobilité en 2012), il génère des problèmes d'accessibilité, de viabilité et de sécurité de la ville.

Afin d'optimiser et de rendre plus efficaces ces flux de marchandises, la Région a élaboré un plan développant une stratégie politique générale en matière de transport de marchandises qui :

- Garantit l'approvisionnement de la ville ;
- Limite les nuisances ;
- Vise une intégration avec le développement des activités logistiques dans la Région ;
- Tient compte de la volonté de développement durable de la Région.

Concrètement, le plan d'actions propose des solutions pour un approvisionnement plus intelligent et plus propre. Les objectifs stratégiques et les priorités dans la vision de l'organisation du futur transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale peuvent être décrits selon les cinq axes suivants :

- Structure physique de la distribution urbaine, une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville (structure distributive mise en place : centre de distribution urbain (CDU), point d'accueil des marchandises (PAM), distributeurs automatiques de colis (ex. bpack), soutenir les initiatives privées innovante...).

- Planification territoriale et secteur immobilier (mutualiser les livraisons de plusieurs entreprises, sensibiliser les acteurs de la logistique, réserver des terrains pour des affectations de distribution urbaine et logistique...),
- Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines (amélioration des livraisons en voirie, déployer des itinéraires marchandises, tarification routière kilométrique pour les poids lourds (> 3,5t), stationnement réservé aux livraisons et poids lourds, assurer les livraisons en ville par des véhicules moins polluants...)
- Données, recherche et innovation
- Rôle de coordination de la Région.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM doit traiter notamment de la problématique de la logistique urbaine et contribuer à atteindre les objectifs régionaux en la matière tout en assurant la compatibilité avec les autres types et modes de déplacement.

3.1.5 Contribution régionale au Plan national Energie-Climat (PNEC) 2021-2030

Le 24 octobre 2019, le Gouvernement bruxellois a adopté son Plan Energie climat 2030. Conformément au Règlement Gouvernance de l'Union de l'énergie, chaque Etat Membre est tenu de réaliser un plan énergie-climat 2030, il s'agit donc de la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au Plan national énergie climat. Ce plan, communément appelé PNEC bruxellois, se concentre principalement sur trois axes relevant des compétences régionales: l'action pour le climat, l'efficacité énergétique et l'innovation.

Dans le domaine de la mobilité, le plan bruxellois vise à répondre aux deux enjeux suivants :

- Réduire les besoins en mobilité émettrice de gaz à effet de serre et énergivores (objectif auquel la mise en œuvre du plan régional de mobilité 'Good Move');
- Améliorer les performances du parc roulant bruxellois vers un parc de véhicules zéro émissions. La transition a déjà été amorcée avec la mise en œuvre de la zone de basses émissions et est confirmé par la volonté du Gouvernement de sortir du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035.

Liens avec le projet de PCM

Le PCM traduit les objectifs du PNEC (et de Good Move) au niveau communal en visant à encourager les modes actifs, les transports publics, les services de mobilité et le développement du réseau de bornes de recharge de véhicules électriques.

3.1.6 Plan Régional de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD)⁶

Le PGRD couvre la période 2019-2023 et met légalement en œuvre la politique régionale des déchets. Il s'agit du 5^{ème} plan de gestion des déchets de la RBC. Au cours des années, la politique traditionnelle des déchets a vu son champ de compétences s'élargir et devenir de plus en plus systémique et transversale, avec l'inscription dans les textes européens et bruxellois de l'échelle de Lansink et de son échelon 'prévention' d'une part et de l'économie circulaire d'autre part. La politique des déchets est ainsi passée d'un point de vue 'end of pipe' axé uniquement sur la fin de vie des produits sous la forme de déchets, à un point de vue 'cradle-to-cradle' propre à l'économie circulaire, où l'objectif est de maintenir le plus possible la valeur des ressources au sein de notre système économique.

⁶ D'après le portail web de Bruxelles Environnement.

Aujourd'hui, la politique des ressources-déchets s'attache tant à la question de la consommation sobre et responsable en amont, qu'à la gestion classique des déchets en aval, en passant par les nouvelles pratiques d'économie collaborative et du partage aux niveaux intermédiaires.

Les objectifs généraux du PGRD sont triples :

- ancrer une transformation des pratiques de consommation plus durables et plus circulaires ;
- maximiser la préservation et la valorisation de la matière, si possible localement ;
- entraîner le secteur économique de l'offre dans la pratique circulaire.

Le PGRD 2018-2023 et au-delà, est ainsi organisé en 7 objectifs stratégiques qui sont autant de priorités, chacun décliné en plusieurs objectifs opérationnels qui contiennent à leur tour des mesures à mettre en œuvre.

Parmi les 6 mesures-clefs du plan, deux touchent au domaine de la mobilité et de l'espace public :

- Diversifier et multiplier les systèmes de collectes assurés par les professionnels de la gestion des déchets afin d'éviter l'incinération des déchets et de favoriser le réemploi et le recyclage.
- Financer et accompagner les projets de réemploi et de recyclage des matériaux de construction sur les chantiers.

Liens avec le projet de PCM

Les projets de réaménagement proposés dans le projet de PCM doivent s'articuler avec un bon système de collecte de déchets (poubelles en rue et bulles de verre) et aller de pair avec une réflexion sur l'éventuel réemploi ou le recyclage des déchets des chantiers dans le réaménagement des espaces publics.

3.1.7 Plan Quiet.Brussels

Afin de mener une véritable politique intégrée relative au bruit, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, dès 1997, une législation spécifique dont le but est de concilier le bien-être de la population avec les besoins de mobilité, d'activités économiques et de loisirs. En juin 2000, cette réglementation a donné lieu à l'élaboration d'un premier 'plan bruit'. Le 2 avril 2009, le Gouvernement bruxellois adoptait un deuxième plan de lutte contre le bruit, couvrant la période 2008-2013. En 2012, le plan a fait l'objet d'une évaluation. Récemment, la Région a mis à jour son plan bruit sous la forme d'un nouveau plan dénommé 'Quiet.Brussels', approuvé le 28 février 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les objectifs de ce nouveau plan : « *réduire les effets du bruit sur la santé, permettre à chacun d'avoir accès au calme et maintenir l'attractivité de la ville* » (site web de Bruxelles Environnement, 2021).

Liens avec le projet de PCM

Le transport routier étant l'une des sources principales de bruit en région bruxelloise, le projet de PCM doit veiller à intégrer les prescriptions relatives au bruit et aux vibrations dans ses projets afin de contribuer à la lutte contre le bruit en ville. Cela peut se faire principalement au travers de la réduction du trafic automobile, l'électrification du parc automobile et la qualité des matériaux de revêtement.

3.1.8 Stratégie Good Soil

La stratégie 'Good Soil' développée par Bruxelles Environnement a comme objectif de protéger et améliorer l'ensemble des sols de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette stratégie, bientôt le 'Plan Good Soil', vise à développer une gestion intégrée des sols bruxellois en luttant contre l'ensemble des menaces et favorisant le développement des sols vivants dès que possible

Liens avec le projet de PCM

Les réaménagements de l'espace public induits par les actions du projet de PCM auront un impact sur les sols. Ceux-ci doivent à la fois éviter de créer de nouvelles sources de pollution du sol et contribuer à leur amélioration par la création de plantations en pleine terre.

3.2 Plans et programmes communaux

3.2.1 Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) à Forest

Il existe plusieurs PPAS sur le territoire communal Forestois (cf. figure ci-dessous), notamment :

- PPA N° 12 ANCIENS ETANGS ;
- PPA N° 3 CHANT DES GRENOUILLES ;
- PPA N° 4 RUE DE L'eau, rue de la soierie, rue de hal, rue bollinckx ;
- PPA N° 5 QUARTIER DE L'avenue des villas ;
- PPAS 'QUARTIER DE L'avenue des sept-bonniers' ;

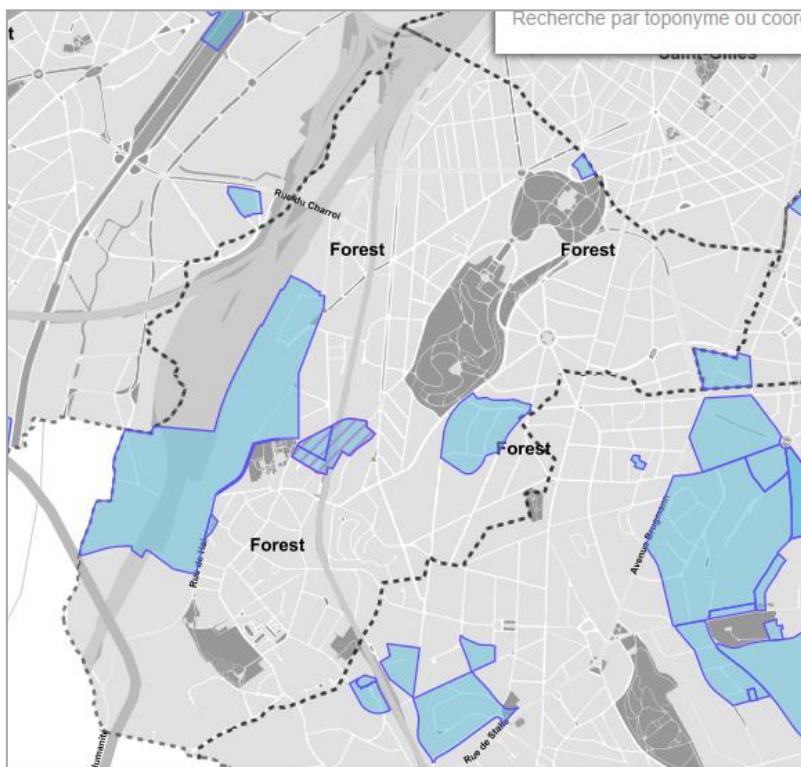


Figure 11 : Localisation des Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) à Forest (source : Brugis, 2021)

3.2.2 Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS) (en projet)

La commune de Forest dispose d'un projet de Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS). Celui-ci a alimenté certaines parties du projet de PCM, notamment dans le domaine de la politique du stationnement à Forest. Le projet de PACS n'a pas encore été approuvé par le Conseil communal de Forest.

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PACS devra être revu afin d'intégrer et préciser les actions définies dans le nouveau PCM en matière de stationnement.

3.2.3 Contrats locaux de Mobilité (CLM) à Forest

Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move'⁷. Il vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers⁸ tout en renforçant la collaboration entre les communes et la Région.

L'apaisement du trafic dans les quartiers, appelés 'mailles', poursuit un triple objectif :

- améliorer le cadre de vie : réduire les nuisances associées au trafic (en ce compris l'insécurité routière) et valoriser les centralités locales en y réallouant une partie de l'espace public à d'autres fonctions que les déplacements, dont la fonction de séjour ;
- assurer le développement de réseaux piéton, vélo et transport en commun (TC) performants à l'intérieur des mailles et contribuer ainsi à sécuriser ces modes de déplacements et à les rendre plus attractifs.
- Permettre aux personnes n'ayant d'autre choix que d'utiliser une automobile individuelle de se déplacer de manière fluide.

Tout CLM comporte 2 phases : 1) une étude de mobilité multimodale (qui se déroule en 3 étapes : e diagnostic de la situation actuelle, la proposition de scénarios et la sélection d'un scénario préférentiel) et 2) la réalisation des interventions sur le terrain. L'étude de mobilité multimodale est pilotée par Bruxelles-Mobilité et financée à 100% par la Région. Elle est conçue de manière compacte, avec une visée opérationnelle et comporte obligatoirement un volet participation.

Un appel à candidature pour la réalisation de CLM a été lancé par la Région en fin 2019 à l'attention des communes pour la période 2019-2024. Deux mailles présentes sur le territoire de Forest ont été sélectionnées, notamment la **maille ParviS** et la **maille Neerstalle**⁹. La maille ParviS couvre la quasi-totalité de la commune de Saint-Gilles et une partie de la commune de Forest (et quelques rues d'Ixelles et de Bruxelles-Ville). La phase 3 (programmation de la mise en œuvre des interventions) est en cours. Le CLM de la maille Neerstalle n'a pas encore débuté (lancement du diagnostic prévu en fin 2021).

Dans le cadre du projet de PCM, la commune de Forest a organisé des ateliers participatifs pour les usagers des quartiers constituant la maille 'Duden - Altitude Cent' et situés à Forest (Altitude Cent, Union et Forest National)¹⁰.

⁷ Action E.2 du PRM Good Move, 2^{ème} mesure et articles 4 à 8 des prescriptions réglementaires.

⁸ Action A.2 du PRM Good Move.

⁹ Plus d'informations sur le site web de Forest : <http://www.forest.brussels/fr/services-communaux/mobilite/plan-communal-de-mobilite/le-contrat-local-de-mobilite-clm>

¹⁰ Plus d'informations sur le site web de Forest : <http://www.forest.brussels/fr/services-communaux/mobilite/plan-communal-de-mobilite/la-maille-duden-altitude-cent>

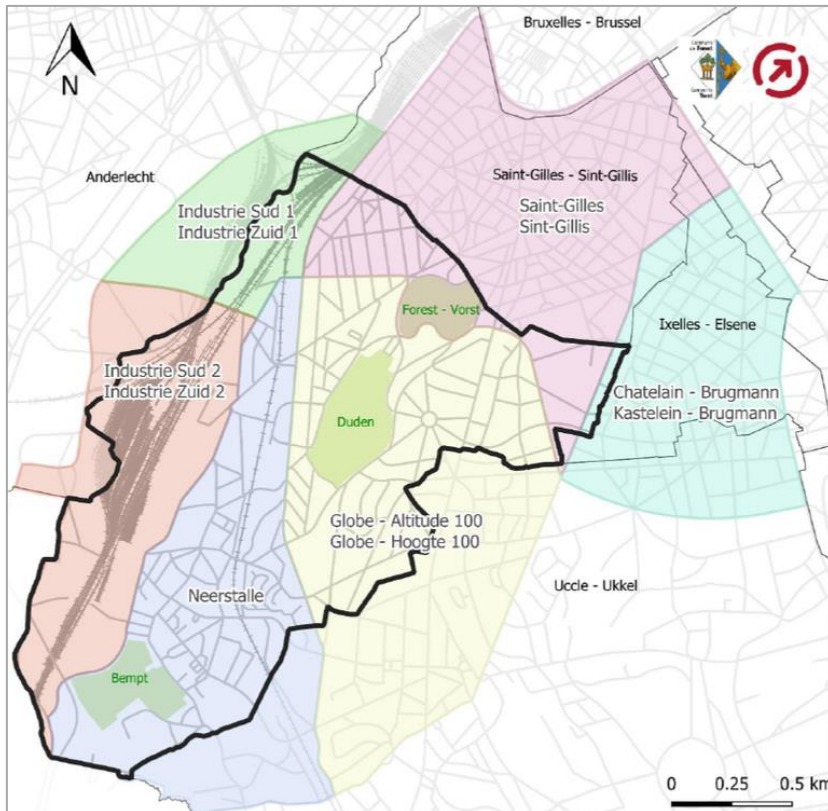


Figure 12 : Mailles présentes sur le territoire communal de Forest (source : site web commune de Forest, 2021)

En ce qui concerne la maille Parvis, sur base d'une enquête en ligne et des analyses d'experts en mobilité, l'étude pose le diagnostic suivant :

- **Mobilité :**
 - *Trafic excessif dans des rues étroites à double sens et deux à quatre bandes de stationnement ;*
 - *Traversées piétonnes: visibilité mauvaise, longs temps d'attente aux feux ;*
 - *Surtout des cyclistes bloqués dans le trafic, sans aménagement ;*
 - *Tram en chaussée: bloqué dans le trafic; rails danger pour cyclistes ;*
 - *Bruit en air pollué*
- **Espace public :**
 - *Manque d'esthétisme et manque de végétalisation*
 - *Manque de confort des trottoirs (dangereux)*
 - *Qualité de l'air mauvaise due aux émissions => il faudrait végétaliser et limiter l'automobile*
 - *Manque d'équipement et de mobilier (en mauvais état) favorisant la convivialité*
 - *Insalubrité et saleté => préconiser poubelles et collecte de déchets*
 - *Carrefour bruyant sans écran sonore => il faudrait végétaliser plus*
- **Axes de trafic Iris 2, très linéaires, ne fonctionnent pas :**
 - *Rues avec un rôle important pour le trafic selon Iris2*
 - *Ressentis comme surchargées pour l'espace et les usagers*

- Atteinte à la qualité de vie de l'espace public, espace de passage plutôt que de séjour
- Contexte d'habitation dense, écoles, commerces
- GoodMove: la désignation en rue locale convient mieux au gabarit et au contexte
- Mission --> limiter au trafic local et revaloriser comme rues locales. »

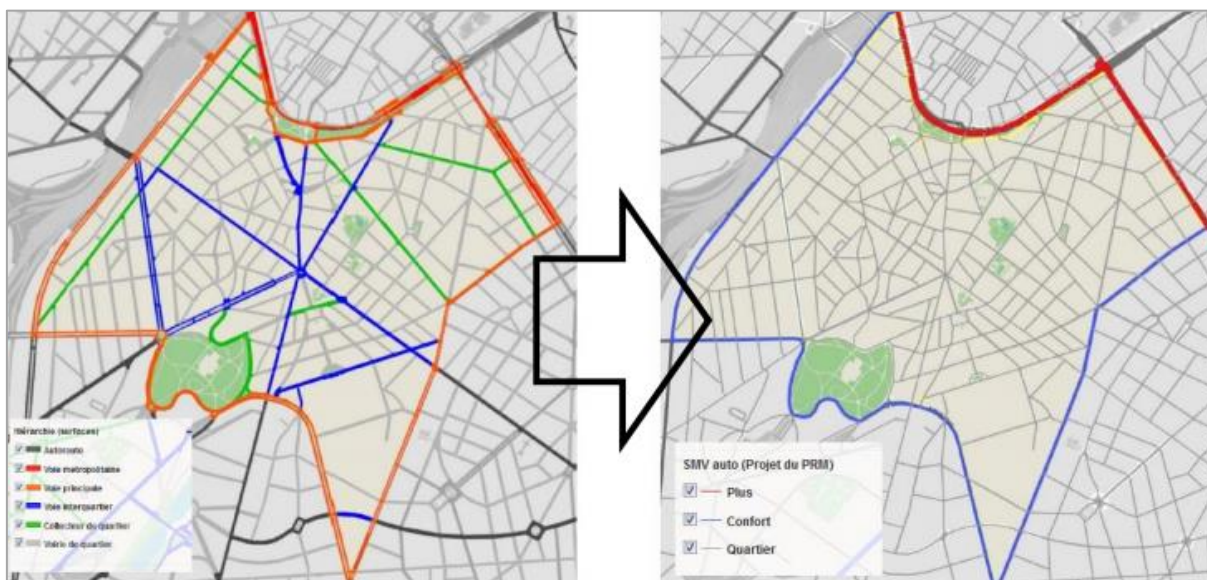


Figure 13 : Ancienne et nouvelle hiérarchie des voiries dans la maille ParviS, selon le PRM Iris II (à gauche) et Good Move (à droite)

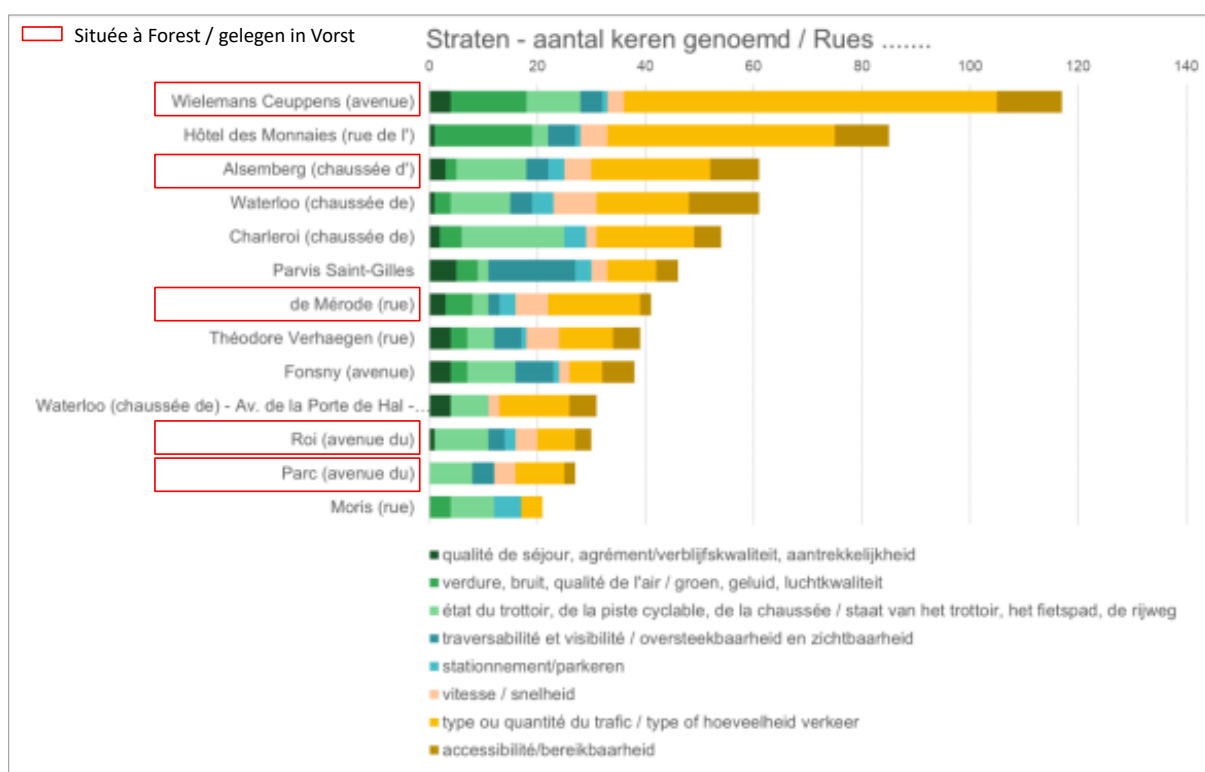


Figure 14 : Synthèse des problèmes relevés dans la maille ParviS lors du diagnostic (source : Etude de mobilité CLM ParviS, mars 2021)

Liens avec le projet de PCM

Le projet de PCM est enrichi par les éléments à disposition ressortant de la participation du CLM de la maille ParviS et à son tour, impacte les modifications envisagées via le CLM dans la maille. Le schéma de circulation définitif de chaque maille sera toutefois défini précisément par son CLM respectif et ce, dans le respect des objectifs du PCM.

3.2.4 Plans communaux de Mobilité des communes voisines

Les communes voisines de Forest, du moins celles situées en région bruxelloise (Anderlecht, Saint-Gilles, Ixelles et Uccle), devront également modifier leur PCM suite à l'approbation du PRM Good Move. Cela n'a pas encore été réalisé à Anderlecht, Saint-Gilles et à Ixelles. Le PCM est en cours de révision à Uccle (stade du diagnostic de la situation existante). La commune de Drogenbos (située en Flandre) ne dispose quant à elle pas de plan communal de mobilité.

Liens avec le projet de PCM

Les plans de mobilité des communes voisines de Forest peuvent potentiellement avoir un impact sur la politique de mobilité Forestoise et inversement. Il a lieu de vérifier que les adaptations proposées aux réseaux multimodaux ne soient pas en contradiction avec celles envisagées de l'autre côté de la frontière communale. Etant donné l'absence de PCM autour de Forest (soit inexistant, soit pas à jour), aucun impact direct sur le projet de PCM n'est attendu.

4. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

4.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels

4.1.1 Caractéristiques de la population

La commune de Forest compte 56.581 habitants (IBSA, 2020) pour une superficie de 6,3 km², soit une densité de 8.975 hab./km². Forest se situe ainsi dans la moyenne régionale (8.929 hab./km²). Les quartiers les plus denses se situent dans les parties au nord et au nord-est de la commune.

Le nombre d'habitants de Forest s'est accru depuis 2014 (taux de croissance annuel moyen de 0,64 entre 2014 et 2019), mais à une vitesse moins élevée que la moyenne régionale (taux de 0,76).

Comme relevé dans le projet de PCM, la commune de Forest présente un profil relativement similaire à la moyenne régionale en termes d'âge moyen (37,7 ans), taille moyenne des ménages (2,2 hab./ménage), et de part de la population de nationalité étrangère (34,7%). Avec quelques disparités : la part de personnes âgées de plus de 65 ans est un peu plus élevée (11,5% comparé à 11,4%), tout comme la part de couples avec enfants (24,86% comparé à 24,07%).

Le profil socio-économique de la commune est également très similaire à la moyenne régionale, que ce soit au niveau des revenus (revenu imposable moyen par habitant de 14.275€) que du taux de chômage (21,6%).

A l'échelle communale, des disparités sont toutefois à relever entre les quartiers situés à l'ouest du territoire et ceux situés à l'est, comme illustré dans la figure ci-après.

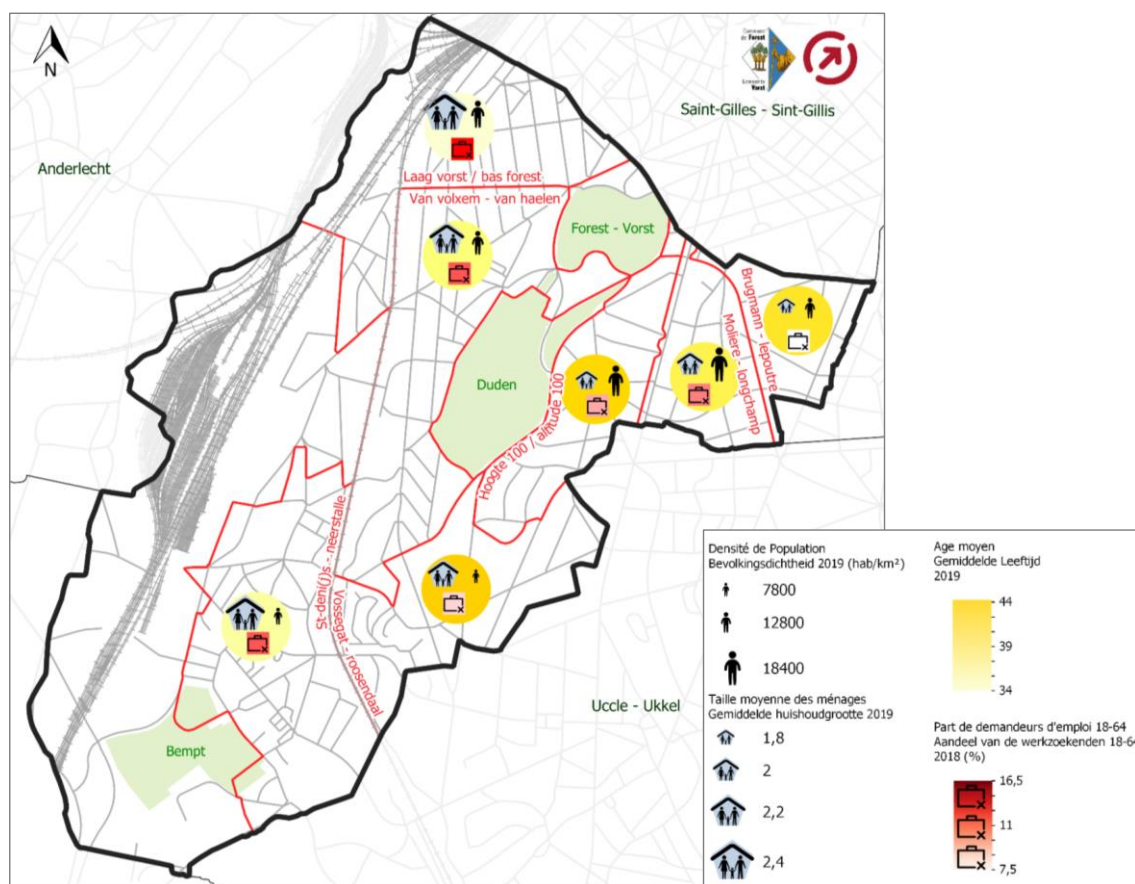


Figure 15 : Caractéristiques des quartiers du territoire (source: projet de PCM, 2021)

Tableau 1 : Caractéristiques socio-économiques de la population forestoise (source : projet de PCM, 2021)

	Forest	Région de Bruxelles-	Différence
Age de la population			
Age moyen	37,72	37,52	0,20
Part des 0-17 ans	22,76	22,85	-0,09
Part des 18-64 ans	63,88	64,02	-0,14
Part des 65 ans et plus	13,35	13,13	0,22
Profil des ménages			
Taille moyenne	2,19	2,17	0,02
Part des isolés de moins de 30 ans	5,64	7,88	-2,24
Part des isolés de 30 ans et plus	38,01	38,00	0,01
Part des isolés de 65 ans et plus	11,50	11,44	0,06
Part des couples avec enfants	24,86	24,07	0,79
Part des couples sans enfants	14,98	14,84	0,14
Part des ménages monoparentaux	12,63	11,63	1,00
Profil des ménages			
Part d'étrangers	34,7	34,6	0,1
Part de l'Europe des 15 (hors Belgique)	18,7	15,9	2,9
Part des nouveaux états membres de l'U.E.	6,0	7,2	-1,3
Part du reste de l'Europe (hors UE28)	0,6	1,0	-0,4
Part des pays OCDE (hors Europe, Turquie et Amérique Latine)	0,3	0,6	-0,3
Part de l'Afrique du Nord	3,9	3,4	0,5
Part de la Turquie	0,1	0,7	-0,6
Part de l'Amérique latine	1,2	0,8	0,4
Part de l'Afrique subsaharienne	2,4	2,3	0,1
Part des autres pays	2,0	3,1	-1,2
Part des Français	6,3	5,3	1,0
Revenus et taux de chômage			
Taux de chômage	21,6	21,3	0,3
Revenu imposable moyen par déclaration (€)	26604	27449	-845
Revenu imposable moyen par habitant (€)	14275	13831	444

4.1.2 Équipements communaux et biens matériels

Issue du projet de PCM, la figure ci-dessous indique les différents équipements présents sur le territoire communal.

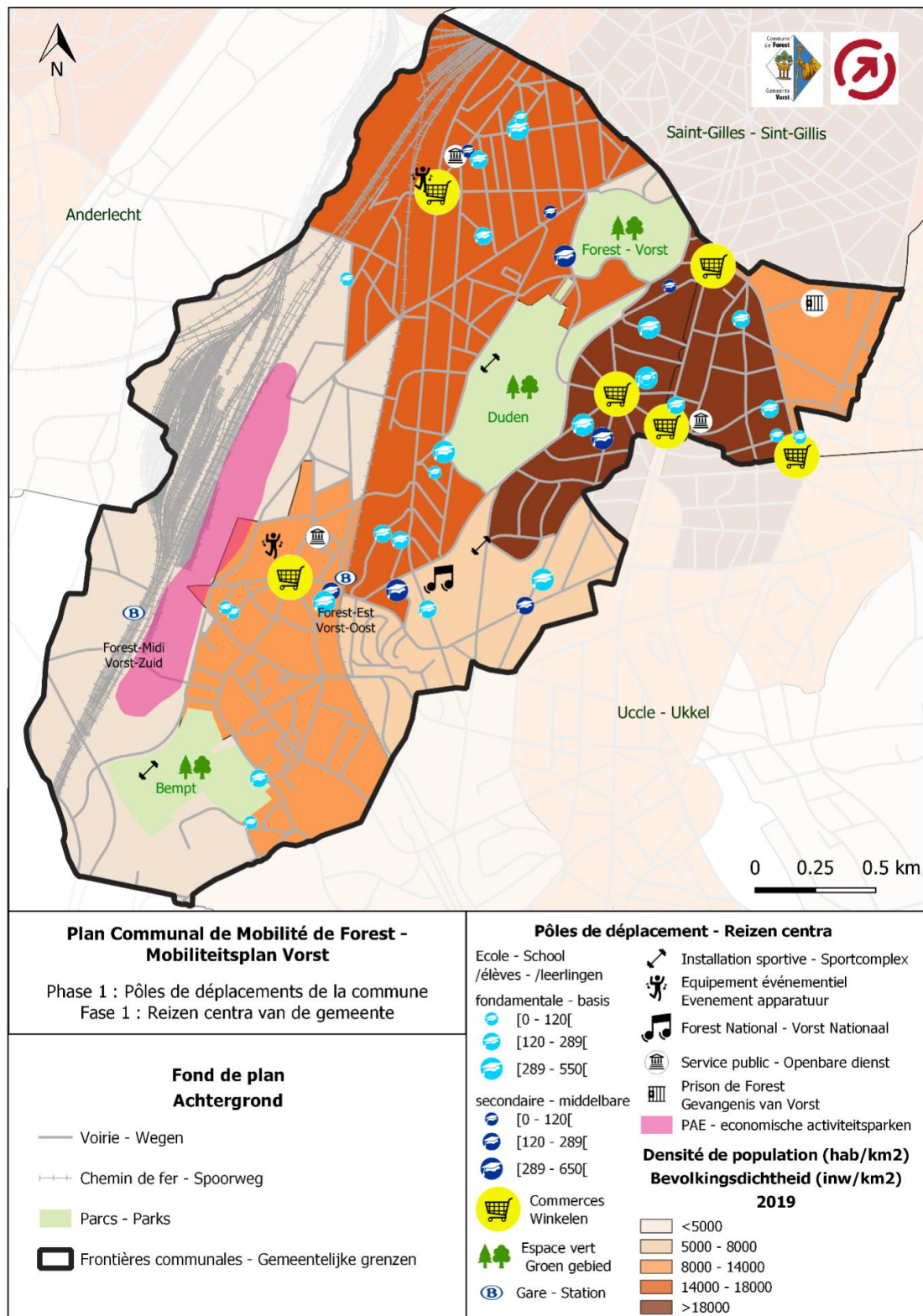


Figure 16 : Equipements et biens matériels de Forest (source : projet de PCM, 2021)

Parmi les équipements culturels, on notera entre autres l'existence de la salle de spectacle de Forest-National (qui accueille plus de 8.000 personnes et accueille en moyenne 2 à 3 évènements par semaine), le centre d'Art Contemporain du Wiels, le centre culturel de Forest (Le Brass) et l'Abbaye de Forest (futur pôle culturel 'ABY', cf. 'projets en cours ou à venir' au chapitre 5).

En ce qui concerne les équipements scolaires, le territoire communal compte 27 établissements scolaires accueillant un total de 9.300 enfants et adolescents. Parmi ceux établissements: on retrouve 1 implantations maternelle, 3 implantations primaires, 17 implantations fondamentales (maternelles et primaires) et 6 établissements secondaires dont 3 écoles spécialisées (IBSA, 2018-2019).

Selon le projet de PCM, les écoles attirent majoritairement des élèves habitant Forest (58%), mais aussi de communes voisines tels que Uccle (9%), Saint-Gilles (9%) et Anderlecht (7%) ainsi que du brabant flamand (6%).

En ce qui concerne l'administration communale de Forest, les services communaux sont répartis entre plusieurs bâtiments, à savoir :

- Hôtel communal, situé 112 chaussée de Bruxelles (la commune est propriétaire) ;
- 331-333 rue de Mérode (la commune est propriétaire) ;
- 14 rue Saint-Denis (la commune est locataire) ;
- Rue du Patinage (la commune est locataire) ;
- Avenue Général Dumonceau (la commune est locataire) ;
- 1, rue Marguerite Bervoets (la commune est locataire).

4.1.3 Activités socio-économiques

Commerces et noyaux commerciaux

Forest compte au total plus de 600 points de vente. Une partie d'entre eux sont concentrés dans deux noyaux commerciaux, notamment la place Saint-Denis et la place Altitude 100. Le reste est éparpillé sur le territoire communal, notamment le long de l'avenue Wielemans Ceuppens et sur la chaussée d'Alseberg et s'étendant vers Saint-Gilles ou Uccle. Dans l'ensemble, il s'agit de commerces de proximité ou de service ainsi que des établissements dans l'horeca (boulangeries, épiceries, boucheries, bars, cafés, ...), qui ont un rayon d'attraction relativement local. Un dans le noyau commercial de la place Saint-Denis.

Selon les diagnostics réalisés dans le cadre de projets de réaménagement et de quartier durable, un potentiel essoufflement de l'attractivité commerciale a été relevé dans le quartier de la place Saint-Denis¹¹. L'état des bâtiments et des commerces est aussi considéré comme étant mauvais dans l'avenue W. Ceuppens¹².

Bien qu'ils soient situés en dehors du territoire communal, plusieurs noyaux commerciaux à Saint-Gilles, à Uccle ou Ixelles participent également à la vie socio-économique de la commune de Forest. Il s'agit notamment des noyaux d'identité locale formés par la place Georges Brugmann à Ixelles, Vanderkindere à Uccle, la barrière de Saint-Gilles ou encore le quartier de la maison communale d'Uccle. Les interactions sont beaucoup plus faibles avec les noyaux de la commune d'Anderlecht, étant donné la distance qui les séparent de Forest et l'effet barrière causé par les voies ferroviaires et les zones industrielles qui séparent les deux communes.

¹¹ Voir le rapport d'incidences portant sur le projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest

¹² Voir le programme du Contrat de Quartier Durable Wiels-sur-Senne.

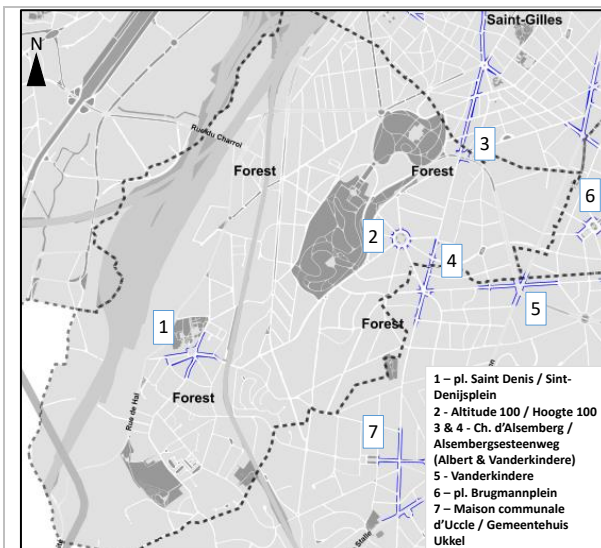


Figure 17 Lisérés de noyaux commerciaux à Forest (source: Brugis, 2021)

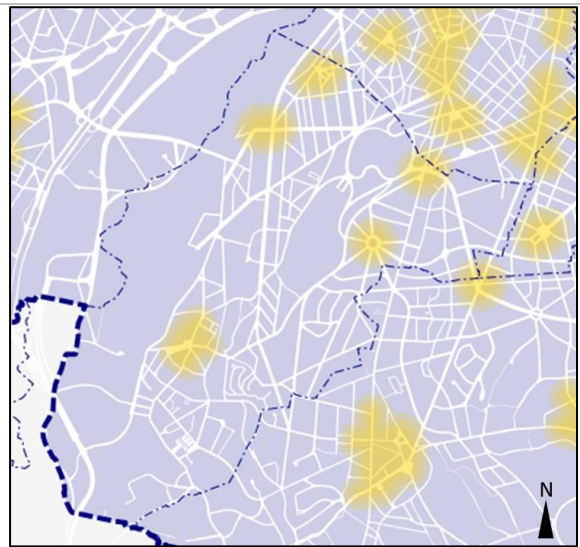


Figure 18 : Carte de noyaux d'identité locale au sein de / à proximité de Forest (source : PRDD, 2018)

Marchés et brocantes

Des marchés et brocantes (avec un rayon d'attractivité essentiellement local) sont organisés chaque semaine à différents endroits du territoire communal, notamment :

- Place Saint-Denis: un marché tous les mardis de 12h à 19h et tous les samedis de 6h à 13h ; et une brocante tous les dimanches de 6h à 13h ;
- Parvis Saint-Antoine (donnant sur la rue de Mérode): un marché tous les jeudis de 6h à 13h ;
- Place Albert : le marché durable Albert, tous les jeudis de 14h à 20h. (temporairement organisé sur la place de la Délivrance à cause des travaux sur la place Albert).

Des marchés ou brocantes ont également lieu annuellement :

- La place Saint-Denis, une partie de la chaussée de Bruxelles et la rue Jean-Baptiste Vanpé (jusqu'au pont) : Marché annuel de Forest (annuel, en octobre) ;
- Square Lainé : Marché des plantes et des fleurs et brocante (annuel, 1^{er} dimanche de mai) ;
- Rue Roosendael & Henri Maubel : Brocante du Val des Roses (au mois de juin).

Entreprises et bureaux

Le territoire de Forest compte 16.470 postes pour 4.770 entreprises. Ces dernières sont situées en partie dans la zone industrielle longeant les voies de chemin de fer, tandis que le reste est réparti sur le territoire communal, entre autres aux alentours de la place Saint-Denis où se situe l'administration communale forestoise (deuxième plus gros employeur après Audi).

En matière de bureaux, Forest compte une densité de bureaux (21.473 m² / km²) moindre comparée à la moyenne régionale (78.001 m²/km² en 2018), sans doute lié à la forte présence du secteur industriel dans la commune.

4.1.4 Enjeux

- Poursuivre le développement du territoire pour répondre localement aux besoins des habitants, notamment en équipements ;
- Favoriser la mixité fonctionnelle (activités économiques et habitations);
- Favoriser la mise à l'emploi ;
- Favoriser le développement des noyaux commerciaux ;
- Favoriser le développement des pôles culturels ;
- Prendre en considération les besoins socio-économiques (ex. marchés, brocantes, ...) lors de la conception des projets de réaménagement des espaces publics ;

4.2 La mobilité

4.2.1 Préambule

La mobilité en situation existante est moins développée dans le présent chapitre étant donné que le projet de PCM est totalement dédié à cette thématique. Plusieurs schémas et informations utilisés ici proviennent par ailleurs du projet de PCM.

4.2.2 Piétons

Les deux plans ci-dessous indiquent les itinéraires principaux (Piéton-PLUS) et de liaison (Piéton-CONFORT) pour les piétons à Forest, tel que définis dans le cadre du PAVE¹³ puis de GoodMove. Comme relevé dans le projet de PCM, les infrastructures ferroviaires à l'ouest du territoire communal constituent de véritables barrières pour les piétons (comme pour les autres modes de déplacements d'ailleurs). Le franchissement des voies ne peut se faire qu'à deux endroits (rue du Charroi et rue de la Soierie).

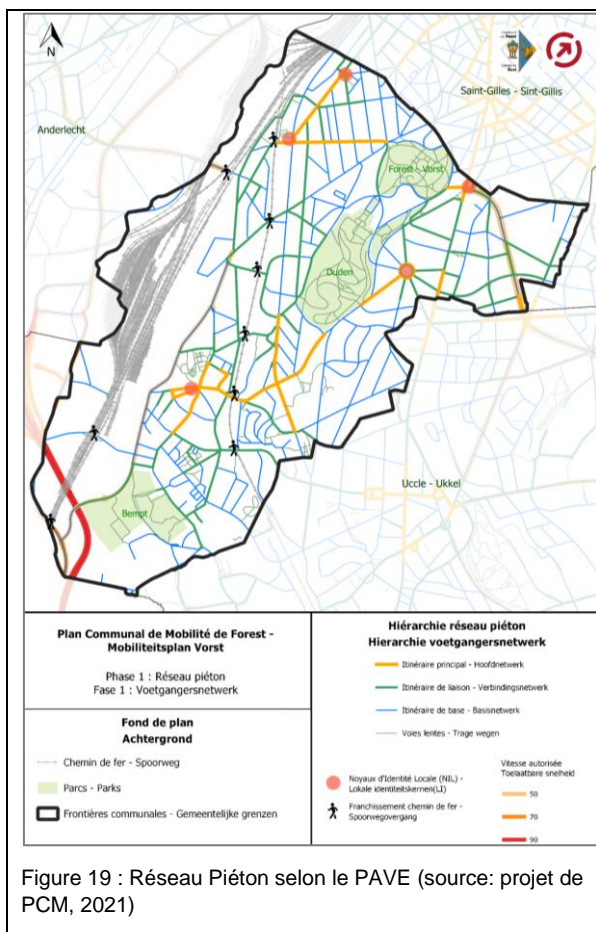


Figure 19 : Réseau Piéton selon le PAVE (source: projet de PCM, 2021)

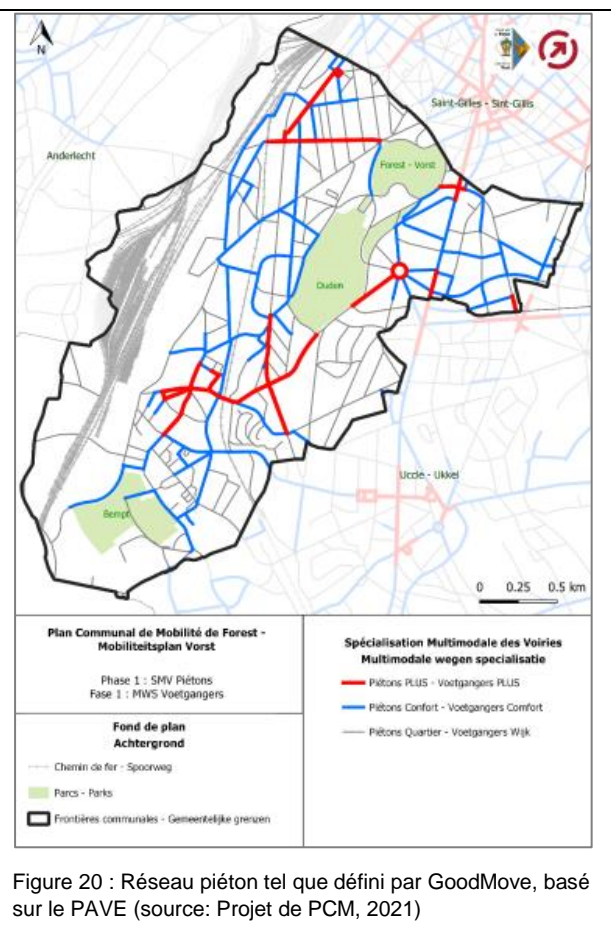


Figure 20 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source: Projet de PCM, 2021)

Forest compte également de nombreux sentiers et chemins, non repris sur le plan ci-avant. Ceux-ci offrent parfois de précieux raccourcis pour les piétons (par ex. raccourci agréable entre l'Altitude 100 et l'avenue Wielemans Ceuppens).

En ce qui concerne la qualité des aménagements piétons, il apparaît que la majeure partie des voiries reprises en itinéraires piétons principaux (ou Piéton-PLUS) ne répondent pas au standard de qualité requis

¹³ Plan d'accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE), réalisé dans et avec les 19 communes bruxelloises à la suite de l'élaboration du Plan Piéton 2012-2020.

selon l'état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics réalisé dans le cadre du Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)¹⁴. Près de 2.100 points sont également encore à traiter sur le réseau de liaison (ou Piéton-CONFORT) afin d'améliorer le confort des piétons et rendre les aménagements conformes aux prescriptions en matière d'accessibilité piétonne. Deux cas peu qualitatifs pour les piétons sont à relever en particulier, notamment : la rue de la Soierie (qui permet le franchissement des voies ferroviaires) et le 'chemin d'accès' connectant la gare de Forest-Est à la chaussée de Bruxelles.

En ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) des bâtiments communaux de Forest, un accès PMR a été créé dans le cadre des travaux de rénovation de l'hôtel communal. En revanche, les autres bâtiments communaux ne sont que peu accessibles aux PMR.

4.2.3 Vélos

La carte ci-dessous (à gauche) indique les aménagements et les itinéraires cyclables (RER-vélo et ICR¹⁵) existants à Forest, tandis que la carte à droite montre le réseau Vélo tel que défini par GoodMove.

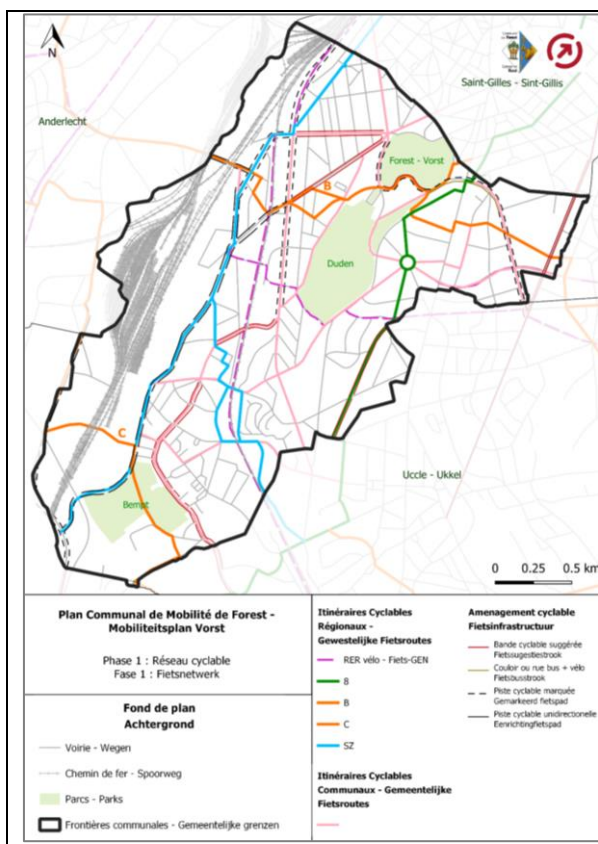


Figure 21 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Forest (source: projet de PCM, 2021)

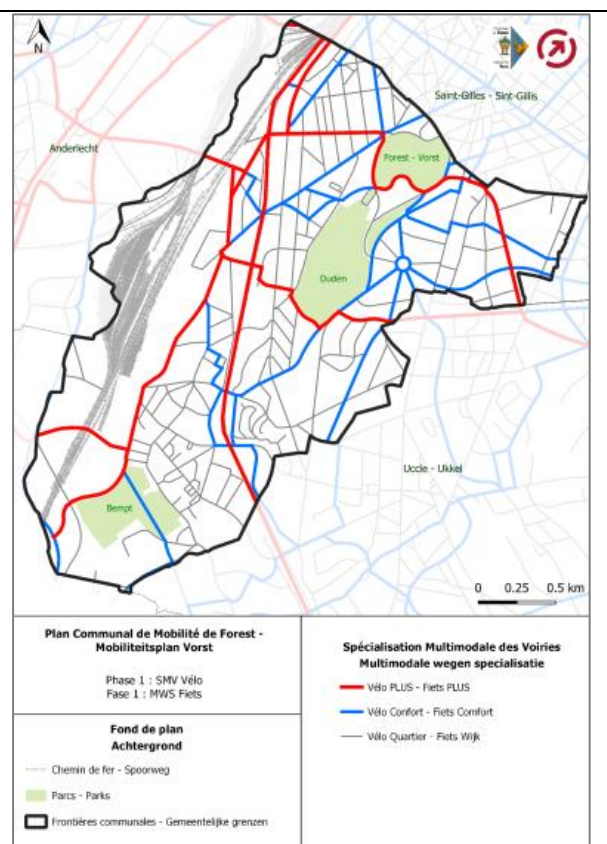


Figure 22 : Réseau Vélo tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

¹⁴ Un Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) a été réalisé dans chaque commune bruxelloise par les bureaux d'études Ascaudit et Timenco (aujourd'hui 'Tridée'), en collaboration avec les autorités régionales et communales et la participation de citoyens. Le PAVE comprend deux missions essentielles qui ont apporté deux éclairages complémentaires sur la situation des piétons dans l'espace public : l'élaboration du réseau structurant piéton communal (qui a formé la base du réseau Piéton proposé par le PRM Good Move) et la réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics. Plus d'informations sur le site web de Bruxelles-Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plans-daccessibilite-de-la-voirie-et-de-lespace-public-pave>

¹⁵ Le Réseau Express-Régional Vélo (RER-vélo) a vocation de permettre les déplacements rapides et directes à vélo au sein de la région bruxelloise et avec la région flamande et wallonne. Les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à l'échelle de la région bruxelloise.

En termes de qualité d'aménagement, le réseau Vélo ne répond pas encore au standard de qualité requis selon l'analyse du projet de PCM. Certains axes importants (et à 50 km/h) ne sont par ailleurs pas équipés d'aménagements spécifiques aux cyclistes.

Le projet de PCM relève certains points d'attention, notamment :

- L'axe Mystère – Rousseau – Neptune ;
- L'avenue Wielemans Ceuppens et l'avenue Van Volxem ;
- Les avenues Albert et Besme, et la rue du Charroi ;
- la rue de la Soierie (passage de/vers Anderlecht);
- l'avenue Reine Marie-Henriette ;
- le bld. de la Deuxième Armée Britannique ;
- la rue Saint-Denis ;
- l'avenue du Pont de Luttre ;
- l'axe Patinage – Delta – Tropique, avec un franchissement délicat au niveau de l'av. Van Volxem (passage du tram);
- les carrefours Charroi, Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, et Albert ;

En ce qui concerne le stationnement, la carte ci-dessous indique l'emplacement d'arceaux, de box à vélos et des 2 parkings vélo pour riverains sur le territoire communal. Au total, le territoire compte 760 arceaux en voirie (soit 1.520 emplacements de stationnement). L'offre en stationnement couvre relativement bien le territoire, mais est davantage présente dans les parties nord et au (nord-)est. Tous les pôles d'emploi et les noyaux commerçants ne sont pas encore suffisamment équipés afin de répondre aux besoins.

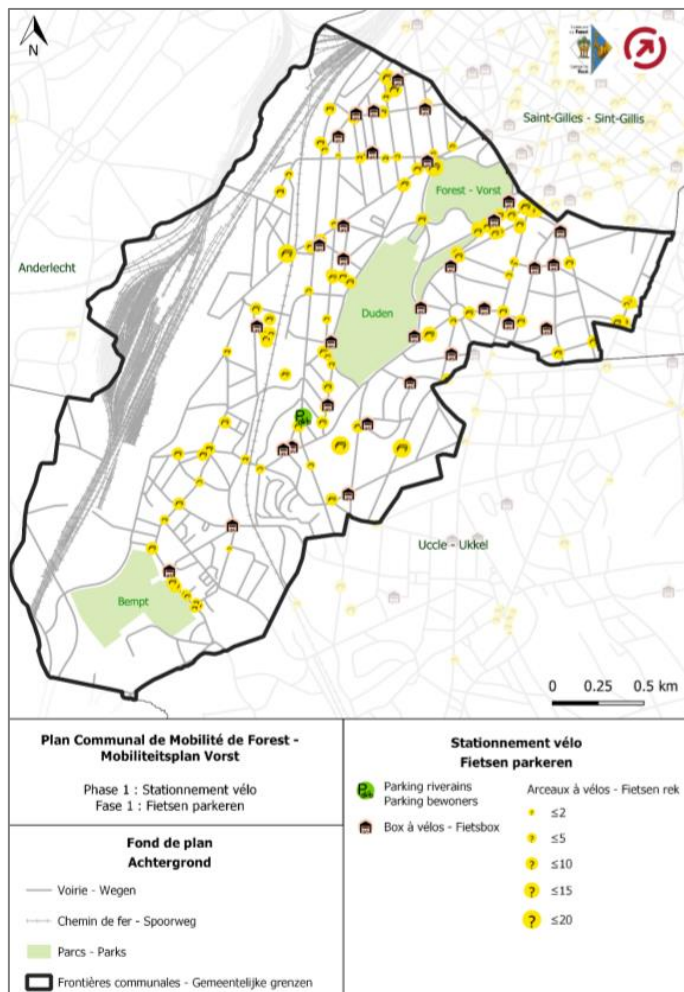


Figure 23 : Stationnement vélo à Forest (source : Projet de PCM, 2021)

4.2.4 Transports en commun

Les figures ci-dessous montrent les lignes de transport en commun (train, bus, tram) traversant Forest et le réseau TP défini par GoodMove. Les connexions sont essentiellement du nord au sud (et inversement), et non d'ouest en est (et inversement).

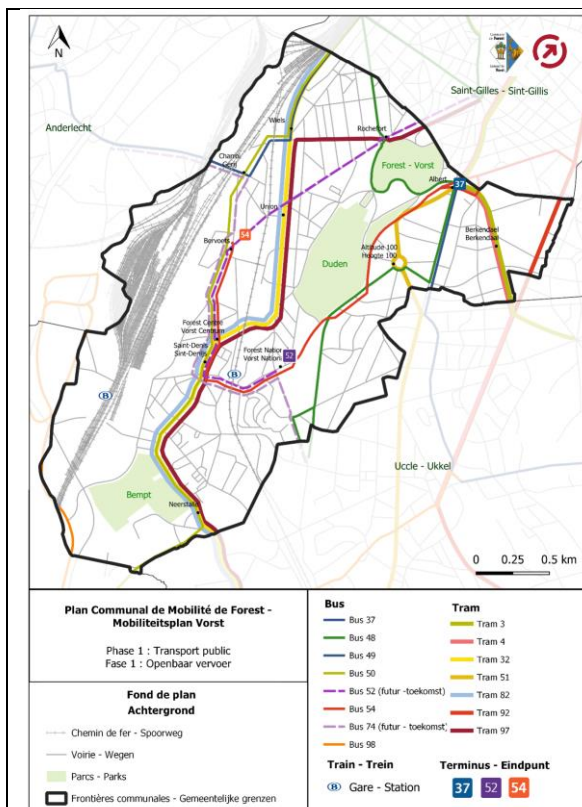


Figure 24 : Gares, lignes de bus et de tram sur Forest (source: projet de PCM, mars 2021)

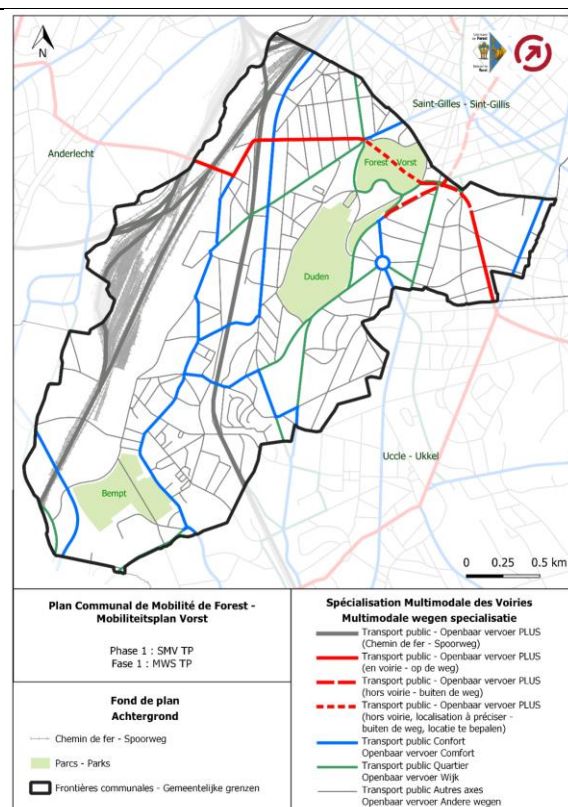


Figure 25 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, mars 2021)

La fréquence de passage des trains S sur le territoire communal, notamment dans les gares de Forest-Est et de Forest-Midi, est actuellement inférieure à ce que prescrit le PRM (c'est-à-dire 1 train toutes les 15 min).

En ce qui concerne la performance du réseau de bus et de trams, l'axe Neerstalle-Bruxelles et le carrefour 'Wiels' (Van Volxem x Wielemans Ceuppens) constituent actuellement des points noirs pour le passage des transports en commun, en particulier en traversée du cœur de Forest et dans le bas de la chaussée de Neerstalle.

4.2.5 Voitures

Les deux figures ci-dessous illustrent les charges de trafic (automobile) à Forest et le réseau Auto défini par GoodMove. Mis à part le RING R0, aucun axe routier n'est repris comme Auto-PLUS dans la hiérarchie des voiries.

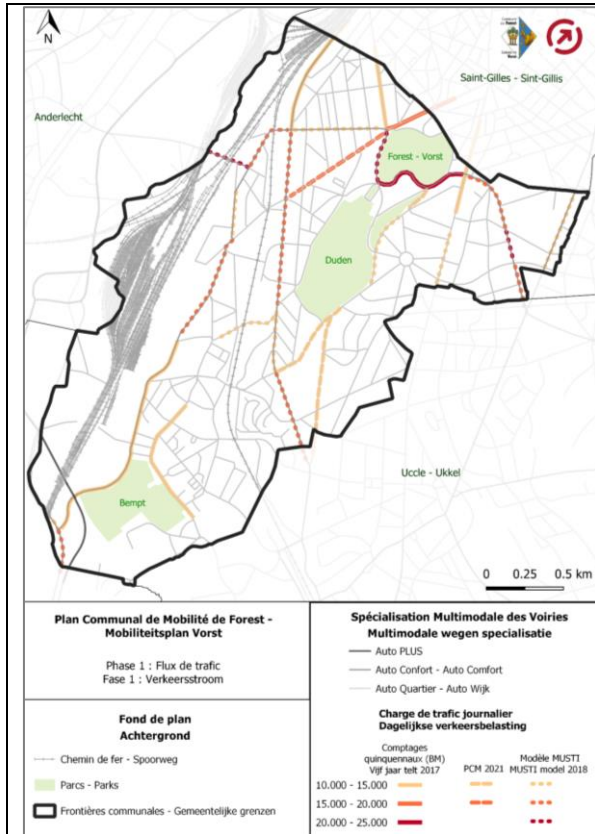


Figure 26 : Flux de trafic automobile (source: projet de PCM, 2021)

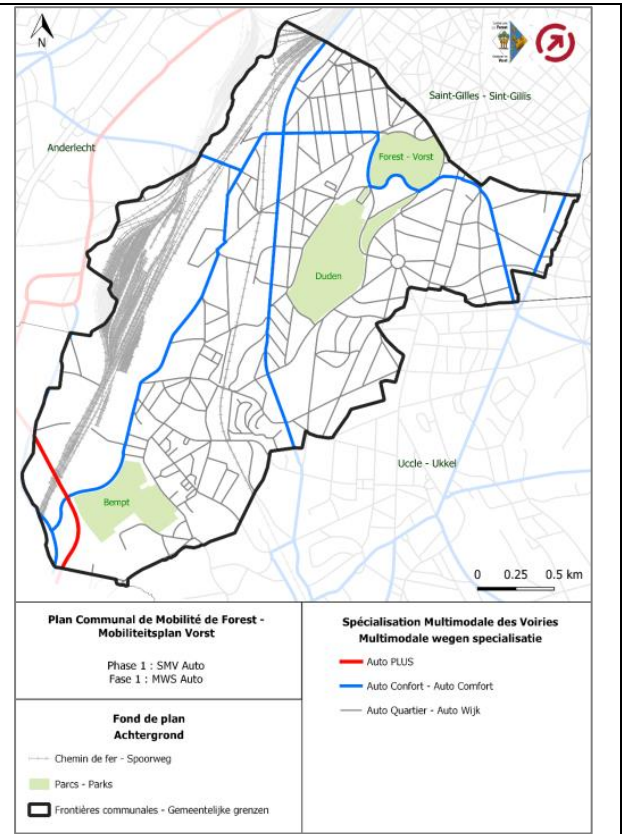


Figure 27 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

En termes de performance, des réserves de capacité sont globalement disponibles, avec toutefois des problèmes de congestion sur plusieurs carrefours, notamment sur l'axe Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Besme – Albert.

En ce qui concerne le stationnement, le territoire compte 11.682 emplacements de stationnement en voirie, situés majoritairement en zone verte (98,6%), avec quelques zones rouges aux abords des places Saint-Denis et Altitude 100 (1,1%) et emplacements non-réglementés (0,3%) (PACS, 2014). Une zone spécial 'événement' est d'application autour de Forest-National. Il n'existe pas de parking public sur le territoire de Forest, les plus proches sont des parkings de transit (aussi appelés 'parkings de dissuasion') qui se situent à environ 700m (P+R Stalle à Uccle) et à 1,5 km (P+R Ceria à Anderlecht). Des réductions de tarifs sont appliqués pour les navetteurs quotidiens qui combinent voiture et transports en commun¹⁶.

Dans le cas où le projet de PCM recommande la création d'un parking en dehors de la voirie ou s'intéresse à un parking privé hors-voirie, il est utile de rappeler que le parking doit respecter les prescriptions de l'arrêté bruxellois sur les parkings (adopté en février 2021)¹⁷. Celui-ci impose entre autres que les cheminements piétons et cyclistes (si d'application) soient sécurisés au niveau des accès et au sein du parking lui-même (par ex. au moyen de marquages au sol) et que des points de recharge pour véhicules électriques puissent potentiellement être installés.

Des services de voitures partagés (ex. : Cambio) sont déjà très largement implantés sur le territoire, avec toutefois quelques zones non desservies (cf. figure ci-dessous). C'est le cas notamment du bas de Forest

¹⁶ Plus d'informations sur le site web : <https://www.parkandride.brussels/>

¹⁷ Arrêté fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings (C – 2021/40705).

(dont le quartier de la place Saint-Denis), à proximité des parcs et dans les zones à la frontière avec les communes voisines.

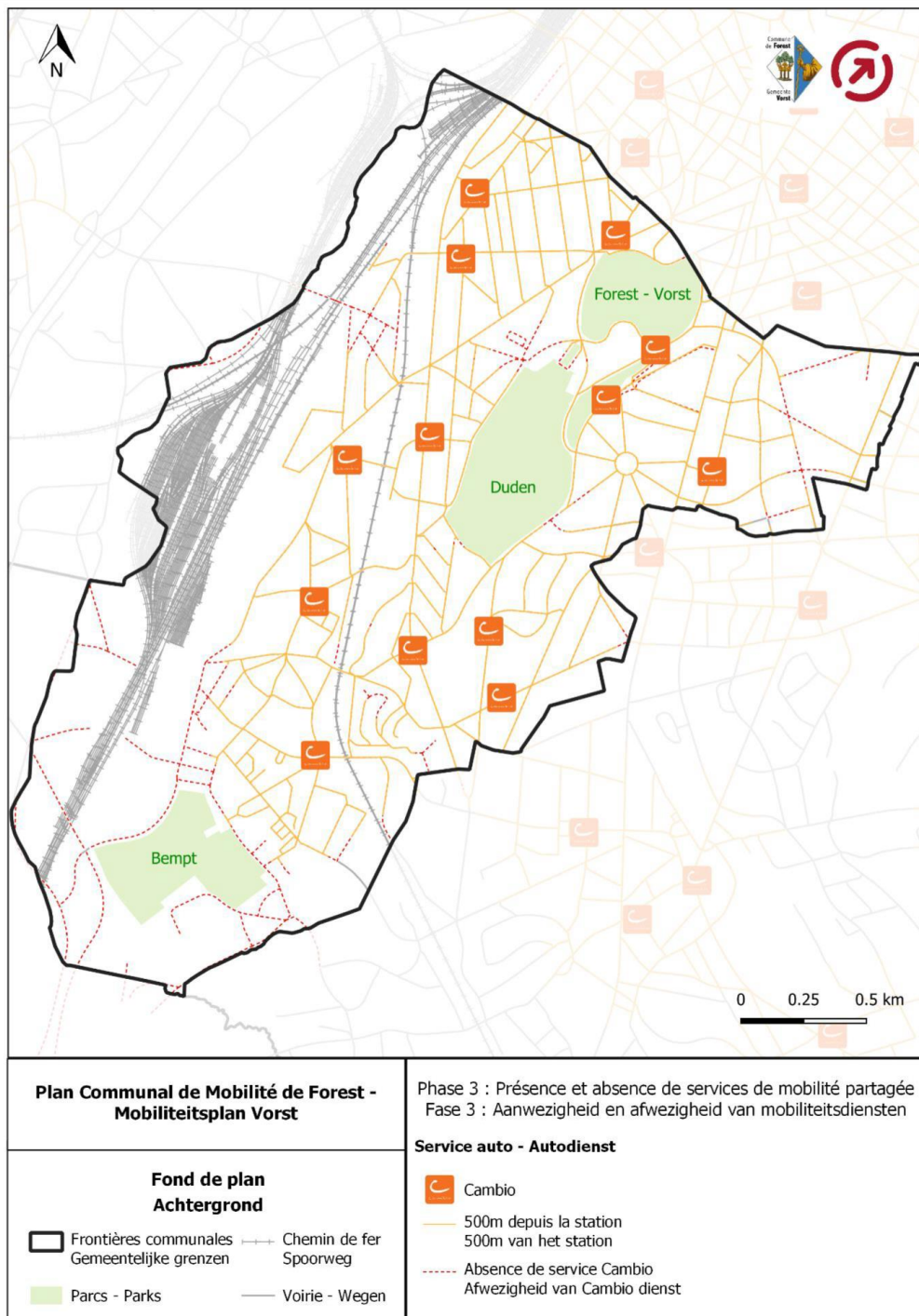


Figure 28 : Carte des services de voitures partagées sur le territoire communal et des zones non équipées (source : projet de PCM, 2021)

4.2.6 Poids lourds

Les figures ci-dessous indiquent le flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic (à gauche) et le réseau PL tel que défini par GoodMove. Comme relevé dans le projet de PCM, la zone industrielle dans la partie ouest de Forest constitue la principale zone d'origine/destination des 3.500 déplacements

journaliers en camion enregistrés au sein/vers/depuis Forest. Un trafic de transit marqué est à relever sur les avenues W. Ceuppens et Reine Marie-Henriette. En termes de performance, la rue Saint-Denis est quelque peu trop étroite pour permettre le croisement aisé de deux poids lourds.

Forest compte 51 aires réservées aux livraisons et 2 zones de livraison 'dépénalisées', mais celles-ci ne sont pas particulièrement concentrées dans les zones commerciales selon les analyses réalisées dans le cadre du projet de PCM.

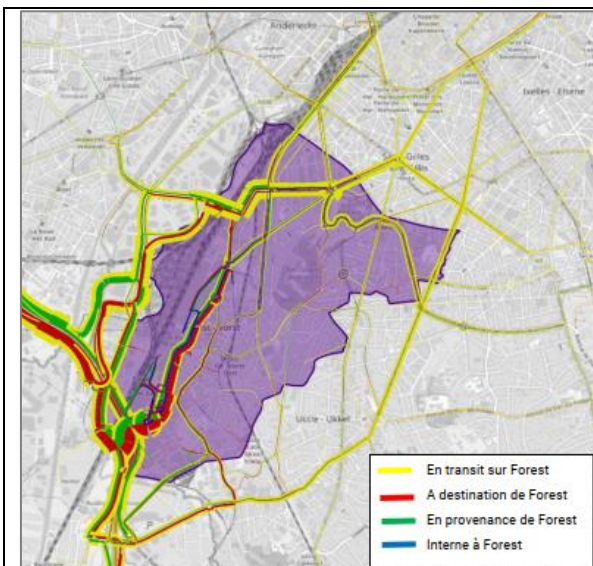


Figure 29 : Flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic (source: projet de PCM, 2021)

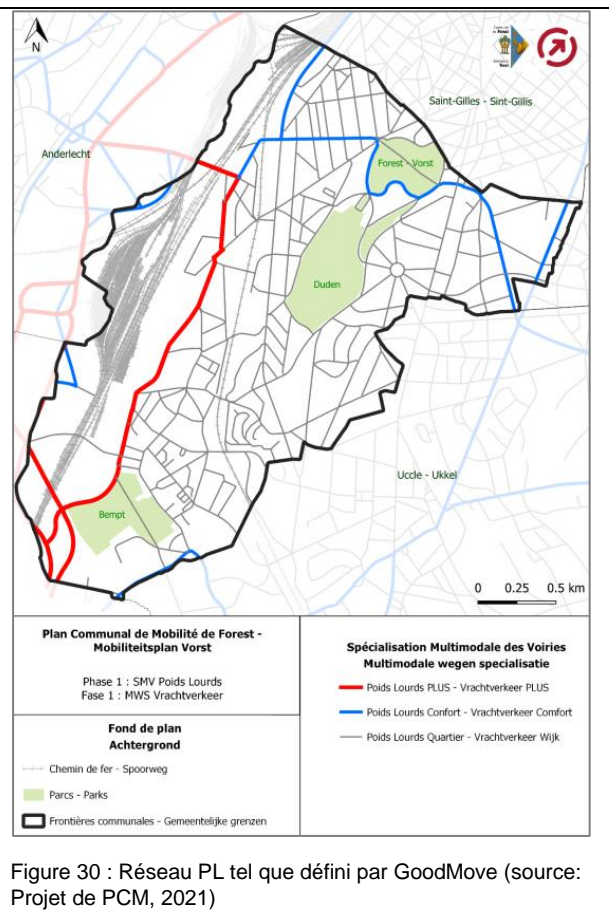


Figure 30 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

4.2.7 Structure des déplacements et parts modales

Près de 285.000 déplacements sont effectués quotidiennement au sein de, depuis et vers Forest, soit un ratio de 3,6 déplacement / jour / personne¹⁸. Moins élevé que pour autres communes bruxelloises, cela traduit une mobilité légèrement moins importante de la population. Entre 25% et 40% des déplacements sont réalisés au sein de Forest même, soit des déplacements sur une courte distance (< 5 km). Le reste des déplacements s'effectuent essentiellement en lien avec les communes voisines, y compris dans le brabant flamand.

En termes de parts modales, « des déplacements à pied et à vélo proportionnellement plus élevé qu'ailleurs dans la Région... en particulier en comparaison des communes de seconde couronne.

Les estimations de répartition modale des déplacements effectuées dans le cadre de l'élaboration du PRM montrent que 1/4 des déplacements en lien avec le territoire forestois sont effectués à pied, et dans une moindre mesure à vélo. Une proportion légèrement supérieure à ce qui est observé à l'échelle régionale, et notamment dans les communes de la seconde couronne. A titre de comparaison cette proportion s'élève

¹⁸ Estimations issues de la modélisation réalisée dans le cadre de GoodMove

à 23% à Anderlecht et à 20% à Uccle. Les valeurs les plus élevées sont observées à Schaerbeek, Evere, Koekelberg, et Saint-Gilles (26%). » (Extrait du projet de PCM)

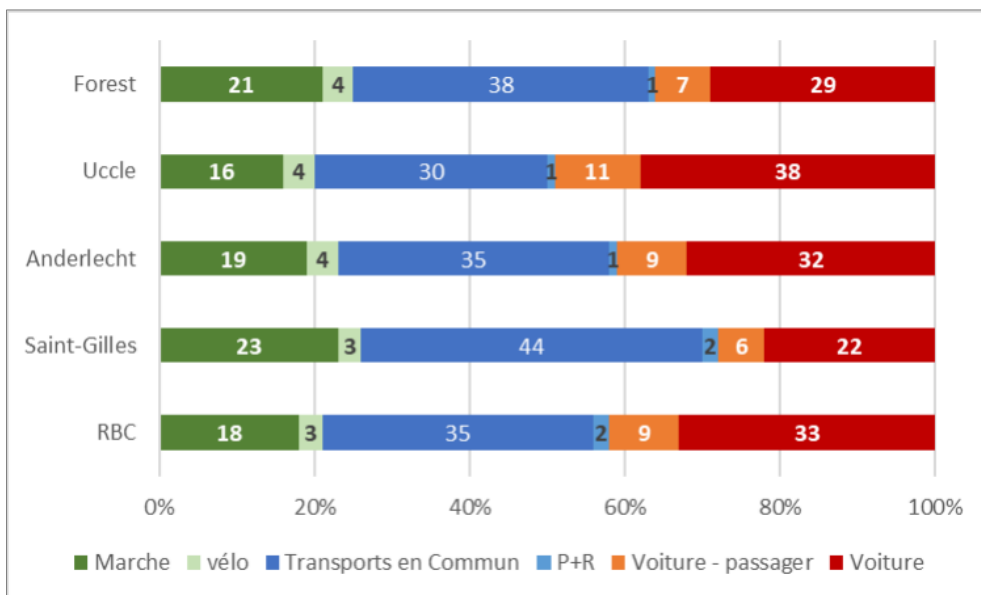


Figure 31 : Parts modales à Forest, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM, 2021)

4.2.8 Enjeux

- Améliorer la qualité des aménagements piétons ;
- Créer et améliorer les aménagements cyclables afin d'encourager à l'usage du vélo ;
- Accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo ;
- Réduire le nombre d'emplacements en voirie et optimiser le stationnement des usagers particuliers ;
- Optimiser le stationnement des professionnels mobiles (logistique urbaine, y compris les livraisons) ;
- Améliorer l'accessibilité en transports en commun ;
- Améliorer l'accessibilité PMR ;

4.3 L'air, le climat, et l'énergie ;

4.3.1 Caractérisation de la qualité de l'air dans l'environnement

Selon Bruxelles Environnement, les principaux polluants affectant la qualité de l'air sont l'oxydes d'azote (NOX), les oxydes de soufre (SOX), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et les matières particulaires (PM2,5). Les principales sources d'émission de ces polluants sont le transport routier, le chauffage des bâtiments, la combustion et les installations de production d'énergie.

En Région de Bruxelles-Capitale, la qualité de l'air est assez mauvaise en général dans les zones urbaines denses au sein desquelles la circulation des véhicules à moteur thermique demeure significative. Cette qualité est d'autant plus mauvaise si les espaces publics sont peu ventilés naturellement et/ou qu'ils comportent peu de végétation.

La figure ci-dessous indique la concentration en particules fines, plus particulièrement en Black Carbon. Comme illustré ci-dessous, l'exposition est la plus forte à proximité immédiate du Ring de Bruxelles et dans une moindre mesure sur certains tronçons (ex. av. Fonsny, av. Van Volxem, av. W. Ceuppens, av. du Pont de Luttre, bld. Guillaume Van Haelen, bld. de la Deuxième armée britannique et av. du Globe) et à certains carrefours à Forest (ex. W. Ceuppens x Van Volxem, W. Ceuppens x Av. du Parc).

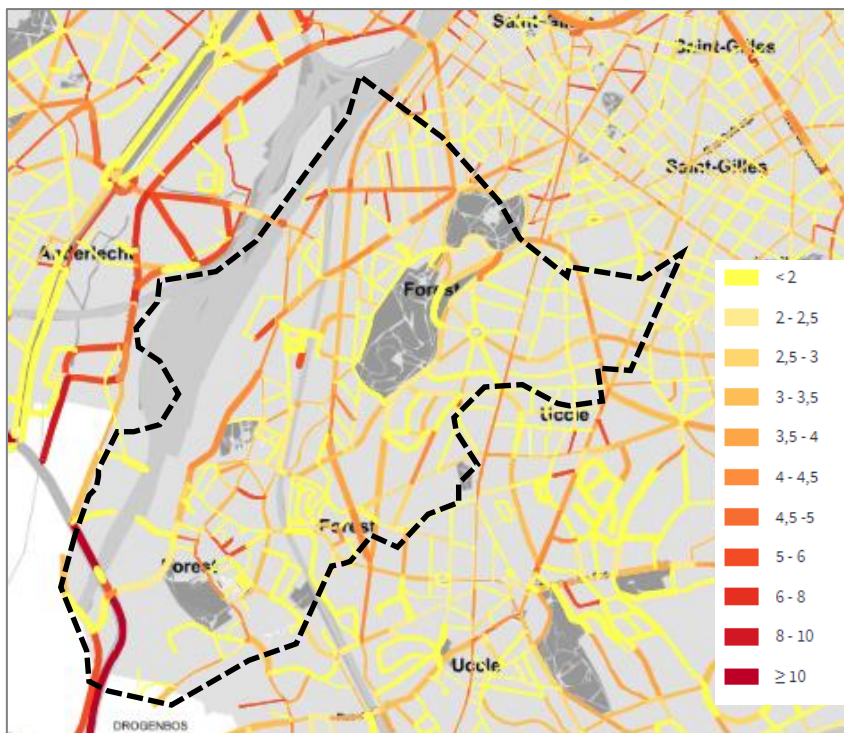


Figure 32: Concentration en black carbon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en heures de pointe (source: Geodata, Bruxelles Environnement 2020)

En juin 2021, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'interdire les véhicules diesel et essence d'ici respectivement 2030 et 2035. Cette mesure diminuera les rejets de particules nocives pour l'air. Combinée à la volonté de la RBC de développer un vaste réseau de bornes de recharge, cela devrait favoriser l'émergence des voitures électriques dans la ville et donc une meilleure qualité globale de l'air. Cette thématique est développée davantage plus loin (cf. 4.3.3 'Énergie et mobilité').

4.3.2 Risque de création d'îlots de chaleur

La température de l'air est généralement plus élevée dans les villes durant la nuit que dans les zones rurales voisines, phénomène connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain. De trop fortes chaleurs impactent

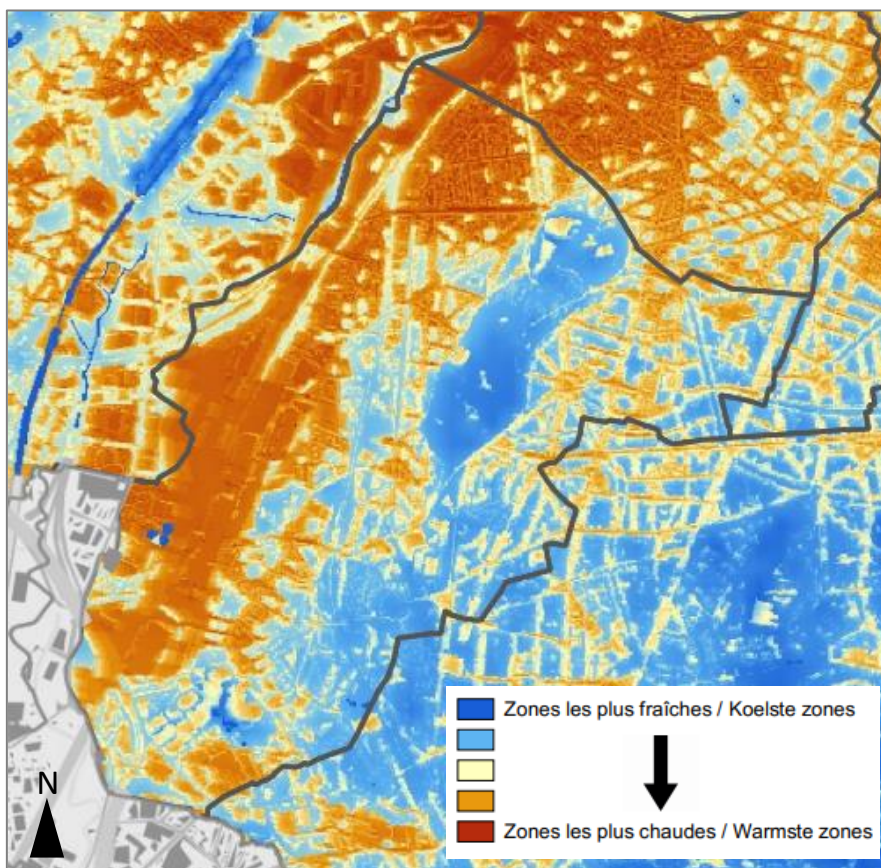
négativement la qualité de vie en ville. De manière générale, le réchauffement climatique a pour effet d'aggraver le phénomène d'îlot de chaleur, en combinaison avec le développement de la région bruxelloise.

Sans surprise, les parties ouest et nord-ouest de Forest sont reprises en 'zone chaude, en raison de la densité bâtie du centre, et le peu d'espaces verdurisés en comparaison avec la périphérie'. L'est de Forest est plus frais, avec un impact positif substantiel des zones vertes, en particulier les parcs de Forest, Jupiter et Duden.

Selon diverses modélisations et études, le végétal et l'eau peuvent jouer un rôle déterminant dans les conditions climatiques de la ville et par là même améliorer le confort de la population

Pour limiter la formation d'îlots de chaleur, il est donc important de :

- limiter les surfaces minéralisées et l'imperméabilisation des sols (parkings perméables, création de plans d'eau et de fontaines, ...)
- renforcer le végétal (stationnements végétalisés, toitures et murs végétalisés, végétalisation des pourtours de bâtiment et accotements, nouveaux espaces verts, etc.) ;
- réduire l'émission de chaleur anthropique en agissant notamment sur l'architecture des bâtiments (choix des matériaux, des couleurs, efficacité énergétique, etc.) ;
- privilégier les modes de déplacements non motorisés (vélo, marche à pied, etc.) et les transports en commun.



4.3.3 Énergie et mobilité

Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (COBRACE), ordonnance-cadre adoptée le 2 mai 2013, réunit en un seul texte les différentes législations portant sur ces thématiques et

prévoit des mesures en matière de performances énergétiques et environnementales des bâtiments, de développement des sources d'énergie renouvelable, de transport, de qualité de l'air et de climat ainsi que d'exemplarité des pouvoirs publics. Le PNEC bruxellois est également concerné. Parmi les objectifs poursuivis au niveau régional, un objectif porte spécifiquement sur le domaine de la mobilité, notamment la diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité.

Afin d'atteindre les objectifs régionaux et européens dans les domaines de l'énergie, de l'air et du climat, les modes actifs et l'utilisation des transports publics sont encouragés par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle. L'électrification du parc automobile est également très fortement encouragée afin d'améliorer la qualité de l'air au niveau local et régional.

La carte ci-dessous montre l'état actuel de développement du réseau public de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire communal : 7 bornes ont été installées et une autre quinzaine attend d'être approuvée. La couverture territoriale est relativement bonne et sera mieux après l'ajout des nouvelles bornes. Certains noyaux commerciaux ne sont toutefois pas équipés (ex. la borne de plus proche de la place Saint-Denis est à environ 600m, soit 8 minutes à pied). A noter qu'il s'agit ici de l'offre publique et que l'offre totale (incluant l'offre privée) en bornes de recharge est probablement plus élevée.

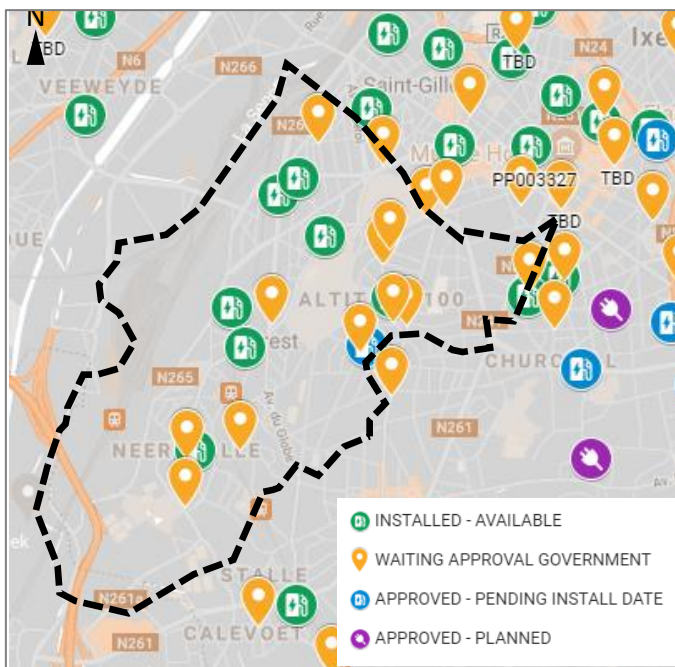


Figure 34 : Réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques à Forest (source : charge.brussels, septembre 2021)

Si le développement de véhicules électriques est très bénéfique pour la qualité de l'air en ville, la consommation en électricité (énergie) en sera plus importante en ville, impactant ainsi la production et la distribution d'électricité. Tout en maximisant les sources d'énergie renouvelables, il est ainsi également important de réduire les besoins globaux en énergie et optimiser l'efficacité énergétique.

4.3.4 Enjeux

- Réduire l'exposition des usagers à des polluants dans l'air ;
- Réduire le risque de création d'îlot de chaleur en augmentant l'ombrage, les espaces verts et d'eau ;
- Contribuer au développement de l'électrification des véhicules motorisés (bornes de recharge, véhicules électriques);
- Maximaliser les sources d'énergies renouvelables et réduire les besoins globaux en énergie.

4.4 L'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire et le patrimoine immobilier

4.4.1 Structure du territoire de Forest

Comme relevé dans le projet de PCM et illustré ci-dessous, une importante partie du territoire communal de Forest est occupé par des infrastructures ferroviaires (lignes L124, L96 et L50A) et des industries urbaines. Celles-ci sont essentiellement situées dans la partie ouest de Forest. On retrouve également une zone à forte mixité fonctionnelle, qui s'étale du nord au sud de la commune et longe la zone industrielle. Au centre-est et à l'est se situent des zones résidentielles.

Le territoire communal compte également 3 espaces verts de taille considérable : le parc de Forest (au nord), le parc Duden et (qui lui est contigu) et le parc de Bempt (au sud). Le parc Jupiter fait la liaison entre le parc de Forest et le parc Duden.

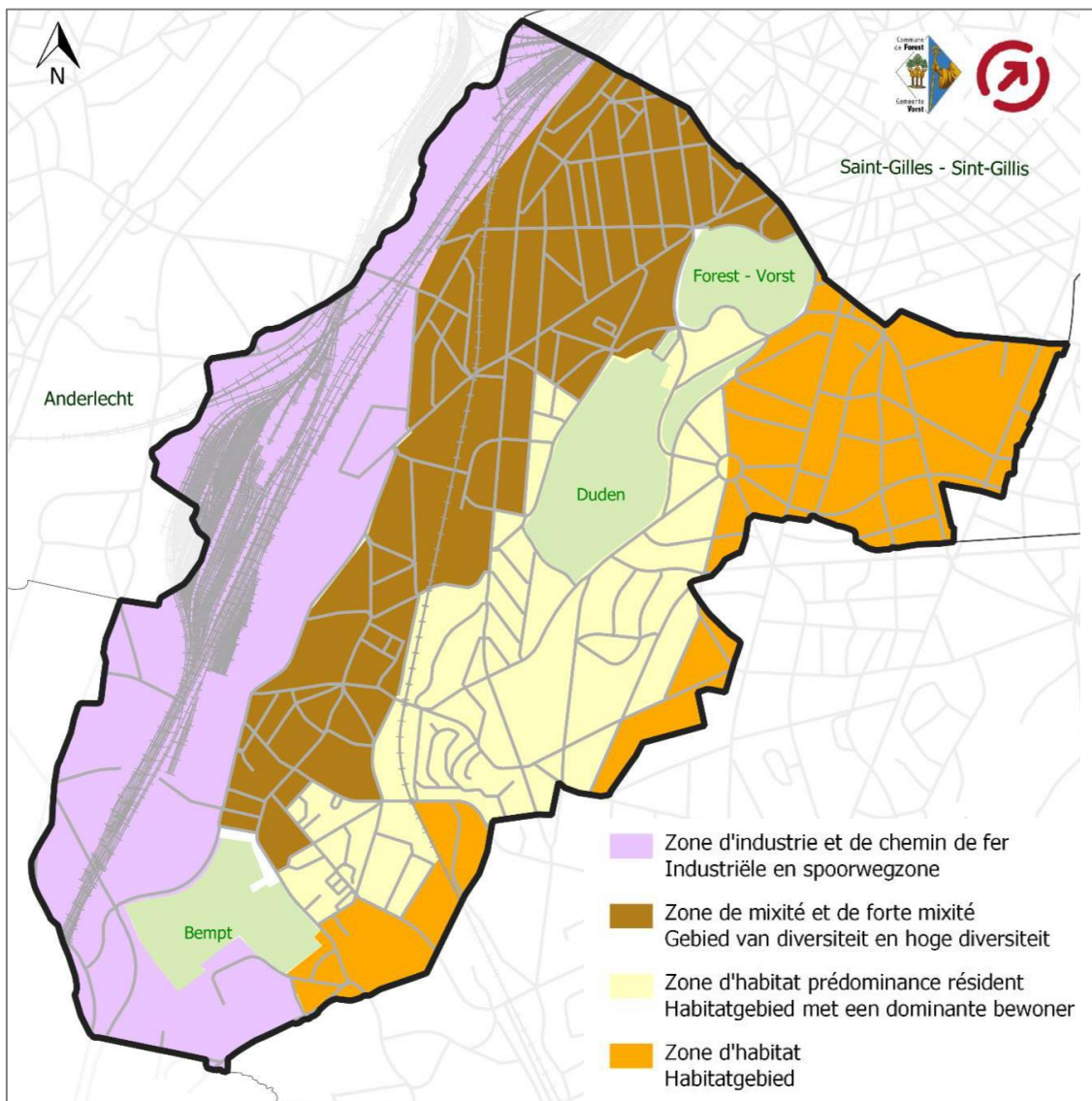


Figure 35 : Typologie du territoire de la commune de Forest (source : projet de PCM, 2021, mise en forme modifiée par CSD Ingénieurs)

Outre les voies ferroviaires qui forment une forte barrière entre Forest et Anderlecht (L50A et L96 : seulement 2 points de franchissement)¹⁹ et à travers Forest même (ligne L124 : 6 points de franchissements à Forest), un autre élément impact fortement la structure du territoire communal. Il s'agit de la topographie très marquée de Forest. En effet, une pente importante marque le relief entre l'ouest (situé dans la vallée de la Senne) et l'est de la commune (point culminant à l'altitude 100).

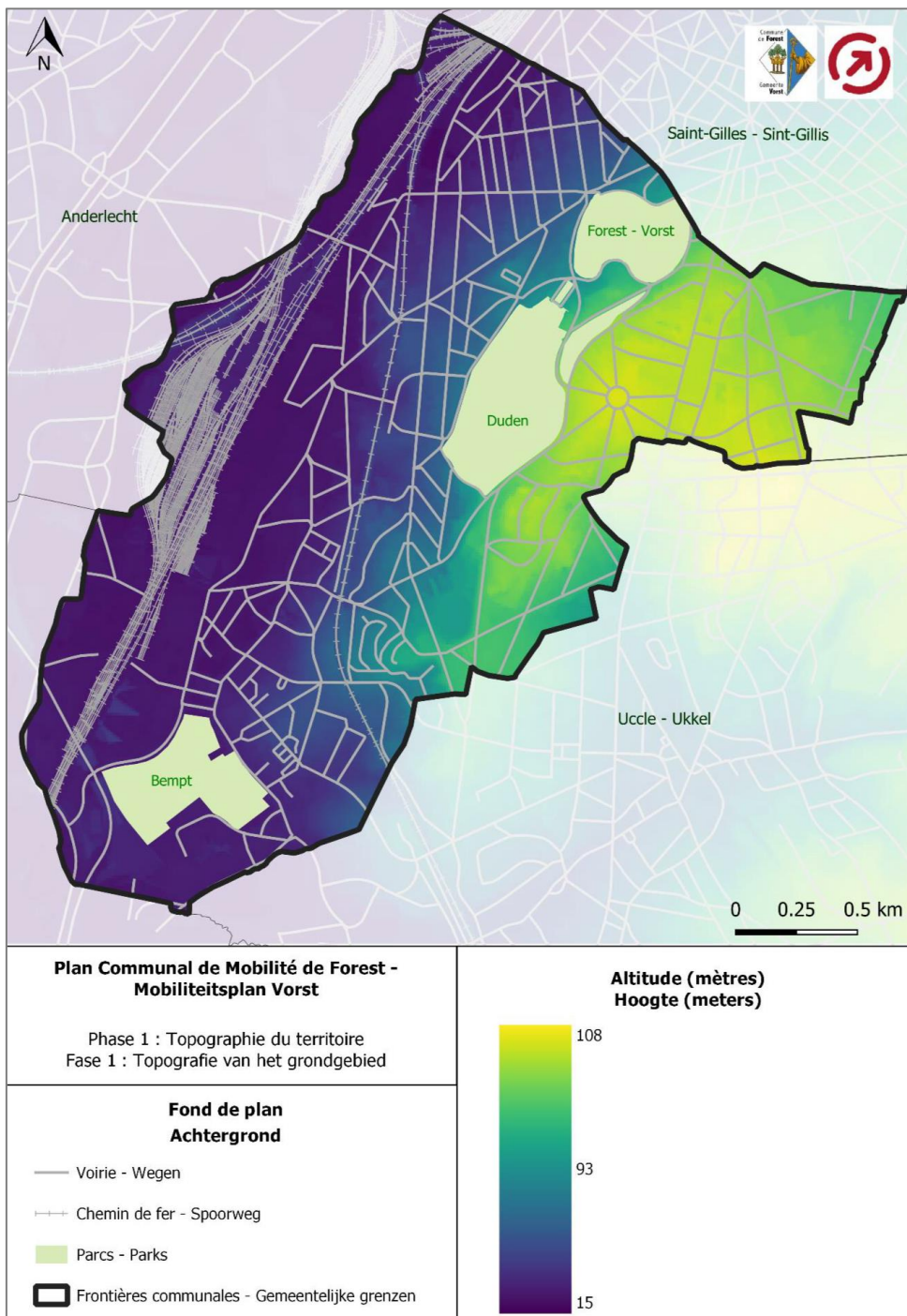


Figure 36 : Topographie du territoire de la commune de Forest (source : Extrait du projet de PCM, 2021)



¹⁹ Voir chapitre 4.2 'La mobilité' et/ou le projet de PCM.

4.4.2 Patrimoine bâti à Forest

Le territoire communal compte de nombreux bâtiments inscrits à l'inventaire 'Irismonument'. Ceux-ci sont éparpillés sur tout le territoire, avec toutefois une concentration sur certains tronçons de rues ou certaines places, notamment : sur et autour de la place Saint-Denis (en ce compris l'abbaye Saint-Denis) et sur la chaussée de Bruxelles, l'avenue Kersbeek (entre Baillon et Dumonceau), l'avenue Haveskercke (entre Kersbeek et Denayer), la chaussée de Neerstalle (entre Bempt et Lisala), l'avenue des Sept Bonniers, l'avenue Van Volxem (à plusieurs endroits), le boulevard Guillaume Van Haelen, la rue de Mérode (à plusieurs endroits), l'avenue Massennet, l'avenue Besme, l'avenue Reine Marie-Henriette, l'avenue du Mont Kemmel, la place Altitude 100 et les rues qui y mènent, l'avenue Albert, l'avenue Molière et la chaussée d'Alsemberg.

Les bâtiments plus importants sont présentés dans le tableau ci-dessous²⁰.

²⁰ Sources : patrimoine.brussels et site web de la commune de Forest (consulté en août 2021)

Photos	Brève description
<p data-bbox="219 231 448 256"><u>Maison communale</u></p>  <p data-bbox="219 630 792 655">Photo 1 : Maison communale (source : patrimoine.brussels)</p>	<p data-bbox="900 231 2002 330">Situé chaussée de Bruxelles n°59 de la chaussée de Bruxelles, la maison communale fut construite à l'emplacement de l'ancienne maison communale et fut inaugurée le 9 juillet 1938. C'est un architecte forestois, Jean-Baptiste Dewin, qui fut responsable de sa conception.</p> <p data-bbox="900 352 1525 378">L'extérieur, l'intérieur et le mobilier furent classés en 1992.</p>
<p data-bbox="219 678 434 703"><u>Eglise Saint-Denis</u></p>  <p data-bbox="219 1228 784 1254">Photo 2 : Eglise Saint-Denis (source : patrimoine.brussels)</p>	<p data-bbox="900 678 2002 777">Située chaussée de Bruxelles (n°26), il s'agit d'une « <i>église paroissiale de style gothique du XIIIe siècle, située au nord de l'ancienne abbaye bénédictine des Nobles Dames (voir place Saint-Denis 9), en dehors de la clôture monastique.</i> »</p> <p data-bbox="900 799 1137 825">Classée depuis 1936.</p>

Abbaye de Forest



Photo 3: Abbaye de Forest (source: patrimoine.brussels)

« Vestiges d'un important complexe monastique de style néoclassique, composé d'un pavillon d'entrée avec ses ailes latérales en hémicycle (cour d'honneur) et, aux extrémités, de deux corps de logis, architecte Laurent-Benoît Dewez, 1764.

Le site est accessible depuis la place Saint-Denis et délimité par l'avenue de la Deuxième Armée Britannique, la rue des Abbesses et la chaussée de Bruxelles. Les bâtiments se déploient au nord de l'église Saint-Denis (voir chaussée de Bruxelles n°26). » (patrimoine.brussels)

Classée depuis 1994

Eglise Saint-Augustin



Photo 4 : Eglise Saint-Augustin (source: patrimoine.brussels)

Eglise datant du début du 20^{ème} siècle (travaux interrompu plusieurs fois à cause des deux guerres), située au centre de la place Altitude 100 et visible depuis les huit artères créées en étoile autour de la place. Style Art Nouveau.²¹

Classée depuis 1988.

²¹ Informations issues du site web de la commune de Forest, consulté en septembre 2021.

Ancienne brasserie Wielemans Ceuppens



Photo 5 : Ancienne Brasserie Wielemans Ceuppens, 1931 (source: patrimoine.brussels)

L'ancienne brasserie Wielemans-Ceuppens est composée d'un ensemble de trois bâtiments (n°s 354, 365-370 et 364-366-372) de styles et périodes différentes : moderniste, éclectique rehaussée d'éléments Art Déco, et néoclassique.

L'un des bâtiments accueille aujourd'hui le Centre Culturel de Forest BRASS et la bibliothèque néerlandophone.

Classés en 1993.

Stade Joseph Marien



Photo 6 : Stade Joseph Marien (source : patrimoine.brussels)

Situées chaussée de Bruxelles aux n°s 221-223-225, il s'agit des tribunes du stade de la Royale Union Saint-Gilloise, qui occupe une partie du parc Duden. Style Art Déco, architecte Albert Callewaert, 1926.

Classée depuis 2010.

4.5 L'environnement sonore et vibratoire

4.5.1 Cadastre bruxellois du bruit des transports

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un cadastre du bruit multi-exposition, mis à disposition par Bruxelles Environnement. Celui-ci se base sur une modélisation des niveaux sonores pour les différents modes de transport rencontrés en Région de Bruxelles-Capitale (routier, ferroviaire et aérien), modélisés pour différents indicateurs européens²², Lden, Lnight. Les dernières cartes à jour sont représentatives de la situation en 2016. Lors que le niveau de bruit est inférieur à 55dB(A), la zone est considérée comme 'calme'.

Des zones bruyantes se situent au sein ou à proximité immédiate du territoire communal. Le niveau de bruit est notamment très élevé dans la zone industrielle et ferroviaire (lignes ferroviaires L96 et L50A) à l'ouest du territoire et dans l'extrême sud aux alentours du Ring de Bruxelles (R0). A noter que la zone ferroviaire est un corridor aérien relativement important en région bruxelloise. Des nuisances sonores sont également à relever le long de la ligne L124 (Bruxelles-Charleroi), et dans le parc de Forest et le parc Jupiter et autour de ceux-ci, ainsi que le long de l'avenue Besme et de l'avenue Gabriel Fauré. À l'inverse, les quartiers situés à l'est sont très peu bruyants avec un niveau sonore inférieur à 45 dB(A), sauf sur les axes routiers (av. Albert, av. Molière et av. Brugmann).

Bien que le parc de Forest présente toutes les caractéristiques d'une zone de confort acoustique (taille, verdure), l'entièreté de sa superficie reste exposée à un niveau sonore supérieur à 55-60 dB(A). Ceci peut s'expliquer en partie par le trafic routier (bus, voitures et camions) circulant sur l'avenue Reine Marie-Henriette, l'avenue Besme et l'avenue Gabriel Fauré, et par les activités récréatives dans le parc.

Les intérieurs d'îlots au sein du territoire sont majoritairement exposés à un bruit en dessous de 55dB, ce qui est considéré comme 'calme'. Le niveau moyen de bruit dans l'intérieur d'îlot où se situe Forest-National (égal ou supérieur à 55-60 dB(A)) est légèrement plus élevé en comparaison.

²² Indicateurs définis par la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002.

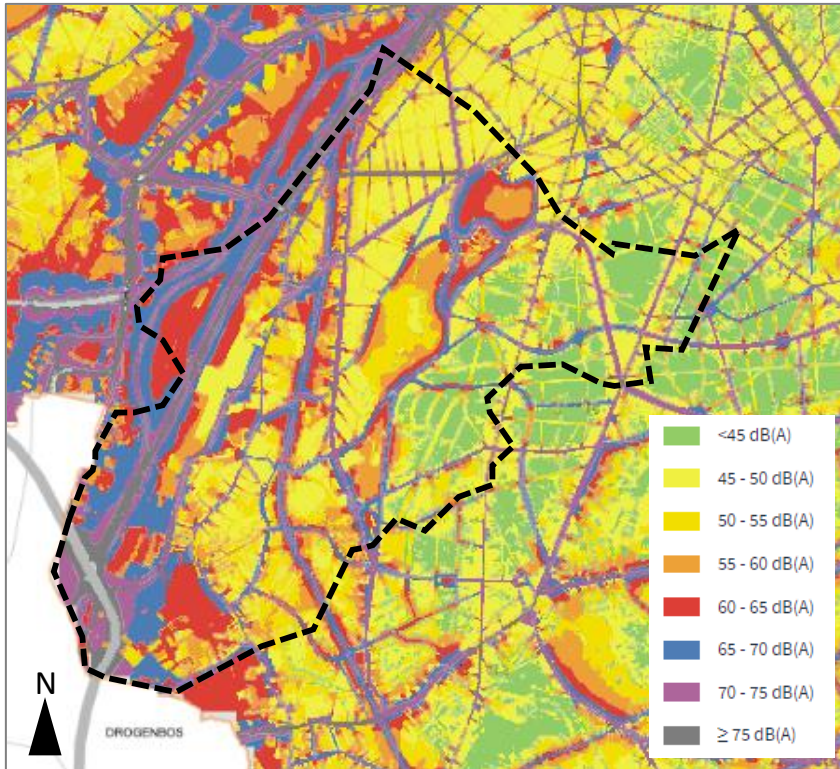


Figure 38: Niveaux de bruit multi-exposition (source : Geodata, Bruxelles Environnement, 2020)

4.5.2 Points noirs acoustiques

Les « points noirs acoustiques » sont des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit. La situation sonore y est perçue comme gênante. Ils sont déterminés par Bruxelles Environnement soit par l'analyse des cartographies du bruit routier et ferroviaire, soit lors du traitement des plaintes introduites par des habitants²³.

Cette cartographie doit cependant être relativisée. En effet, l'absence de plaintes au sein d'une zone donnée ne signifie pas pour autant l'absence de nuisances sonores au sein de cette zone. Parfois les habitants sont habitués au bruit, résignés, ou se plaignent auprès de la commune et pas auprès de Bruxelles Environnement.

Au sein du périmètre d'observation, les points noirs acoustiques sont situés aux endroits suivants : l'intersection de la chaussée d'Alseberg avec l'avenue Albert (le bruit semble être problématique surtout sur la chaussée d'Alseberg du côté de Saint-Gilles), sur un tronçon de l'avenue du Prc et de l'avenue Wielemans Ceuppens, et un tronçon de la rue du Charroi (à la hauteur de l'intersection avec l'av. du Pont de Luttre). Un dépassement du seuil de vibration est également à relever sur un tronçon de la chaussée de Neerstalle juste avant la frontière communale, où passe le tram.

²³ Pour porter plainte par rapport au bruit, la procédure « Article 10 » est d'application, en référence à l'article 10 de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. (Bruxelles-Environnement)

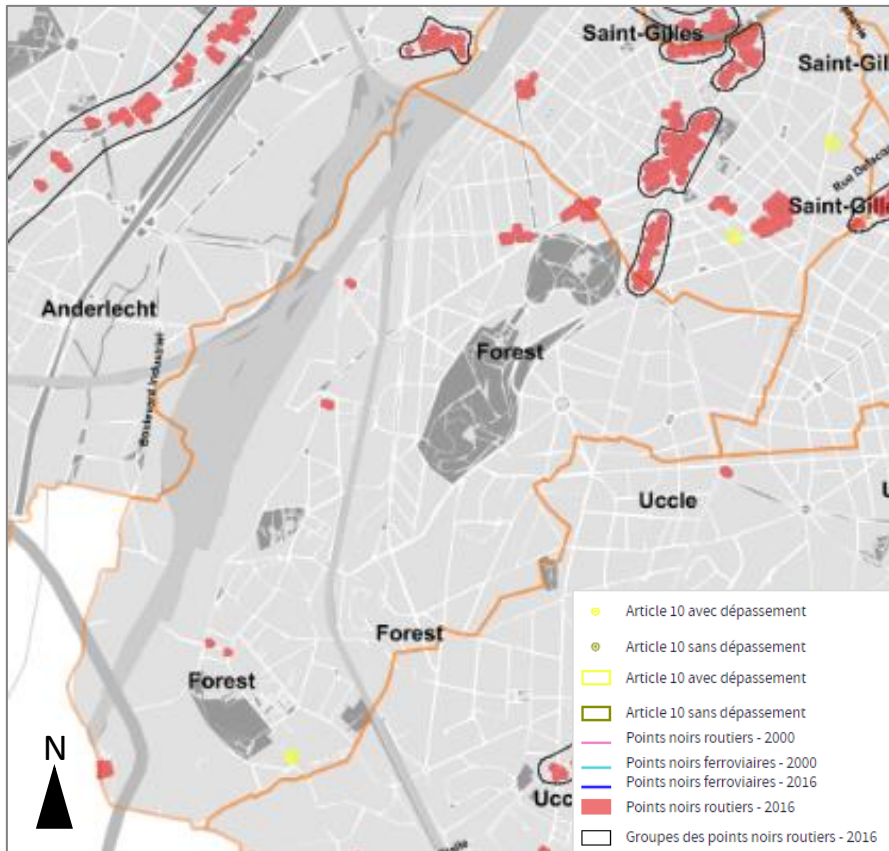


Figure 39 : Carte des points noirs acoustiques, zoom sur Forest (source : Geodata, Bruxelles Environnement 2016)

4.5.1 Zones calmes à créer ou protéger

Afin de répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, en ce qui concerne la définition de zones calmes, Bruxelles Environnement a déterminé plusieurs zones en région bruxelloise en fonction de certains critères tels que la verdurisation, la taille de la zone et le niveau sonore établi selon les cartes du bruit des transports terrestres.

A Forest, plusieurs zones de confort acoustique ('*Quiet-zones*' ou Q-zones) ont été définies comme étant à améliorer ou à créer, notamment le parc de Forest, le site de l'abbaye de Forest, le parc Bempt, la zone située entre l'avenue Van Volxem et la rue Mérode (Q-zone 'Midi Wiellemans'), la zone entourant l'avenue du Globe (Q-zone 'Gatti de Gamond') et le quartier de la prison de Saint-Gilles (Q-zone 'Ma campagne').

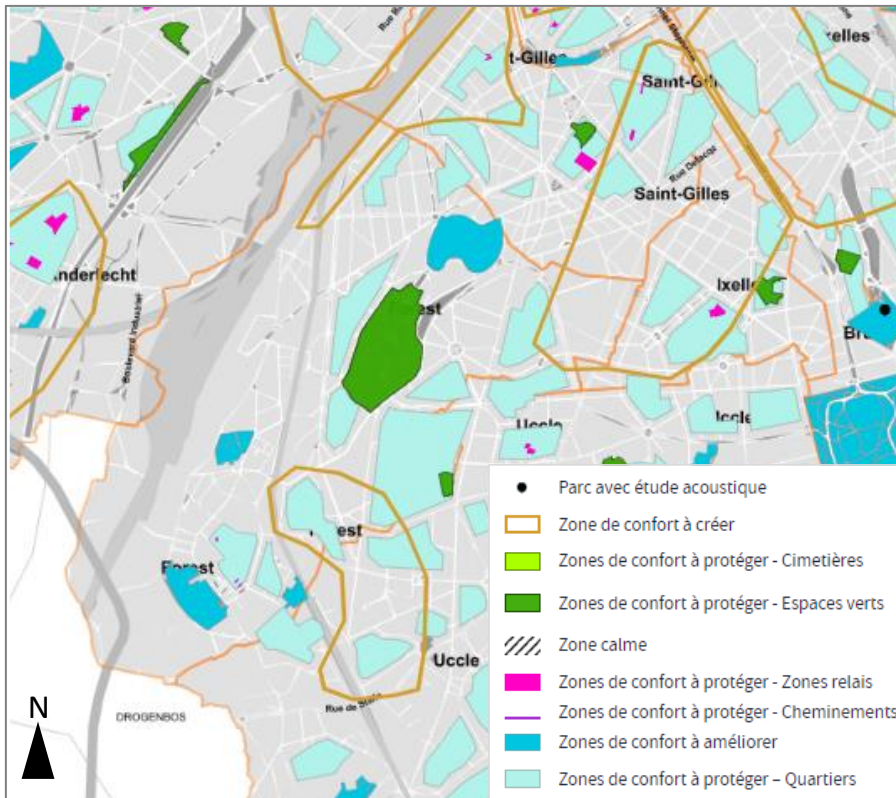


Figure 40 : Stratégie zones de confort acoustique (source : Bruxelles-Environnement, 2020)

4.5.2 Potentiel de réduction de la pollution sonore

L'étude menée par Bruxelles Environnement en octobre 2020 intitulée 'Nature Based Solution' propose différentes pistes de solutions liées à la présence de la nature en ville afin de réduire les nuisances liées au bruit.

Des actions sont notamment envisageables en mobilité :

- L'amélioration du parc automobile (meilleures performances acoustique des véhicules);
- Une intervention au niveau du revêtement de la voirie (pavés plus bruyant que l'asphalte) ;
- La réduction de la vitesse des véhicules ;
- Modifier l'intensité ou le type de trafic qui emprunte la voirie, et localiser les voiries principales à une distance suffisante des espaces verts ;

D'autres actions sont liées aux comportements individuels :

- privilégier les modes de déplacements non motorisés (vélo, marche à pied, etc.) et les transports en commun ;
- éviter de faire trop de bruit dans les parcs ;

Enfin, des obstacles physiques au bruit sont également une option, tels que : « *couvrir une trémie, tirer parti de la topographie, créer des dénivelés, des barrières naturelles (talus, murets, gabions, etc.), mais aussi jouer sur les phénomènes de réverbération, les matériaux, mettre en place une zone tampon entre les zones de nuisances potentielles et les zones de confort* »²⁴.

²⁴ Fiche documentée bruit n° 54 : Zones calmes et zones de confort acoustique en Région de Bruxelles-Capitale (2018)

Par ailleurs, « les végétaux ou aménagements végétalisés offrent certainement la possibilité de réduire la pollution sonore par réflexion, diffraction, diffusion ou absorption d'ondes sonores. L'effet est très variable dans l'espace. Par exemple une rangée d'arbres dont la couronne est assez développée dans une rue canyon a un effet légèrement négatif pour les personnes se trouvant sous un arbre mais un effet positif au niveau des façades au-dessus de la couronne. Les mesures de protection telles que les haies et les rangées d'arbres sont les plus efficaces ; cette efficacité sera d'autant plus grande que les troncs sont gros et que la plantation est dense et large. Si la source sonore est située à proximité du récepteur, leur impact sera néanmoins limité

Lorsque le sol est recouvert d'herbe ou d'une autre végétation herbacée, cela peut provoquer une porosité supplémentaire et une dispersion. La diffusion des ondes sonores va augmenter l'interaction des ondes avec le sol, de sorte qu'une plus grande partie du son sera absorbée. Ce n'est cependant pas le cas si le sol est mouillé. Dans la littérature scientifique, des effets jusqu'à un maximum de 3 dBa sont rapportés sur les haies et la végétation herbacée à côté des routes fréquentées. Dans la plupart des cas, le mieux est de combiner les NBS avec des infrastructures matérielles (par exemple des murs antibruit ou des bâtiments écran) pour obtenir un effet optimal comparable à celui obtenu avec des mesures importantes de réduction du bruit à la source ».

4.5.3 Enjeux

- Création et maintien de zones calmes (intérieur îlot) par la hiérarchisation des voiries et l'organisation des circulations ;
- Maintien et amélioration du confort acoustique dans les espaces verts et espaces ouverts) ;;
- Limiter les nuisances sonores liées au réseau ferroviaire traversant Forest (lignes L124, L96 et L50A) ;
- Tenir compte des nuisances au droit des endroits identifiés comme 'points noirs acoustiques'
- Tenir compte de la génération de bruit des nouveaux équipements / activités économiques sur le logement ;

4.6 La faune et la flore

4.6.1 Description générale de la flore

Les espaces verts couvrent une relativement grande part de la surface du territoire communal, essentiellement du côté est du territoire. A l'inverse, l'emprise du bâti est très fort du côté ouest, caractérisé par les voies de chemin de fer et la zone industrielle.



Figure 41 : Pourcentage de couverture végétale (parcelles) (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)

4.6.2 Coefficient de potentiel de Biodiversité par Surface (CBS+)

Adaptation bruxelloise du coefficient de biotope par surface (outil CBS, développé par l'administration du Sénat de Berlin), le Coefficient de potentiel de Biodiversité par Surface est un indicateur permettant d'évaluer le potentiel écologique d'une parcelle. Il est calculé comme suit :

$$CBS = \frac{\sum \text{Type de surface} * \text{facteur de pondération}}{\text{Surface totale de la parcelle}}$$

Le CBS+ varie entre 0 et 1. Plus la valeur CBS+ est élevée, plus la surface est végétalisée, et inversement.

Appliqué au territoire communal, le coefficient varie entre 0,0 et 0,5 pour la majeure partie des quartiers, avec quelques zones plus végétalisées (de 0,5 à 0,7) dans la partie sud-est de Forest aux alentours de la gare d'Uccle-Stalle. Les parcs de Forest, Jupiter et Duden obtiennent un score tournant autour de 0,75. Le score est le plus bas dans les zones industrielles et ferroviaires, et dans le quartier dense au nord de Forest à proximité de la gare du Midi.

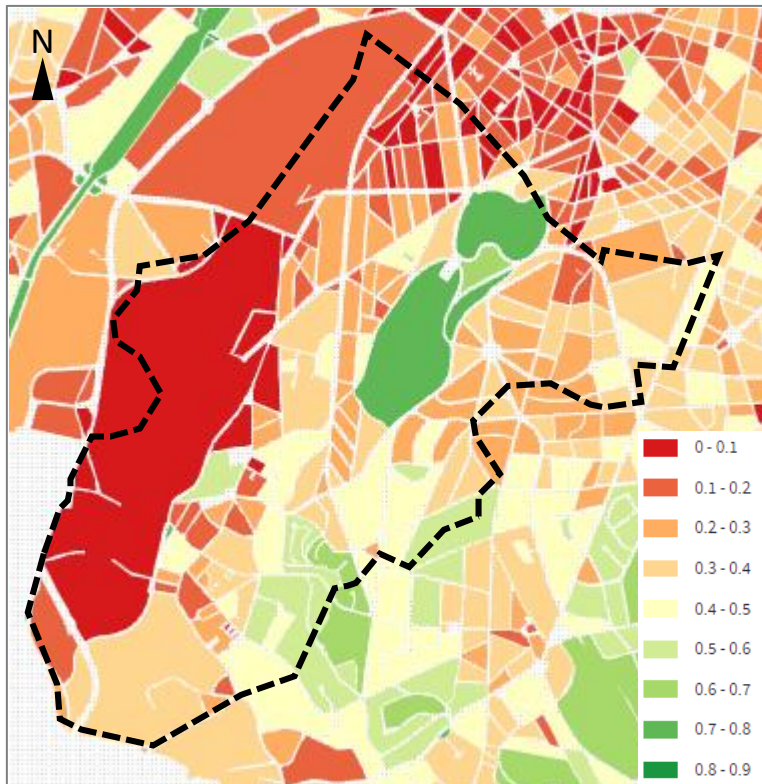


Figure 42 : Valeurs CBS+ (source: Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)

4.6.3 Description des espaces verts

La figure ci-dessous localise les différents espaces verts présents à Forest ou à proximité immédiate.

Comme relevé plus haut (cf. 4.1.1 'Structure du territoire'), la commune compte 3 espaces verts majeurs : le parc de Forest (au nord), le parc Duden (contigu au parc de Forest et qui comprend le stade du club de football de l'Union Saint-Gilloise) et le parc de Bempt dans la partie sud de la commune. Un espace vert, le parc Jupiter, s'étend le long de l'avenue Besme et relie le parc de Forest avec le parc Duden.

Outre les espaces verts, le parc Bempt (environ 1ha) est composé d'une grande pleine de gazon, quelques grands arbres, deux pièces d'eau, un terrain de jeu, un ancien verger, un chemin de fer miniature et une ferme récemment rénovée. Il est traversé par la Promenade verte.

Le parc Jacques Brel est de plus petite taille mais non sans importance. Le parc est situé en intérieur d'îlot et s'étend le long des voies de chemin de fer à proximité de la gare Uccle-Stalle. Il est accessible au public depuis l'avenue de Kersbeek et ce, chaque jour jusque 23h. Ce site semi-naturel abrite 2 chênes remarquables dont l'un est le plus vieux chêne de Bruxelles (environ 400 ans).

Bien que situé en grande partie sur le territoire uccllois, le Carré Tillens est un petit parc accessible aux forestois depuis la rue Roosendaal (située à Forest) en plus de l'accès via la rue Joseph Bens (à Uccle). Se sont développés un compost communautaire et des parcelles dédiées à la culture maraîchère ou à celle de petits fruits.

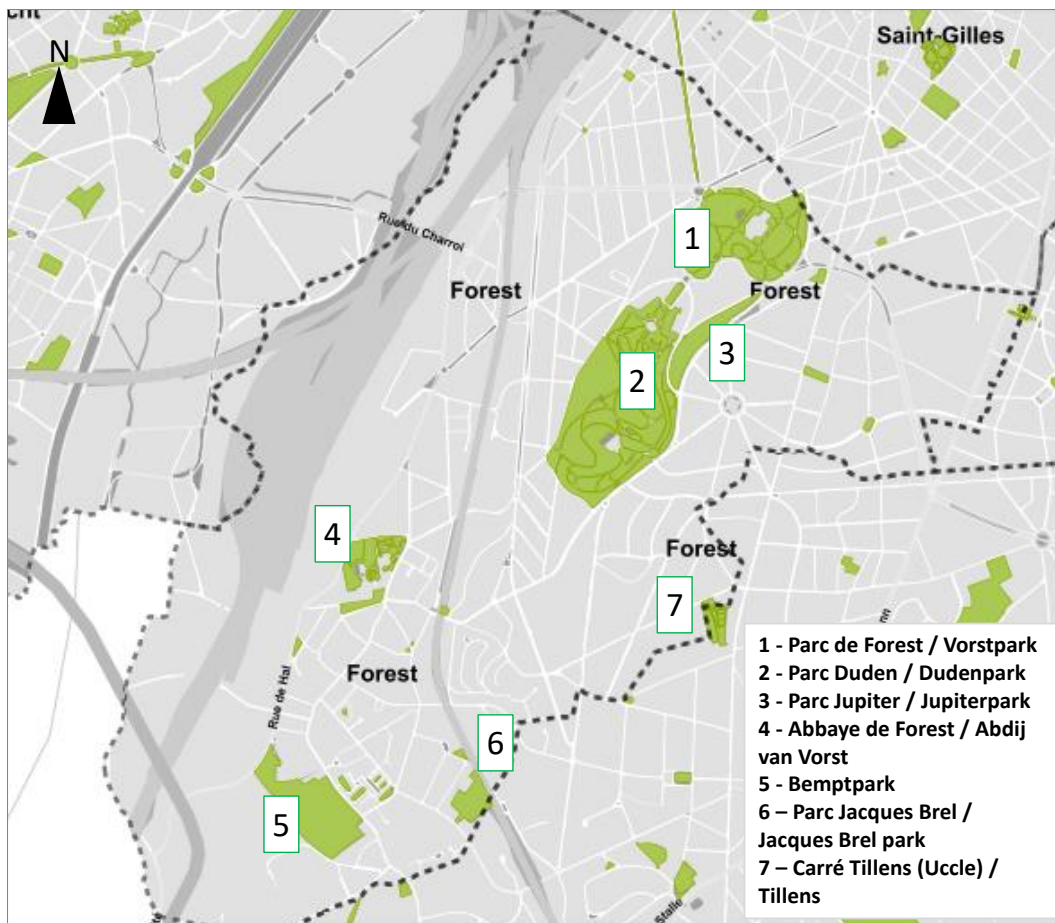


Figure 43 : Espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-environnement 2020)

4.6.4 Arbres en voirie

Comme illustré ci-dessous, toutes les voiries régionales traversant le territoire communal sont bordées d'arbres d'alignement, avec certaines variations en ce qui concerne le nombre et l'écart entre les d'arbres. Celui-ci est notamment plus important sur les chaussées de Bruxelles et de Neerstalle comparé à l'avenue du Roi par exemple.

Les espèces d'arbres choisies sont variées : du platane à feuilles d'érable ou *Platanus x acerifolia* (Bld. de la Deuxième Armée Britannique) au *Aesculus hippocastanum* (avenue du Roi, av. Albert), ou encore du *Sophora japonica* (av. du Parc), *Acer platanoides* (av. J. van Haelen, av. Marie-Henriette) *Tilia x euchlora* (av. Besme et square de la Délivrance), le *Pyrus calleryana* (ch. d'Alsemberg), *Ginkgo biloba* (av. Brugmann), *Gleditsia triacanthos* (av. Van Volxem), *Alnus x spaethii* (av. du Pont de Luttre), *Acer pacific 'Sunset'* (Bld. de la Deuxième Armée Britannique), *Carpinus betulus* (Bld. de la Deuxième Armée Britannique, ch. de Neerstalle), *Ulmus minor 'Wredei'* (ch. de Bruxelles) et *Amelanchier arborea 'Robin Hill'* (rue St-Denis).

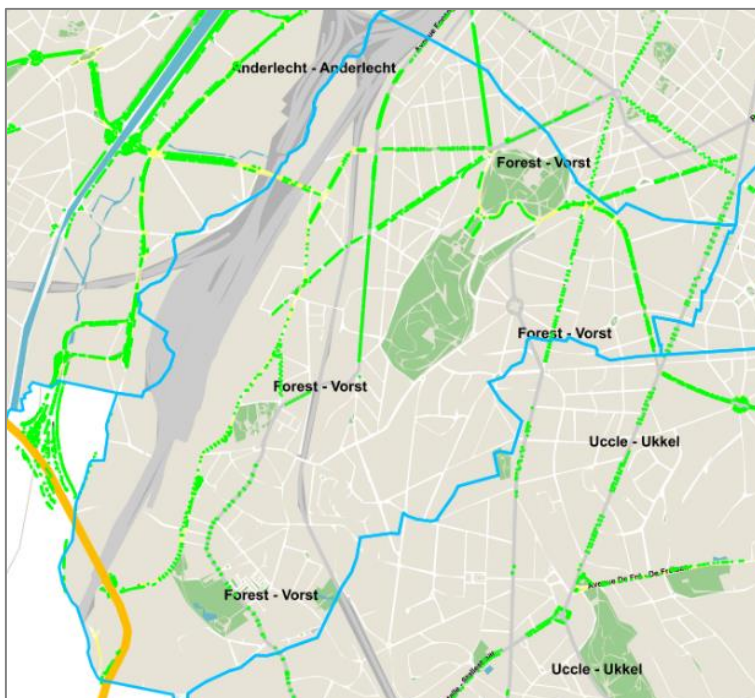


Figure 44 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Forest (source : Mobigis, 2021)

4.6.5 Patrimoine naturel

En ce qui concerne le patrimoine naturel, des arbres remarquables sont recensés au sein de la commune. Ceux-ci sont majoritairement localisés dans des espaces publics, en particulier le parc de Forest et le parc entourant l'abbaye de Forest et le parc Jacques Brel. Certains se trouvent également dans des espaces privés.

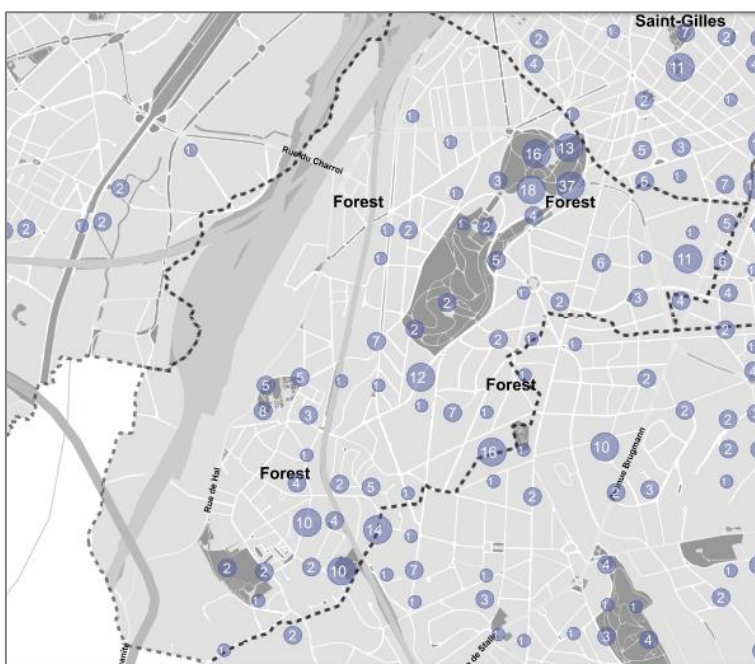


Figure 45 : Arbres remarquables à Forest (source: Brugis, 2021)

4.6.1 Gestion des espaces verts

Selon les informations récoltées auprès de la commune de Forest, une partie des espaces verts est entretenue par une société extérieur :

- Les pelouses dans les grands parcs (+/- 18 tontes par an)
- Certaines haies (2x par an)
- La plantation des arbres sur les voiries
- La taille et l'abattage des arbres sur les voiries et les espaces verts

Les autres espaces verts sont entretenus par le service des plantations de l'administration communale:

- Le ramassage des déchets dans les espaces verts et la vidange des poubelles (en saison 3x par semaine)
- La tonte des pelouses (+/- tous les 10 jours)
- L'entretien des pieds d'arbres (1x par an)
- Les écoles sont entretenues pendant les congés scolaires (surtout en août)
- L'entretien des espaces verts en général dépend du nombre d'ouvriers disponibles

4.6.2 Caractérisation de la faune

Différentes espèces animales (oiseaux et chauves-souris en particulier) ont leur milieu de vie intimement lié aux bâtiments notamment pour leurs gîtes. La carte ci-dessous compile les observations régionales de ces espèces depuis 2001²⁵. Le nombre d'espèces est réparti de façon relativement équitable sur le territoire communal, avec toutefois une concentration importante dans les parcs, aux alentours du site de l'abbaye de Forest et dans le carré Tillens.

Des espèces exotiques invasives ont également été observées aux mêmes endroits, en particulier au carré Tillens.

²⁵ Source : la plateforme 'observation.be', où sont recensés toutes les espèces observées en Belgique.

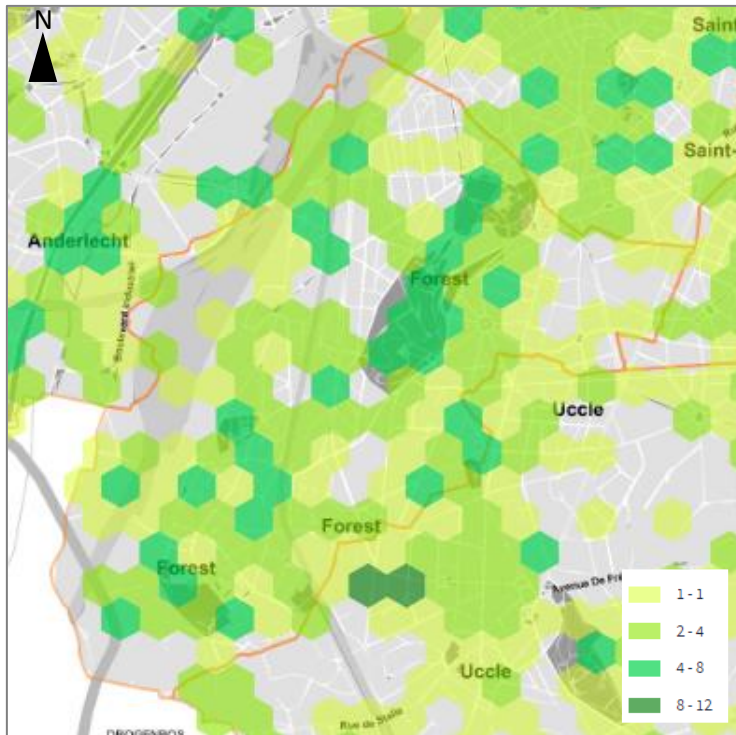


Figure 46 : Nombre d'espèces animales observées (source: Bruxelles-environnement 2001-2020)

4.6.3 Enjeux

- Augmentation de la superficie d'espaces verts et développement du maillage vert à l'échelle supra-locale ;
- Valorisation des espaces verts existants et développement de la biodiversité, de la faune et de la flore ;

4.7 Les sols et eaux

4.7.1 État sanitaire du sol

Comme illustré ci-dessous, la majorité des parcelles reprises à l'inventaire de l'état du sol sont situées dans la partie ouest du territoire communal. Les zones industrielles sont reprises majoritairement à la catégorie 0+4 ('parcelles potentiellement polluées' et 'parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement'). Notons que le site de l'abbaye de Forest est également repris dans la même catégorie.

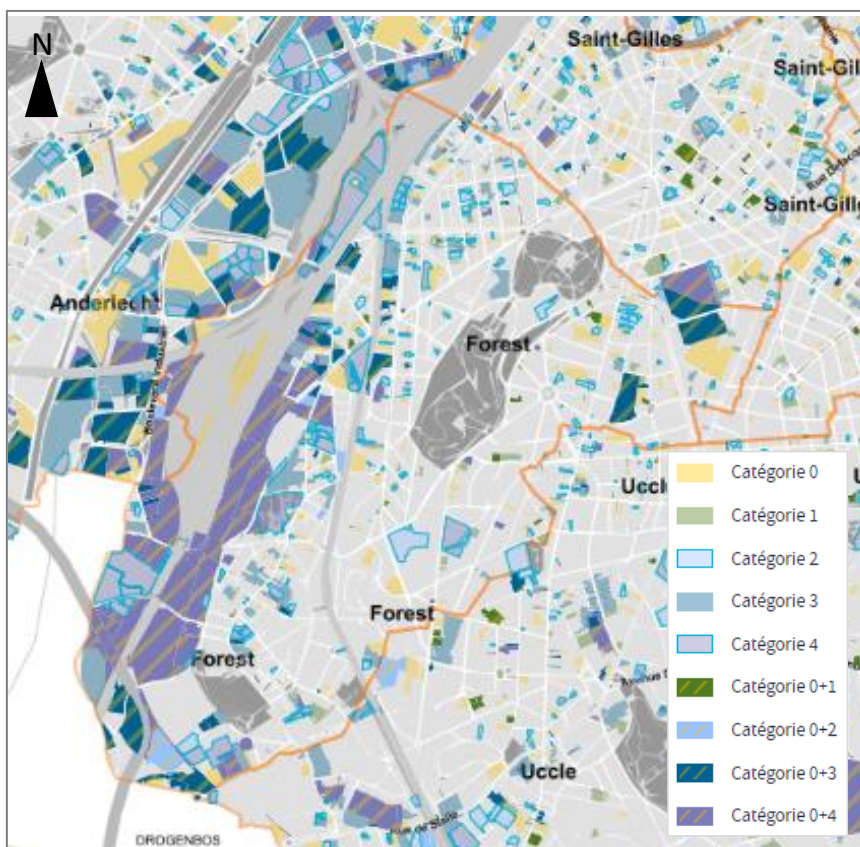


Figure 47 : Etat sanitaire du sol (source : Geodata, Bruxelles- Environnement 2020)

4.7.2 Réseau hydrographique et maillage bleu

Le cours d'eau de la Senne traverse sur près de 180 mètres le territoire communal, dans la zone située à l'extrême nord entre les voies ferroviaires. Plus au sud, côté Anderlecht, la Senne longe le territoire communal à ciel ouvert pendant presque 800m.

Des plans d'eau se situent également dans le parc Bempt et le parc Jacques Brel. A noter que les 'marais Wiels', situés à côté de l'ancienne brasserie Wielemans-Ceuppens, ne sont pas repris dans la cartographie.

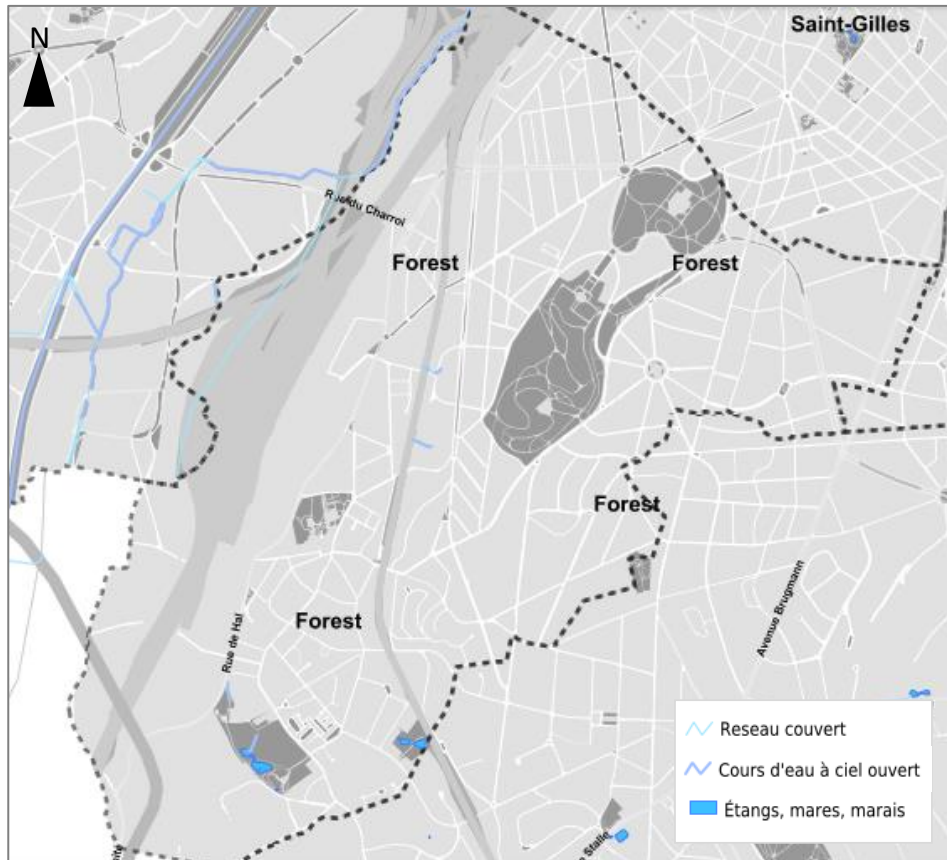


Figure 48 : Carte des eaux de surface (source : Geodata, Bruxelles Environnement, avril 2021).

4.7.3 Risque d'inondation

Dans le cadre de la rédaction du Plan de gestion des risques d'inondations, une carte d'aléa d'inondation a été réalisée pour l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale en 2019. Cette carte reprend « *les zones où pourraient se produire des inondations (d'ampleur et de fréquence faibles, moyennes ou élevées) suite au débordement des cours d'eau, au ruissellement, au refoulement d'égouts ou à la remontée temporaire de la nappe phréatique, même aux endroits où aucune inondation n'a été recensée jusqu'à présent. L'effet protecteur des bassins d'orage collectifs est pris en compte dans cette carte d'aléa* ».

Selon cette carte, le territoire communal est fortement soumis à un risque d'inondation, plus particulièrement dans toute la zone ouest (qui s'étend dans la vallée de la Senne), la zone sud (en ce compris le parc Bempt) et une petite zone au nord-est (aux alentours des avenues Albert et Brugmann). En bordure de Forest, le Carré Tillens est également repris en zone à risque d'inondation.

Les zones reprises avec un risque élevé sont : la rue du Charroi, la rue et la place Saint-Denis, l'avenue du Pont de Luttre, l'avenue Van Volxem et les rues avoisinantes (soit le périmètre du contrat de quartier durable 'Wiels sur Senne'), le parc Bempt et le parc Jacques Brel ainsi que leurs alentours.

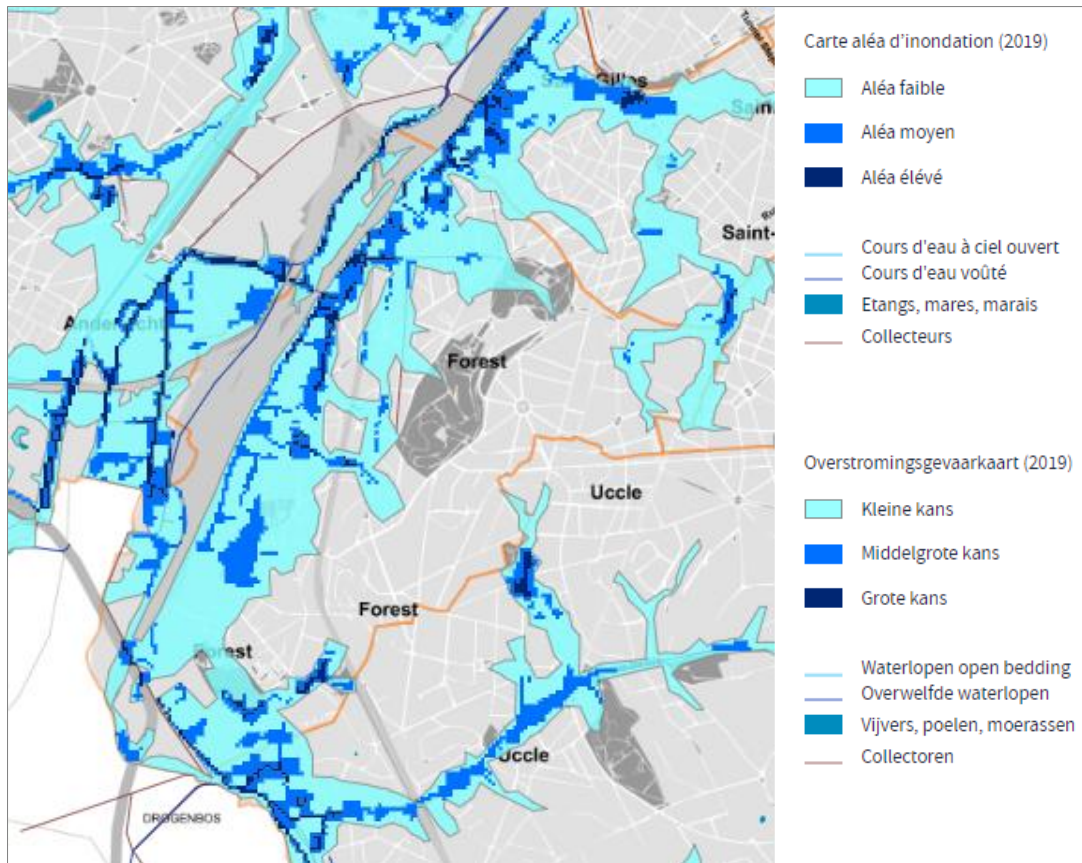


Figure 49 : Carte d'aléa d'inondation (source: Bruxelles Environnement, 2019)

4.7.4 Gestion des eaux pluviales

En vue de favoriser l'infiltration, la temporisation ou encore la récupération des eaux pluviales, le projet 'Le tracé de l'eau' a été lancé par la commune de Forest dans le cadre de deux contrats de quartier durable (CQD), notamment le CQD Abbaye et le CQD Wiels sur Senne.

Dans le cadre du CQD Wiels sur Senne, une étude hydrologique a été réalisée afin d'identifier le potentiel d'amélioration du système de la gestion des eaux pluviales dans ce quartier régulièrement inondé. Les conclusions de cette étude doivent être prises en compte dans la conception de de tout réaménagement de voirie ou espace vert dans le quartier (en ce compris le 'parc de l'Avant-Senne').

4.7.1 Enjeux

- Éviter de nouvelles pollutions du sol ;
- Réduire le taux d'imperméabilisation des sols ;

4.8 L'être humain

4.8.1 Zones à concentration d'accidents

Le territoire communal compte 7 zones à concentration d'accidents (ZACA)²⁶, dont l'une de priorité 1 (30 premières en RBC, en rouge dans la figure ci-dessous) à l'intersection de la chaussée de Bruxelles et de la place Saint-Denis.

Les autres ZACA répertoriées (sans niveau de priorité particulier) se situent sur le Ring de Bruxelles (qui sort du champ du projet de PCM) et un tronçon de la chaussée de Neerstalle au sud de la place St-Denis et sur l'avenue Albert, ainsi qu'aux carrefours rue du Charroi x av. du Pont de Luttre, av. W. Ceuppens x av. Van Volxem, av. Albert x ch. d'Alsemberg et av. Albert x av. Molière.

Plusieurs ZACA (sans niveau de priorité particulier) se situent également en dehors de Forest mais à proximité, tels que le carrefour rue de Mérode x rue du Roi, l'av. du Parc x av. des Clémentines et la ch. d'Alsemberg x rue de Savoie.

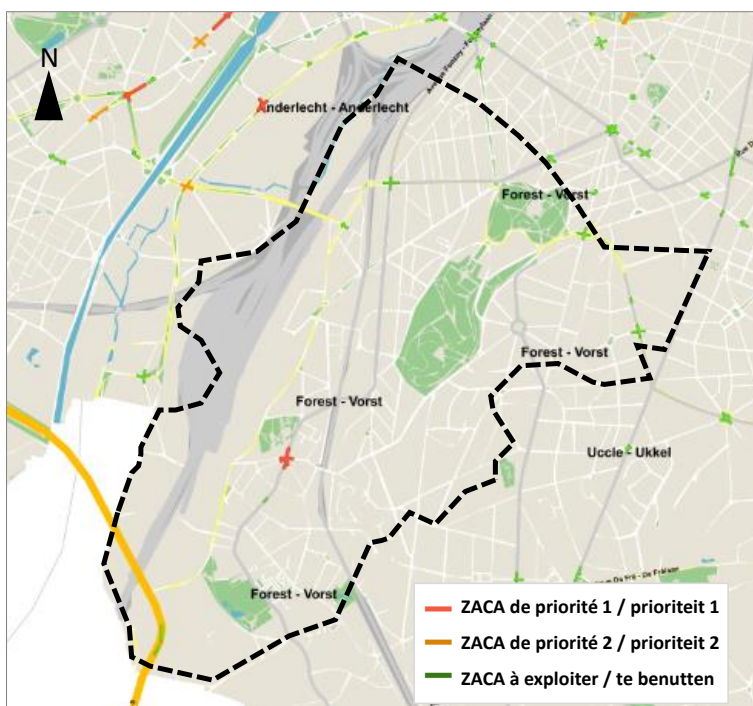


Figure 50 : Zones à concentration d'accidents (source: Mobigis, 2021)

4.8.2 Zones de carence en espaces verts accessibles au public

Selon Bruxelles Environnement, « les espaces verts urbains remplissent également d'autres fonctions importantes notamment récréatives, sociales, paysagères, patrimoniales ou encore, urbanistiques. Une fonction de production peut également être plus ou moins développée (potagers, maraîchage, bois). La préservation et le développement d'espaces verts en milieu urbain participent dès lors, dans une large mesure, à la qualité de vie et à la santé des citoyens »²⁷.

²⁶ Les ZACA sont définies sur base de 6 critères : le nombre d'accidents, la gravité, le nombre d'utilisateurs vulnérables concernés, la longueur de la zone, le nombre de véhicules STIB impliqués et les charges de trafic. Les données sont issues des statistiques d'accident durant la période 2010-2013 en RBC.

²⁷ Source : <https://environnement.brussels/l'environnement-etat-des-lieux/en-detail/espaces-verts-et-biodiversite>

Selon la carte établie dans le cadre du Plan Nature²⁸, le territoire communal de Forest comprend plusieurs larges zones de carence en espaces verts accessibles au public.

Celles-ci sont majoritairement situées dans la partie ouest de la commune (aux abords des voies ferrées), au nord-est de la commune (av. Albert) et aux abords de l'avenue du Globe au centre-est. Cette situation sera amenée à évoluer avec la création des parcs dans le cadre du CQD Wiels-sur-Senne (cf. chapitre 5 'Situation future prévisible').

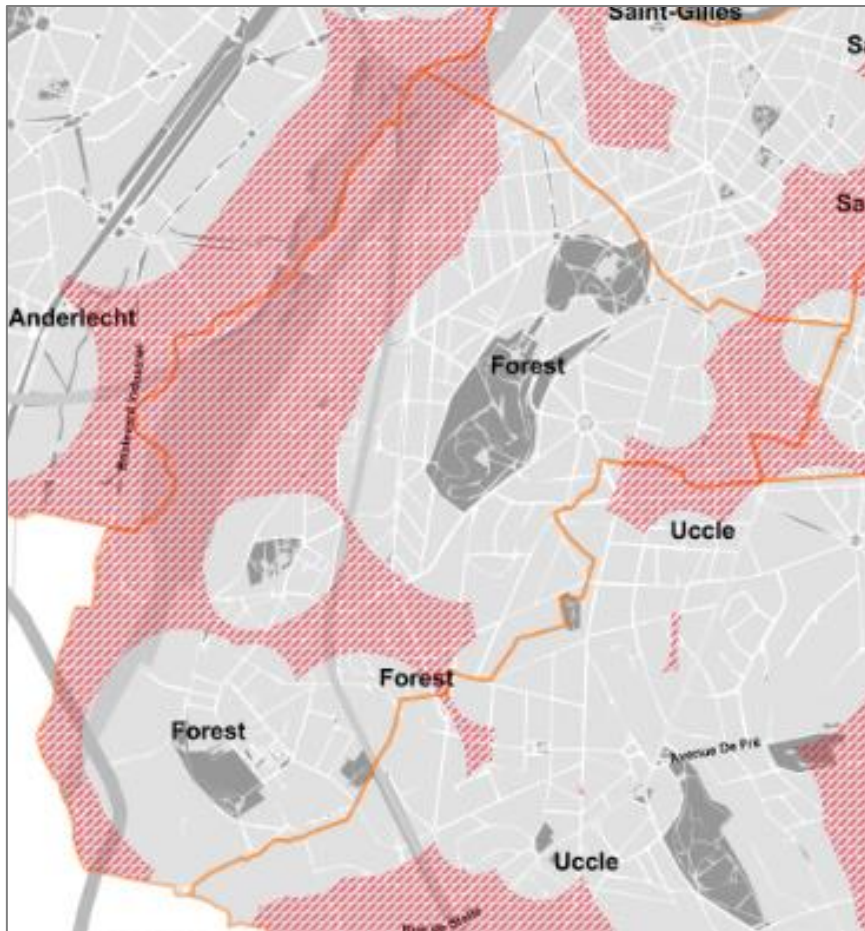


Figure 51 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)

4.8.3 Enjeux

- Améliorer la sécurité routière des usagers, en particulier traiter les zones à concentration d'accidents (ZACA) ;
- Traiter les zones de carence en espaces verts accessibles au public (création de nouveaux espaces verts ou ouverture d'espaces verts existants au public)
- Rendre l'espace public confortable, sécurisant et qui permet des activités (avec ou sans équipement) ;

²⁸ Adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016, le Plan Nature propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Le plan vise entre autres le renforcement du maillage vert et le maintien des milieux ouverts. Pour plus d'informations, consultez le site web suivant : <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/le-plan-nature>

5. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

5.1 Contrats de quartier durable et de rénovation urbaine

La commune de Forest est actuellement en plein développement. Plusieurs programmes sont en cours (en partie ou complètement) sur le territoire communal en parallèle au projet de PCM. Il s'agit entre autres de deux contrats de quartier durable (CQD) 'Abbaye' et 'Wiels-sur-Senne' et du contrat de rénovation urbaine (CRU) n°4 'Avenue du Roi'.

Contrat de Quartier Durable Abbaye

Le CQD Abbaye (ou CQDAb) porte essentiellement sur le quartier de la place Saint-Denis, de la maison communale de Forest et du site de l'Abbaye de Saint-Denis. Un diagnostic complet et transversal du quartier et un programme d'intervention furent établis en 2014. Le programme du CQDAb s'articule autour de trois axes de développement (Tracé de l'eau, Pourtours de l'Abbaye et Quartier mixte) regroupant un ensemble de projets de rénovation d'espaces publics et de création de nouveaux équipements. La mise en œuvre du programme et la finalisation des chantiers se sont étalés de janvier 2015 à 2020. Le CQD est à l'origine de plusieurs projets en cours ou à venir dans la zone, présentés plus loin.

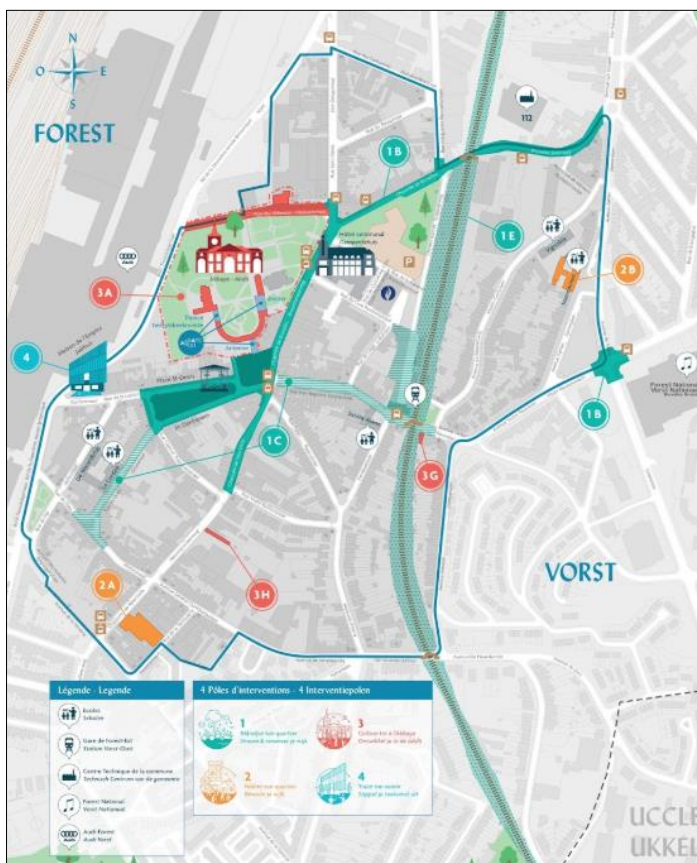


Figure 52 : Périmètre concerné par le CQD Abbaye (source : site web du CQD Abbaye²⁹)

²⁹ <http://quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com/>

Contrat de Quartier durable Wiels-Sur-Senne

Le CQD Wiels-sur-Senne (ou CQDW) est actuellement en cours. Le programme d'intervention du CQDW, approuvé en juillet 2018, s'articule autour de trois pôles : le Pôle Saint-Antoine, le Pôle Wiels et le Pôle Charroi. Le périmètre d'intervention du CQD est illustré ci-dessous. Ce CQD est à l'origine de plusieurs projets à venir dans la zone (2022 à 2025), présentés plus loin.

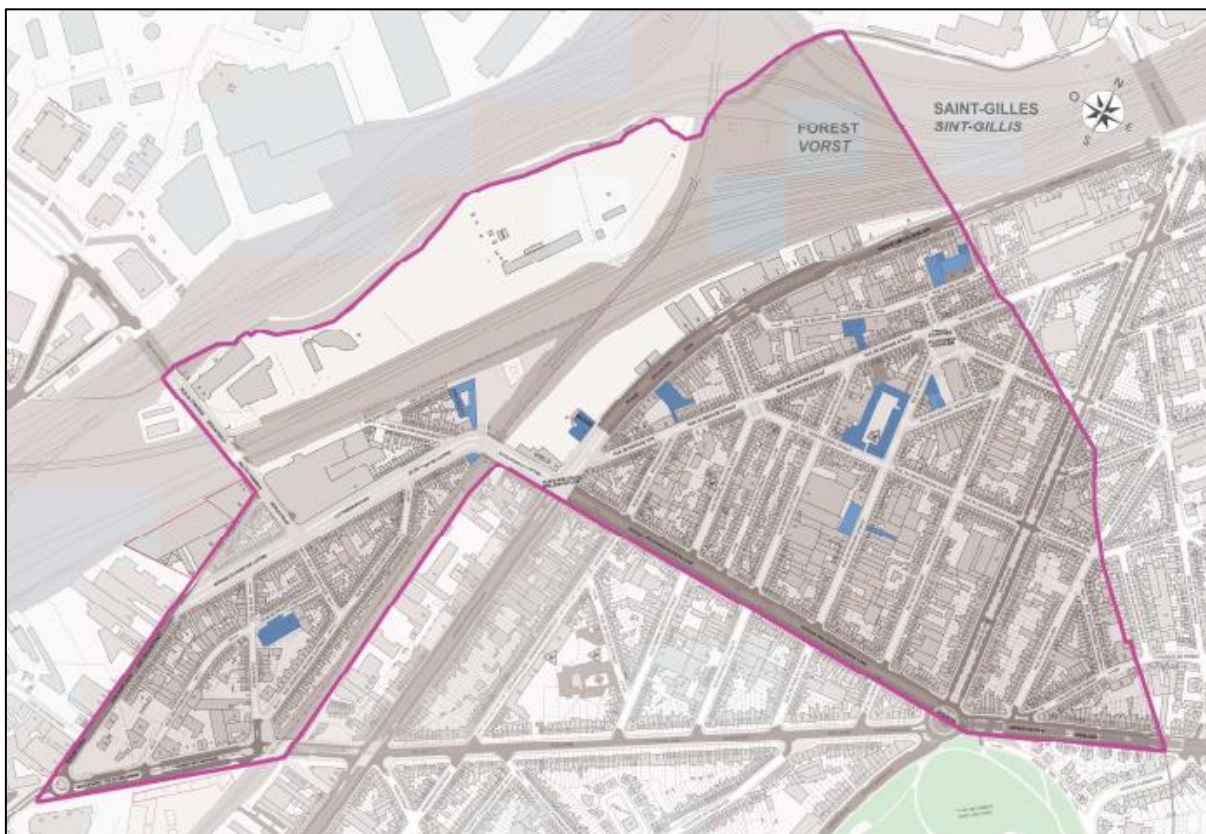


Figure 53 : Périmètre d'intervention du CQD Wiels-sur-Senne (source: site web commune de Forest, 2021)

Contrat de rénovation urbaine (CRU 4) 'Avenue du Roi'³⁰

Elaboré en 2017, le Contrat de rénovation urbaine (CRU 4) 'Avenue du Roi' a été modifié en décembre 2020. Sa mise en œuvre est en cours. Son programme repose sur des actions de cohésion-sociétale et des projets d'espace public ou immobiliers. Ce CRU est à la base de plusieurs projets en cours ou à l'étude dans le nord de Forest et le sud-ouest de Saint-Gilles (cf. périmètre ci-dessous), dans plus ou moins le même périmètre que le CQD Wiels-sur-Senne (cf. ci-dessus).

³⁰ Plus d'informations ici : <https://perspective.brussels/fr/actualites/contrat-de-renovation-urbaine-avenue-du-roi-etat-d'avancement-et-modification-du-programme>

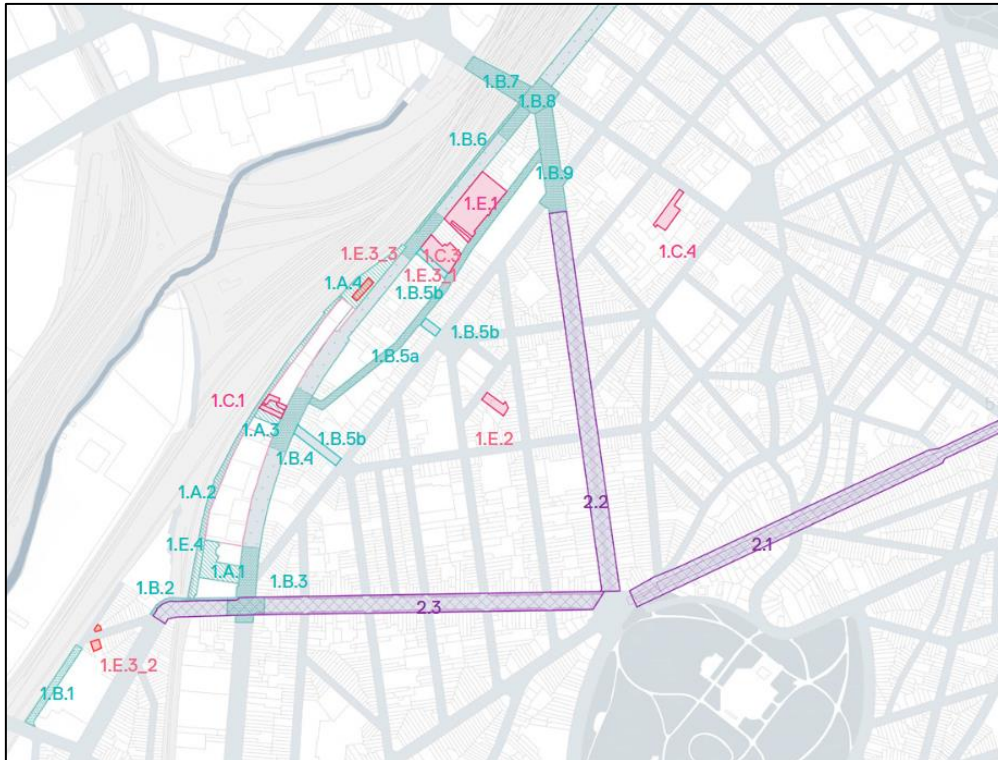


Figure 54 : Carte des interventions prévues par le CRU4 (source : Perspective.Brussels, mars 2021)

5.2 Projets en cours et à venir

Les principaux nouveaux projets sur terrains privés et sur l'espace public constituant la situation future prévisible sont décrits succinctement ci-dessous et localisés ci-après. Une partie de ceux-ci s'inscrivent dans le cadre des contrats de rénovation urbaine ou de quartier durable présentés ci-avant.

Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (EPCF)

Le projet consiste en le réaménagement de façade en façade la place Saint-Denis, d'un tronçon de la chaussée de Bruxelles et d'un tronçon de la chaussée de Neerstalle. Le projet a été lancé dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Abbaye (2014-2020)³¹, qui concerne le site de l'abbaye de Forest et tout le quartier qui l'entoure.

³¹ Un Contrat de Quartier Durable (CQD) est « un plan d'action, limité dans le temps et dans l'espace, pour améliorer la qualité de vie des habitants. Il est conclu entre la Région, la commune et les habitants d'un quartier bruxellois. Il fixe un programme d'interventions à réaliser avec un budget défini. Dans un esprit de 'renforcement' des quartiers, les projets menés dans les Contrats de Quartier Durables sont principalement structurés pour répondre à des besoins cruciaux en matière de logements (destinés en priorité aux bas et moyens revenus); d'équipements et infrastructures de proximité (priorité à la petite enfance et la jeunesse); d'espaces publics (convivialité et accessibilité, mobilité 'douce', etc.); d'actions socio-économiques (insertion socioprofessionnelle et formation; sensibilisation; soutien scolaire; cohésion sociale; prévention; etc.); d'espaces productifs, économiques et commerciaux (entreprises et commerces de proximité). » (source : site web de la commune de Forest)



Figure 55 : Vue aérienne du périmètre du projet (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)



Figure 56 : Place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 57 : Chaussée de Bruxelles, à la hauteur de la place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 58 : Place Saint-Denis en situation existante (à gauche) et projetée (à droite) (source : RIE du projet d'aménagement, ARIES 2021)

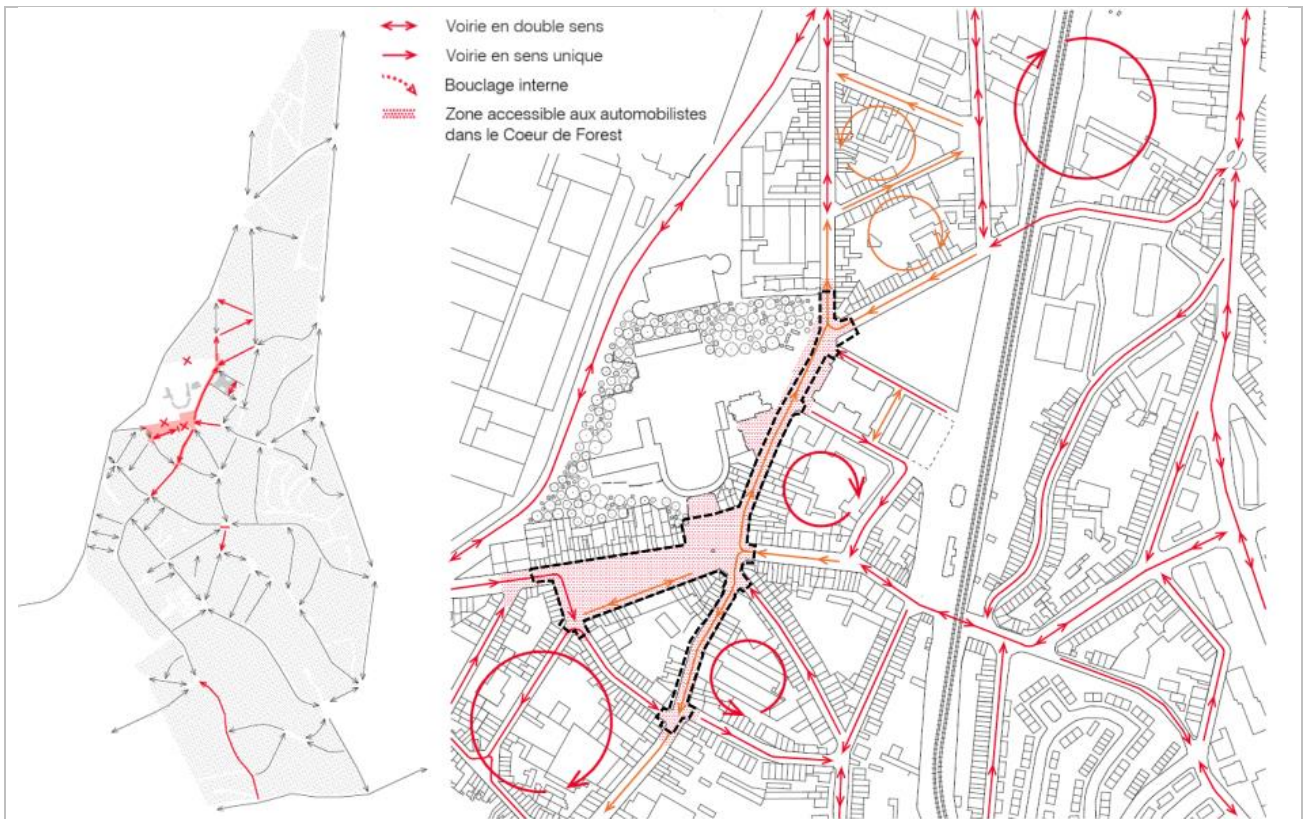


Figure 59 : Modifications du schéma de circulation dans le quartier de la place Saint-Denis / dans la maille Neerstalle (source : RIE du projet de réaménagement EPCF, mars 2021)

Projet STIB Chaussée de Neerstalle (2022 – 2023)³²

Un projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle (entre la rue André Baillon et la chaussée de Ruisbroek) est actuellement à l'étude. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée le 02/04/2021 (Réf. 07/PFD/1782129). Le projet s'inscrit dans la nécessité du renouvellement des voies de tram. Au Nord, le projet se raccroche à celui développé par la commune de Forest, dans le cadre du CQD Abbaye. Au Sud, le projet se raccorde aux aiguillages des voies du tram qui ont été posés dans le cadre du projet de développement du dépôt de tram Marconi.

³² Pour plus d'informations, consultez le site web de la commune de Forest : <http://www.forest.brussels/fr/services-communaux/revitalisation-des-quartiers/cqdabbaye/Espaces-publics-du-Coeur-de-Forest>



Figure 60 : Vue aérienne du périmètre du projet



Figure 61 : Chaussée de Neerstalle, à la hauteur de la rue de l'eau (source : GoogleMaps, octobre 2020)

Chaussée de Bruxelles (2023) (projet de la STIB)

La STIB prévoit le placement d'une voie de communication de tram sur le tronçon de la chaussée de Bruxelles entre la rue Saint-Denis et la rue Bervoets, dans le cadre des futurs chantiers de STIB dans la zone.

Projet ABY

Le projet prévoit de réaménager le site de l'Abbaye de Forest en vue de fédérer un 'pôle culturel' (aussi appelé 'ABY') comprenant une académie de musique, un pôle spectacle, un centre culturel, une bibliothèque, un espace jeunesse, un établissement HoReCa et une conciergerie. Le projet vise à rassembler ces activités et initiatives actuellement disséminées sur le territoire de la commune et de mettre en valeur les bâtiments et les jardins de l'abbaye. Le permis a été octroyé en octobre 2021, avec l'ouverture du Pôle Culturel prévue pour 2023.



Photo 7 : Illustration du projet sur le site de l'abbaye de Forest (source : ABY.Brussels, 2021)

Projet CityDev 'Ilot Barcelone'/'Champ des Grenouilles'

Un projet de création d'environ 100 logements est à l'étude dans l'ilot situé entre la chaussée de Bruxelles, le chemin d'accès vers la gare de Forest-Est et la rue de Barcelone.



Figure 62 : Localisation du projet 'Ilot Barcelone' (source : Commune de Forest et RIE EPCF)

Projet 'Tracé de l'eau'

Le projet porte sur le réaménagement de voiries et espaces communaux en y intégrant notamment des éléments paysagers de gestion de l'eau telles que des noues. Le talus de la gare de Forest-Est (chemin d'accès et accès depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé) est en cours d'aménagement dans le cadre de ce projet.



Photo 8 : Nouvel accès à la gare Forest-Est depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé (RIE du projet de réaménagement EPCF, ARIES 2021)

Parc des Deux Rives

Une étude de faisabilité a été réalisée par le bureau Taktyk dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Abbaye, afin d'étudier les possibilités de créer un cheminement cyclo-piéton verdurisé le long de la voie de chemin de fer (ligne n°124), entre le centre culturel Wiels et le parc Jacques Brel, permettant de relier

plusieurs gares, parcs et équipements culturels (dont le site de l'abbaye). Ce parc porterait le nom 'Parc des Deux Rives'³³.

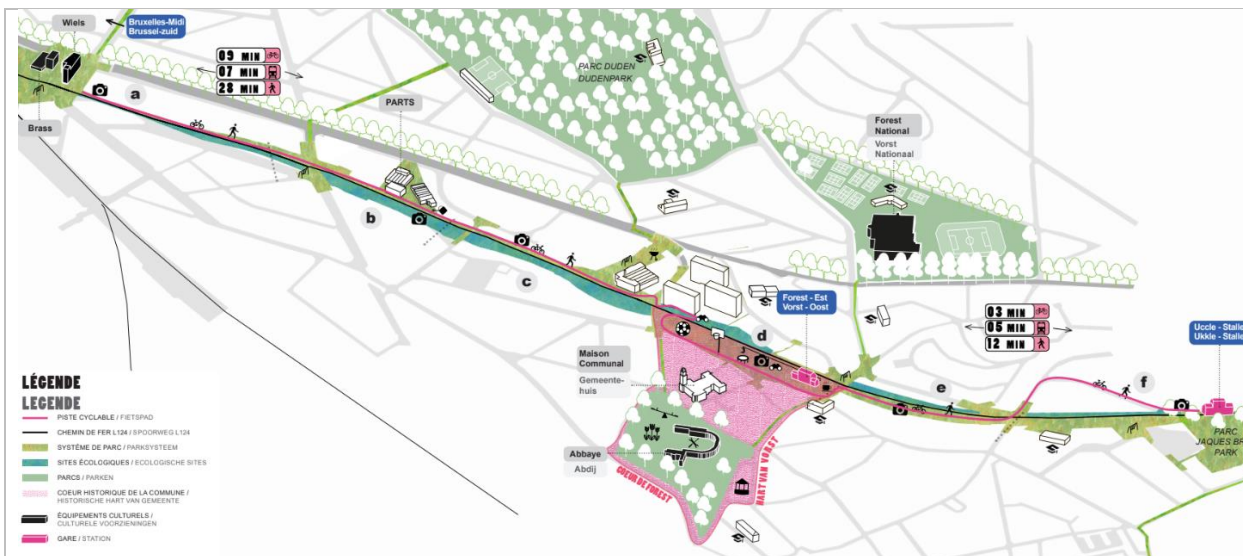


Figure 63 : Illustration du projet de parc des Deux Rives (source : Taktyk, 2018)

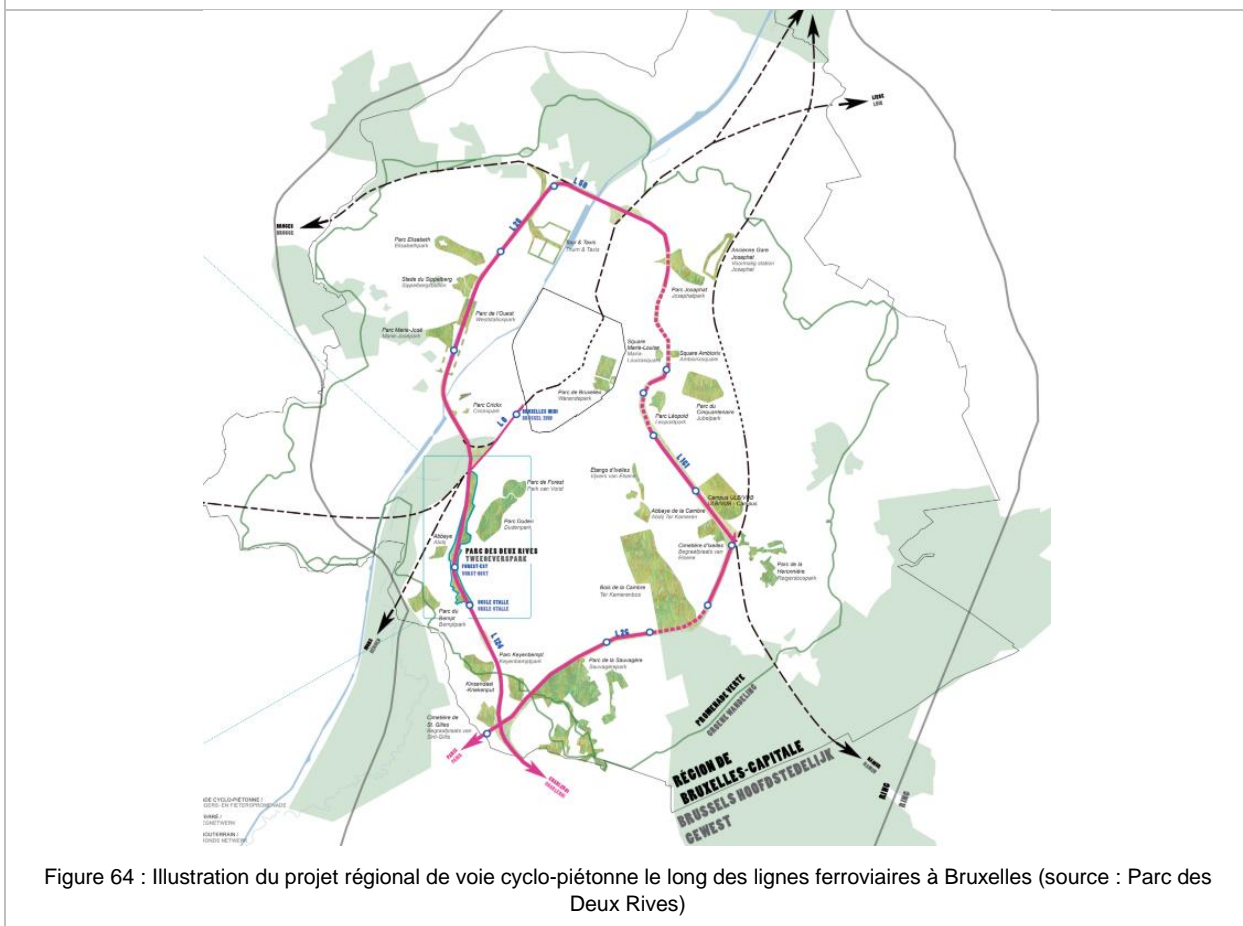


Figure 64 : Illustration du projet régional de voie cyclo-piétonne le long des lignes ferroviaires à Bruxelles (source : Parc des Deux Rives)

³³ Plus d'informations ici : <http://quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com/2018/07/ensemble-faisons-du-parc-des-deux-rives.html>

Parc de l'avant-Senne

Le projet consiste à aménager un parc le long des lignes ferroviaires et d'y aménager une promenade cyclo-piétonne parallèle à l'avenue Fonsny, le long des 'Marais Wiels' et des bâtiments de l'ancienne Brasserie Wielemans Ceuppens. Le parc serait dans la prolongation du parc des Deux Rives (présenté ci-avant). Le projet est réalisé et financé dans le cadre du CQD Wiels-sur-Senne et du Contrat de Rénovation de Quartier (CRU) n°4 'Avenue du Roi'.



Figure 65 : Illustration du projet de parc de l'avant-Senne, du passage sous les voies ferroviaires et du parc des 2 rives (source : CQD Wiels, 2018)

Parc le long de la Senne (site Charroi)

Le projet consiste à aménager un parc entre les voies de chemin de fer le long de la Senne dans le cadre du CQD Wiels-sur-Senne. Le projet comprend, entre autres, le réaménagement de l'espace public (dont l'élargissement des trottoirs) sur la rue du Charroi sous le pont et à la hauteur de Bruxelles Formation.



Figure 66 : Parc le long de la Senne sur le site Charroi (source : programme du CQDW, 2018)

Carrefour Wiels / van Volxem et avenue du Pont de Luttre (CRU4)

Le projet consiste à apporter des modifications mineures au carrefour Wiels / Van Volxem et à l'avenue du Pont de Luttre, tels que :

- la suppression des places de parking sur ce tronçon ;
- l'élargissement conséquent du trottoir du côté du Wiels ;
- la création d'une piste cyclable sécurisée ;
- Par ailleurs, les aménagements nécessaires de sécurisation et qui assurent des connexions confortables pour les modes actifs pourront être envisagés sur l'ensemble de la rue jusqu'au Pont du Charroi.

Ce projet fait partie du programme du CRU4 'Avenue du Roi' (projets d'opérations 1.B2 et 1.B3)³⁴. Il sera financé par la Région de Bruxelles-Capitale.

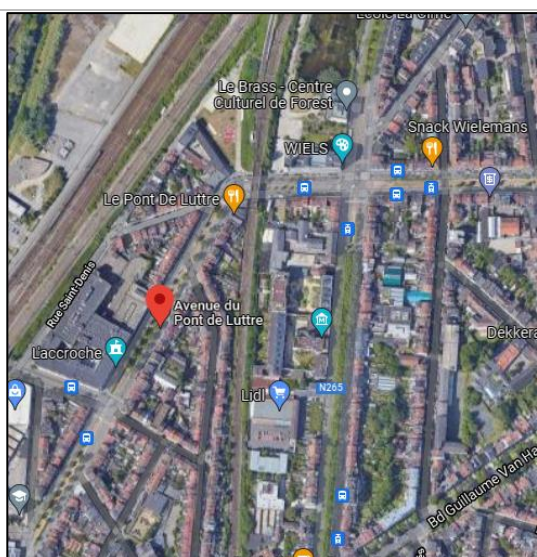


Figure 67 : Vue aérienne du carrefour concerné (source : Google Maps, 2021)



Figure 68 : Illustration des interventions prévues sur l'axe Charroi / Pont de Luttre et le carrefour Wiels-van Volxem, dans le cadre du CRU4 (source programme définitif modifié du CRU, décembre 2020)

Réaménager l'accès vers la rue de Mérode

Le projet, inscrit dans le programme du Contrat de Quartier Durable Wiels-sur-Senne (projet B.2), vise à « améliorer la connexion entre le quartier Saint-Antoine et le pôle Wiels en créant une traversée piétonne directe et sécurisée entre la rue de Mérode et le nouvel espace public. Cette nouvelle traversée s'accompagne du déplacement de l'arrêt STIB dans le sens Forest-Ville d'une vingtaine de mètre vers le nord et d'une réflexion sur le carrefour Wielemans Ceuppens (dont le réaménagement est prévu dans le CRU). Le projet vise également la plantation d'arbres dans la berme située en face de l'arrêt afin de recréer la continuité de l'alignement de l'avenue Van Volxem qui est aujourd'hui rompu dans sa partie nord » (source : CQDW, mars 2018).

³⁴ Consulter le site web suivant : <https://quartiers.brussels/2/page/programmes>



Figure 69 : Fiche d'avant-projet pour le réaménagement de l'accès vers la rue de Mérode (source : Programme du CQDW, mars 2018)

Travaux ponctuels de végétalisation et perméabilisation dans la rue de Mérode

Le projet fait partie du programme du CQD Wiels-sur-Senne. Il comprend les éléments suivants :

- Implantation d'une noue plantée d'un côté de la voirie d'une longueur de 2 places à intervalle régulier, plantation d'arbres (x2), d'arbustes, de vivaces et de graminées dépolluantes;
- récupération des bandes de stationnement en matériau perméable (pavés);
- amélioration des carrefours, plantation de massifs de vivaces aux angles;
- élargissement des fosses de plantation existantes et plantation d'arbustes et de vivaces en pied d'arbres.

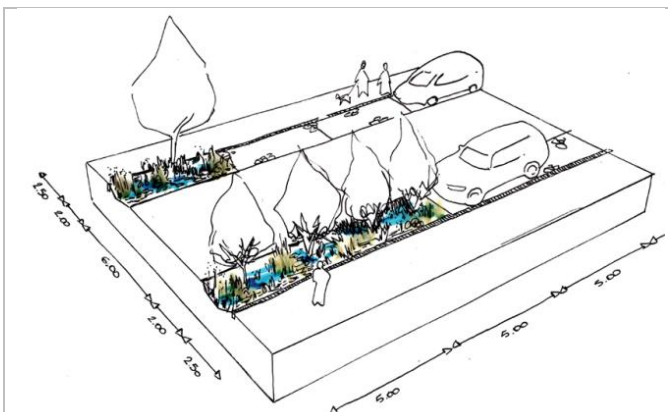


Figure 70 : Type d'intervention proposé pour la rue de Mérode (source: CQDW mars 2018, Zeppelin Collectif 2017)



Photo 9 : Exemple de noue urbaine (source : CQDW mars 2018)

Tram de rocade (STIB)

A moyen-terme, la STIB prévoit de prolonger le tram 7 (qui a son terminus actuel sur la place Vanderkindere à Uccle) à travers Forest vers la place Albert puis, à terme, jusqu'à la gare du Midi voire même Molenbeek. L'objectif serait de créer une grande ligne de rocade (de tram) dans le sud-ouest de la Région.

Le projet de PCM propose de faire passer le tram le long du parc de Forest en surface sur l'avenue Reine Marie-Henriette et l'avenue Besme (insertion en surface ou souterraine) plutôt que sous le parc de Forest (insertion souterraine), comme initialement proposé dans le PRM Good Move. Ce projet fera l'objet d'une étude d'incidences spécifique, en dehors du projet de PCM.

Dans l'attente de l'arrivée du tram de rocade, la STIB prévoit la prolongation du tram 7 depuis Vanderkindere jusqu'à la station Albert. Des travaux seront prochainement réalisés au niveau de la station de métro Albert en vue de d'accueillir cette ligne.

Réaménagement du carrefour Rousseau / Globe et de ses abords (Projet de la STIB)

S'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Directeur Bus de la STIB³⁵, un projet de réaménagement de façades à façades de l'espace public bordant le site de Forest National est actuellement à l'étude, c'est-à-dire sur une partie de l'avenue Victor Rousseau (entre les N° 153 et 240) et les carrefours avec les voiries adjacentes. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée par la STIB le 11/10/2019 (Réf. 07/PFD/1728366).

Le projet prévoit :

- l'aménagement d'un terminus pour le nouveau bus 52 et la création d'arrêts de transport en commun répondant aux normes d'accessibilité des PMR, le remplacement de l'éclairage ;
- le réaménagement du carrefour Globe/Rousseau en un rond-point pour permettre le passage aisé des bus et fluidifier la circulation automobile ;
- l'intégration de pistes cyclables marquées et sécurisées au projet ;
- l'intégration de traversées piétonnes marquées et sécurisées ;
- la création de nouveaux espaces verts (sous forme de « noues ») afin de récupérer les eaux de surface.

A noter que le projet fait actuellement l'objet d'une demande de permis modifié.



Figure 71 : Vue aérienne du périmètre du projet de la STIB (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)



Photo 10 : Croisement entre les av. du Globe / V. Rousseau (source : Google Maps, mars 2021)

Projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques

Le projet consiste en un réaménagement de façade à façade de la rue du Delta, l'avenue des Tropiques (tronçons compris entre la rue du Delta et l'avenue Van Volxem) et la rue du Patinage. Une demande de

³⁵ Le Plan Directeur Bus de la STIB a été approuvé en 2018 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour plus d'informations, consultez le site web suivant : <http://www.planbusstib.be/>

permis d'urbanisme a été déposée le 09-03-2021 (Réf. 07/PFD/1779315). Le dossier est actuellement à l'instruction.

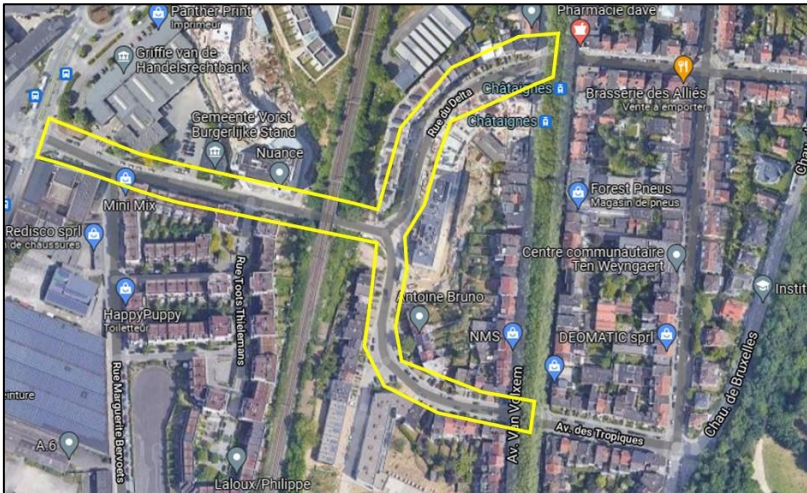


Figure 72 : Vue aérienne du périmètre du projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques (source : Google Maps 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)

6. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM

6.1 Approche méthodologique

Le présent chapitre vise à évaluer les effets sur l'environnement (négatifs, positifs ou neutres) de la mise en œuvre des actions projetées dans le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune de Forest.

Chaque action proposée par le projet de PCM est évaluée selon les différentes thématiques environnementales et fait l'objet d'une **fiche d'évaluation**. Cette fiche présente l'action, puis reprend un ensemble de critères d'analyse spécifiques à chaque thématique environnementale et évalue globalement l'impact attendu de la mise en œuvre du PCM au regard du **scénario tendanciel** – c'est-à-dire l'évolution de la situation de l'environnement à l'horizon 2040 (mise en œuvre du PRDD et du PRM) si le PCM n'est pas adopté – selon l'action considérée. Les projets en cours et à venir, présentés au chapitre précédent, font partie de ce scénario tendanciel.

Les **critères d'analyse** sont des critères environnementaux, exprimés sous la forme d'objectifs à atteindre. Ils proviennent d'une réflexion croisée alimentée par le diagnostic environnemental, l'expérience du chargé d'étude et l'outil *Be Sustainable*. Ils sont choisis en cohérence avec les enjeux principaux par domaine, présentés dans le chapitre 4 ('Diagnostic de la situation existante'). Les enjeux transversaux à l'échelle de la Région (et les liens entre les fiches) sont également mis en évidence. Les thématiques environnementales qui sont considérées dans la présente évaluation sont les thématiques énoncées à l'annexe C du CoBAT, qui ont été jugées pertinentes lors de l'analyse de la situation environnementale existante (voir chapitre 4 'Diagnostic de la situation existante').

L'évaluation des fiches-actions est réalisée au moyen de **critères qualitatifs** sur base d'une échelle à 3 gradients. Cette classification sur **3 niveaux** est commune à tous les critères, selon le cadre d'évaluation suivant :

- **Le marqueur '+'** signifie qu'un impact potentiel significatif positif est attendu lors de la mise en œuvre de l'action proposée par le projet de PCM pour la thématique considérée ;
- **Le marqueur '0'** signifie qu'il existe un risque d'impact ou que le bilan est neutre ;
- **Le marqueur '-'** signifie qu'un impact potentiel significatif négatif est attendu lors de la mise en œuvre de l'action proposée par le projet de PCM pour la thématique considérée.

Si le marqueur '+' est placé entre parenthèses, cela signifie que l'effet positif est indirect.

L'exercice d'évaluation s'achève par la formulation d'éventuelles mesures correctrices ou complémentaires (**recommandations**) qu'il conviendrait d'adopter pour réduire les incidences négatives.

Dans le cas d'actions/projets inclus dans le présent projet de PCM mais faisant déjà l'objet d'une demande de permis, l'évaluation des incidences se limite aux éventuels ajouts du projet de PCM par rapport au projet déjà prévu.

Le tableau ci-dessous reprend les domaines environnementaux et critères d'analyse utilisés dans les fiches d'évaluation des actions.

Tableau 2 : Domaines environnementaux et critères d'analyse utilisés dans les fiches d'évaluation

Domaine de l'environnement	Critère(s) d'analyse
Aspects socio-économiques et les biens matériels	<p>Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, notamment en équipements (santé, sport, ...)</p> <p>L'action favorise la mixité fonctionnelle et les activités économiques</p> <p>L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)</p> <p>L'action favorise la diversité (typologies de logements)</p> <p>L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux</p>
Mobilité	<p>L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos</p> <p>L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo</p> <p>Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie; et le stationnement des usagers est optimisé</p> <p>L'action optimise le stationnement des professionnels mobiles (logistique urbaine)</p> <p>L'action améliore l'accessibilité en transports en commun</p> <p>L'action permet l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)</p>
Air, climat et énergie	<p>L'action améliore la qualité de l'air</p> <p>L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert).</p> <p>L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)</p> <p>L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.</p>
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier	<p>L'action contribue à la préservation et à l'amélioration de la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)</p> <p>L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune de Forest et avec les communes voisines</p> <p>L'action contribue à préserver et à mettre en valeur le patrimoine bâti forestois</p>
Environnement sonore et vibratoire	<p>L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic</p>
Faune et flore	<p>De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale</p> <p>L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore</p>
Sols et eaux	<p>Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol</p>

	<p>L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'</p> <p>Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert</p> <p>L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible.</p>
Être humain	<p>L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)</p> <p>L'espace public est confortable, sécurisant;</p> <p>L'action favorise l'accessibilité des espaces verts</p>

6.2 Fiches d'évaluation par action

Les fiches d'évaluation suivent le même classement que celui proposé dans le projet de PCM, c'est-à-dire les actions continues et progressives, les actions à court-terme (<5 ans), les actions à moyen-terme (5 à 10 ans) et les actions à long-terme (> 10 ans).

Les actions sont classées par catégorie d'action (continue et progressive, court-terme, etc.) et sont numérotées. Par exemple, la première action proposée à court-terme dans le projet de PCM se voit ainsi attribuée le code « A.CT.1 ».

Enfin, les interactions entre les facteurs sont analysées au point 4 du présent chapitre.

6.2.1 Fiche d'évaluation par action continue et progressive

6.2.1.1 A.C.1

Fiche d'évaluation de l'action **A.C. 1**

Valoriser et entretenir les sentiers et venelles

Description de l'action	<p>L'action envisagée porte sur l'entretien régulier des sentiers et venelles, pour laquelle la commune sera en charge, en partenariat avec Bruxelles-Environnement et le Foyer du Sud (ce qui est d'ores et déjà le cas actuellement). Idéalement, la commune valorisera ceux-ci, grâce à une meilleure communication et signalisation. Enfin, elle s'assurera également de la bonne perméabilité et du bon développement et la bonne connexion des sentiers et venelles dans les projets immobiliers à venir (qu'ils soient publics ou privés) avec le réseau (piéton) existant.</p> <p>En résumé, cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ entretenir et valoriser des venelles et sentiers existants ; ■ assurer le suivi auprès de Bruxelles Environnement pour que les sentiers desservant les parcs demeurent praticables ; ■ vérifier la perméabilité des sentiers et venelles existants.
Mesure Good Move	Good network
Actions liées	/

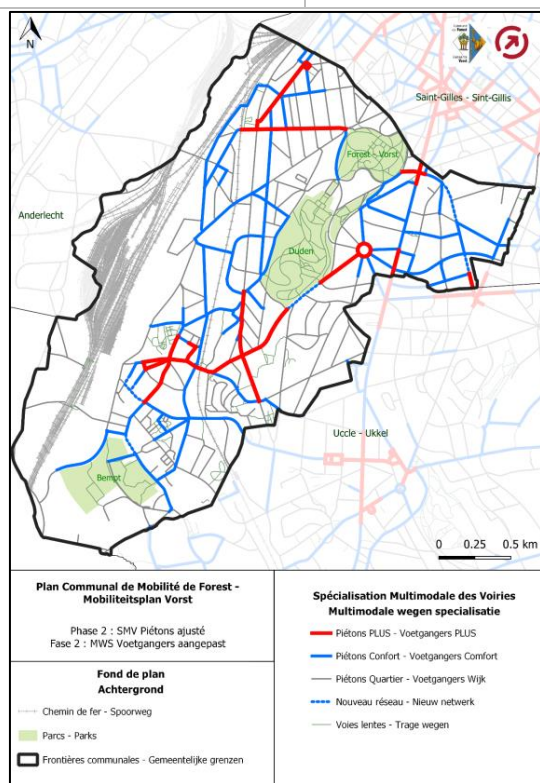


Figure 73 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : projet de PCM, 2021)



Figure 74 : Exemple de venelle -depuis la rue des Abbesses (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 75 : Exemple de sentier – depuis le parc Duden (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Les sentiers du parc Duden offrent des connexions directes et agréables entre le noyau Altitude 100 et le pôle Wiels.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'entretien et la valorisation des sentiers et venelles existantes offre des connexions intéressantes pour les piétons entre le sud-est et le sud-ouest de la commune de Forest, en renforçant les liens avec la commune d'Uccle.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	La valorisation des entiers et venelles permettra d'améliorer globalement l'accessibilité aux transports en commun ; et plus précisément aux alentours de la zone de la gare de Forest-Est, mais également aux alentours du parc de Forest (aux abords duquel sont localisés trois stations STIB de bus et de tram). L'accessibilité de la gare de Uccle-Stalle (en dehors du territoire communal, mais situé à proximité) pourrait également être améliorée.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'action peut améliorer l'accessibilité PMR à condition que le revêtement soit plane, sans bordures, sans obstacles et qu'ils correspondent aux normes de qualité.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	La valorisation des sentiers et venelles favorise leur utilisation, et par conséquent encourage les déplacements piétons (mode non-polluant).

L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	L'entretien augmente l'appréciation de la perception globale du territoire communal. Les sentiers et venelles sont plus agréables.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	L'action permet d'apprécier le patrimoine Forestois depuis les sentiers/venelles, en particulier aux alentours de l'abbaye.
Environnement sonore		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La valorisation des sentiers et venelles favorise leur utilisation, et par conséquent encourage les déplacements piétons (mode non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si les zones vertes le long des sentiers et venelles sont incluses dans l'action d'entretien et sont améliorées par la même occasion.
Sols et eaux		
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+	Selon le type de gestion appliqué à chaque sentier/venelle et dépendant de l'état actuel de chaque sentier, le niveau de perméabilité peut être augmenté.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Idem ci-dessus

Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le sentiment de sécurité et le confort pourrait être augmenté si un bon éclairage et du mobilier (banc) sont installés et si le revêtement du sentier/venelle est confortable.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Des sentiers et venelles bien entretenues et confortables qui traversent les espaces verts publics permettent aux usagers d'y accéder plus aisément.

Conclusions

Il est attendu que le projet de vision globale pour l'entretien et la valorisation des sentiers et venelles au sein du territoire ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités – à condition que la gestion soit soucieuse de l'environnement, raisonnée et soit adaptée à chaque sentier/venelle. Cette action encourage l'utilisation des modes actifs (la marche et le vélo) en offrant de potentiels raccourcis et des chemins de qualité. L'action permettrait de les mettre en évidence et de les insérer en tant que partie intégrante dans les réseaux piétons et cyclistes.

La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental, puisque la qualité des venelles et les sentiers resterait inchangée.

Par ailleurs, cette action est l'opportunité d'améliorer la qualité du chemin d'accès à l'École L'Arc-en-Ciel depuis l'avenue V. Rousseau (peu qualitatif en situation existante). Il serait également intéressant d'étudier la faisabilité d'une connexion (cyclo-)piétonne entre l'av. Kersbeek et la gare d'Uccle-Stalle via le parc Jacques Brel.

Recommandations

Faune et Flore :

- Inclure les zones vertes le long des venelles/sentiers et en augmenter la qualité écologique ;

Mobilité :

- Dans la mesure du possible, rendre les sentiers et venelles accessibles aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, revêtement confortable et plane, etc.), surtout celles à l'intérieur des parcs et qui permettent de relier les différents pôles de la commune ;
- Vérifier que les nouvelles venelles / nouveaux sentiers, créés via les projets à venir (qu'ils soient publics ou privés), soient ajoutés au réseau piéton ;
- Etudier la faisabilité de la création d'une connexion (cyclo-)piétonne entre le parc Jacques Brel (situé à Forest, le long de l'av. Kersbeek) et la gare d'Uccle-Stalle (à Uccle, en bordure de Forest) ;

Être humain :

- Installer un éclairage respectueux de la biodiversité ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.2**

Monitorer la qualité des réseaux cyclables

Description de l'action	<p>L'action prévoit une action de monitoring sur l'ensemble du territoire communal, au sein duquel l'administration communale s'assurera de la qualité des infrastructures via des reportages et un monitoring régulier via une plateforme de type « Fix My Street ».</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ S'assurer du marquage des voies ; ■ S'assurer de la qualité des infrastructures ; ■ Assurer un entretien préventif des voiries communales.
--------------------------------	---

Mesure Good Move	Good network B.4, B.8 et Good knowledge
-------------------------	---

Actions liées	/
----------------------	---

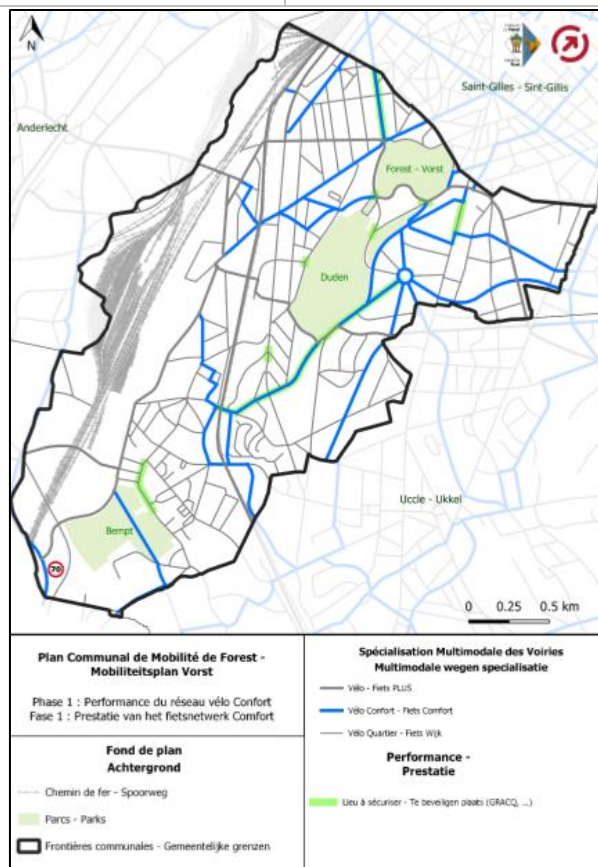


Figure 76 : Types de voies cyclables au sein du territoire de Forest (source : dossier de PCM de Forest, 2021)



Figure 77 : Exemple de marquage au sol – rue du champs de Mars (source :dossier de PCM de Forest. 2021)



Figure 78 : Exemple de plateforme de monitoring - Fixmystreetbrussels (source : Page d'accueil – Fix My Street. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des	0	/

habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)		
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	La création/l'entretien d'un réseau cycliste continu permettra de mieux relier les différents noyaux commerciaux.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	<p>L'action de monitorer et de s'assurer de la qualité des réseaux cyclables permettra, si cette action est suivie d'une gestion appropriée en cas de dégradation des voies de circulation, de procurer un cheminement continu en réaménageant potentiellement les zones dégradées.</p> <p>Le fait d'inclure un entretien préventif et continu permettra d'éviter la dégradation et/ou l'arrêt total de l'une des portions de chemins.</p> <p>La proposition de l'utilisation d'une plateforme de type « Fix My street » est jugée pertinente, puisqu'elle permettra d'accélérer le processus de reconnaissance des lieux dégradés.</p>
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'observation et le fait de s'assurer de la qualité du réseau cyclable est de nature à favoriser l'utilisation des voies de circulation réservées aux cyclistes, et par conséquent encourage les modes actifs (non-polluant).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	L'entretien et l'usage d'une signalétique appropriée (démarcation des voies) facilite la lisibilité globale du territoire communal. Les réseaux cyclistes sont plus agréables.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'observation et le fait de s'assurer de la qualité du réseau cyclable est de nature à favoriser l'utilisation des infrastructures dédiées aux cyclistes, et par conséquent encourage les modes actifs (non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		

L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	L'action permettra de mettre en évidence les zones d'inconfort et les zones au sein desquelles la sécurité n'est pas assurée. Si cette action est suivie d'une gestion appropriée et de la mise en place de moyens adaptés, une amélioration nette de l'espace public (tant au niveau du confort que du sentiment sécuritaire) est prévisible.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet de monitoring de la qualité des réseaux cyclables permettra potentiellement de mettre en lumière les infrastructures défectueuses et/ou ponctuellement inaccessibles. L'action permettra également de clarifier les différentes problématiques rencontrées sur le réseau cycliste et d'en effectuer le suivi ou de planifier le réaménagement de certaines portions si cela s'avère nécessaire. Elle permettra également de dégager les différentes habitudes de usages cyclistes et d'intégrer les observations de la population. Etant donné l'existence de la plateforme 'FixMyStreet' en région bruxelloise, il est recommandé d'utiliser celle-ci et/ou d'en renforcer son usage par tous les agents communaux afin de profiter d'économies d'échelle et d'harmonisation des pratiques de gestion de l'espace public.

Au regard des impacts décrits ci-dessus, il est attendu que cette action impacte globalement positivement l'utilisation des modes de déplacement à vélo.

La non-mise en œuvre du PCM de Forest induira une perte de bénéfice environnemental. De ce fait, l'action permettra d'intégrer les remarques et les observations de la population au quotidien.

Recommandations

Mobilité :

- S'assurer de la qualité globale des infrastructures et élargir cette analyse aux abords directs lors que cela s'avère pertinent ;
- Vérifier que les réseaux cyclables soient bien intégrés aux projets à venir ;
- Utiliser la check-list développée lors des Forums BYPAD pour l'évaluation des itinéraires cyclables sur le territoire communal ;

Etre humain

- Promouvoir la plateforme auprès des citoyens

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.3**

Faire respecter les règles de circulation routière en vue d'un usage adéquat des différents réseaux de transport

Description de l'action	<p>L'action prévoit de faire respecter les règles de circulation routière au moyen de contrôles réguliers par la zone de police locale et en vue d'offrir un réseau cyclable efficace et des conditions de circulation optimales.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La sensibilisation systématique auprès des publics cibles spécifiques ; ■ La vérification de l'absence de stationnement sauvage sur les pistes cyclables et du bon respect des règles de circulation dans les rues cyclables ; ■ La vérification du comportement des cyclistes (afin d'éviter à l'avenir tout comportement non-civique).
Mesure Good Move	Good network et Good Choice D.6 / #86
Actions liées	/

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Un impact positif possible générateur d'emploi peut être évoqué, à condition que l'action aille de pair avec l'augmentation du personnel dédié à la sensibilisation des bons comportements routiers (que ce soit via la police, les agents de la paix ou encore au sein des écoles au travers de cours de sécurité routière ou encore d'un apprentissage du vélo)
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Le respect des règles de circulation permettra de gérer correctement les cheminements proposés et d'éviter tout débordement par la voiture, rendant ainsi les zones cyclables confortables et sécurisantes.

L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	L'augmentation des contrôles favorisant les bonnes pratiques de stationnement empêchera le stationnement des véhicules sur les emplacements vélos.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Le respect des bons gestes permettra de rendre plus praticable les transports en communs
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Le respect des règles de circulation améliorera les conditions de circulations des PMR
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'observation et le fait de s'assurer du respect des règles de circulation est de nature à favoriser l'utilisation des voies de circulation douces (puisque'il y a une limitation du risque d'accidents) et par conséquent encourage les déplacements à pied ou à vélo (mode non-polluant).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Le fait de s'assurer du respect des règles de circulation est de nature à favoriser l'utilisation des voies de circulation et des différents espaces piétons (puisque'il y a une limitation du risque d'accidents) et par conséquent, augmente l'appropriation des habitants de ces espaces.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Le respect des règles de circulation, telles que le stationnement sauvage et les limitations de vitesses pourront mettre en évidence le patrimoine.

Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'observation et le fait de s'assurer du respect des règles de circulation est de nature à favoriser l'utilisation des voies de circulation douces (puisque'il y a une limitation du risque d'accidents) et par conséquent encourage les déplacements à pied ou à vélo (mode non-bruyant).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	A condition que cette action soit suivie d'une gestion et permette de libérer de la place pour de futurs aménagement, l'action pourrait contribuer à l'élaboration de nouvelles structures naturelles
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Idem
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	L'action engendrera une amélioration nette de l'espace public (tant au niveau du confort que du sentiment sécuritaire).
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le respect des règles routières ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités, en favorisant l'aspect sécuritaire des voies de circulation ainsi que le confort des espaces publics (grâce aux contrôles limitant le parking sauvage).

La non-mise en œuvre du PCM de Forest induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental en matière de sécurité routière.

Recommandations

Mobilité :

- Inclure la sensibilisation à la sécurité routière et l'apprentissage du vélo dans le cursus scolaire des écoles ;
- Etablir un plan / communiqué présentant aux citoyens les bonnes attitudes à avoir (du bon respect des règles de conduite et de stationnement – tant d'un point de vue des véhicules que des cyclistes et piétons)

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.4** Sécuriser les lieux accidentogènes

Description de l'action	<p>L'action prévoit de sécuriser les endroits accidentogènes, tels que les Zones à Concentration d'Accidents (ZACA de Saint-Denis et des carrefours Albert, Wiels et Charroi) et les carrefours où l'insécurité est plus subjective (tels que révélés lors des atelier - carrefour Molière/Alseberg, et carrefour Mystère/Bourgogne).</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La sécurisation et l'augmentation de l'accessibilité des voiries et des espaces publics aux endroits concernés, entre autres via la mise en œuvre d'un certain nombre de projets (ex. projet prenant place à Saint-Denis) ; ■ L'intégration de la question de la sécurité routière lors des réflexions à mener sur les différents carrefours (exemple : carrefours Albert, Wiels et Charroi) ; ■ L'intégration des carrefours ZACA dans les projets (tels que dans les projets de réaménagement de la chaussée de Neerstalle et de l'avenue Albert).
Actions liées	ACT.P1, AMT.P3, AMT.5

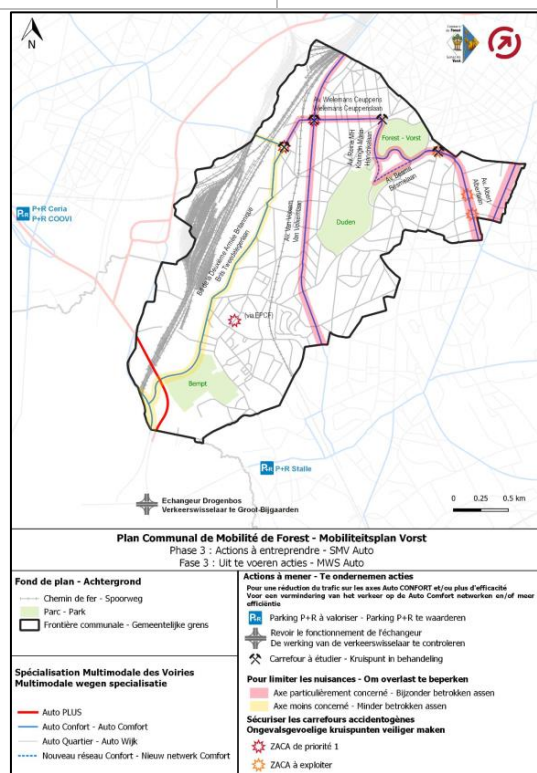


Figure 79 : Vue aérienne du périmètre de l'action (Source : dossier de PCM de Forest)



Figure 80 : Vue aérienne du périmètre de l'action – carrefour Wiels/Van Volxem (source : Google Maps, sept. 2021)



Figure 81 : Vue aérienne du périmètre de l'action – carrefour avenue Albert (ZACA de priorité 1) (source : Google Maps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Le traitement des ZACA améliore la sécurité des piétons et des cyclistes et est ainsi positif pour le réseaux piétons et cyclistes.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Le traitement des ZACA dans les futurs projets de réaménagement peut potentiellement limiter le risque d'accidents aux alentours de dessertes de transports en commun (par exemple à proximité de l'arrêt Berkendael, auprès duquel est situé l'un des deux carrefours ZACA de l'Avenue Albert) et ainsi améliorer l'accessibilité de ceux-ci.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Idem que ci-dessus.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	L'action est dépendante des projets envisagés au sein des ZACA et des zones accidentogènes. Le PCM décrit une partie de ces projets au sein des actions menées sur le moyen terme (<i>cf.infra</i>)
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le traitement des ZACA a des effets directs sur la sécurité routière. La sécurité objective et subjective en serait améliorée. Le confort de l'espace public s'en verra amélioré.

L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	L'action permettra de résoudre les problématiques accidentogènes sur certains axes (tels que l'avenue Reine Marie-Henriette ou encore l'avenue Besme) permettant de joindre les espaces verts (tels que le parc de Duden et le parc de Forest) de manière plus sécurisée.
---	---	---

Conclusions

Il est attendu que le traitement des zones accidentogènes au sein des différents projets améliore sensiblement la sécurité routière et par conséquent améliorerait l'accessibilité de l'ensemble du territoire forestois (au sein des zones d'influences des différents axes et carrefours ZACA).

La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental en matière de sécurité routière et d'accessibilité.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action A.C.5
Monitorer les vitesses de circulation pratiquées et prendre les mesures visant à faire respecter les limites de vitesse

Description de l'action	<p>L'action prévoit de 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</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Deux types de monitorings : l'un est structurel (et comprend un monitoring annuel en des lieux stratégiques et des axes appartenant aux deux types de réseaux). Le second se fait selon les besoins (en fonction des axes identifiés comme potentiellement problématiques, telles que les voiries nouvelles reprises dans la Ville 30) ; ■ Sur base des relevés effectués, la Commune et/ou la Région prendront les mesures nécessaires en vue de réduire les vitesses pratiquées ; ■ Instaurer une meilleure communication tant à l'échelle régionale que communale sur les zones à vitesse réduite, ainsi que sur l'importance de la bonne visibilité et lisibilité des zones apaisées ; ■ Mise en place de mesures répressives et/ou de dispositifs ralentisseurs de manière temporaire et/ou en dernier recours.
Mesure Good Move	Good Neighbourhood A.1 et Good knowledge
Actions liées	/

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La limitation de la vitesse à 30 km/h permet la circulation en mixité des cyclistes et voitures; ce qui améliore les vélos

		cheminements cyclables sans nécessiter l'aménagement d'infrastructures cyclables spécifiques.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	La réduction de la vitesse sur l'ensemble du territoire forestois est de nature à encourager les déplacements à pied ou à vélo et qui augmentera globalement la qualité de l'air au sein de la commune. De plus, la réduction de la vitesse au sein de certaines zones aura un impact positif ponctuel sur la qualité de l'air, à condition que les véhicules ne décélèrent/n'accélèrent pas régulièrement.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	La réduction de la vitesse sur l'ensemble du territoire forestois est de nature à encourager les déplacements à pied ou à vélo et donc à potentiellement réduire le nombre de véhicules motorisés en circulation..
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Le fait d'instaurer le 30km/h sur le territoire est de nature à favoriser l'utilisation des rues et des différents espaces piétons et par conséquent, augmente l'appropriation de ces espaces.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/

L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La réduction de la vitesse (30km/h) sur l'ensemble du territoire forestois diminuera les nuisances sonores liées au trafic d'une part par la diminution probable du nombre d'utilitaires et d'autre part, par la diminution d'intensité des nuisances acoustiques générées par la vitesse.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Impact positif attendu en matière de sécurité routière : la diminution de la vitesse et l'augmentation des contrôles renforceront le sentiment de sécurité pour les piétons et cyclistes. Les dispositifs envisagés en dernier recours renforceront cet aspect.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Sans l'action des autorités communales et de la police au niveau communal, l'objectif régional de Ville 30 ne pourra pas être réalisé complètement. Il en ressortirait une perte de bénéfice environnemental, en particulier en matière de sécurité routière pour les piétons et les cyclistes.

La mise en place de l'action améliorerait également l'accessibilité et le cadre de vie globale au sein de la commune.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.6**

Solliciter les opérateurs de mobilité partagée en vue de développer l'offre sur l'ensemble du territoire

Description de l'action	<p>L'action prévoit de renforcer les services de mobilité partagée via une sollicitation des acteurs de la mobilité partagée (tels que Villo! ou encore Cambio).</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'augmentation de l'offre dans les quartiers actuellement non desservis (cf. cartes ci-après) ; ■ L'augmentation des stations Villo!, qui pourraient être implantées à de nombreux endroits ; ■ Etendre l'offre en services de vélos, scooters et voitures partagées à l'ensemble de la commune.
Mesure Good Move	Good service C.11/ #70
Actions liées	/

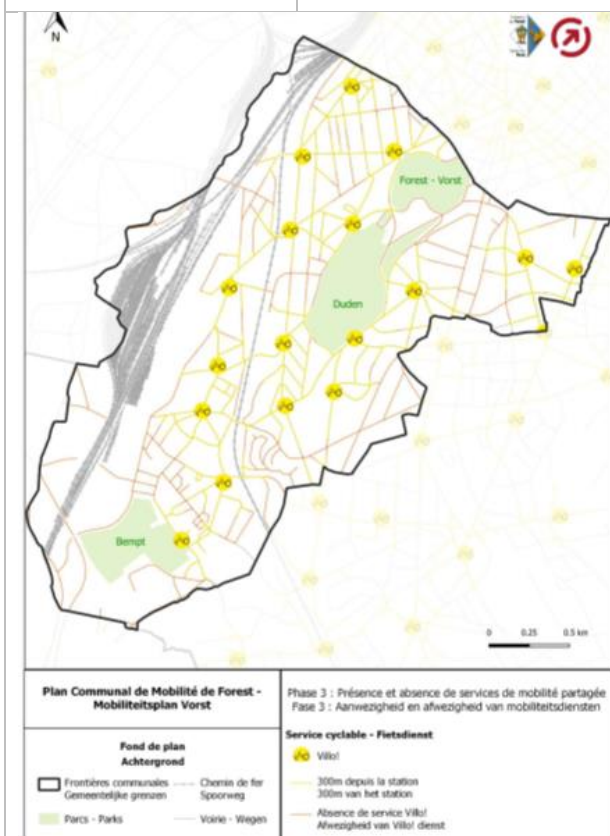


Figure 82 : Carte de localisation des services actuels de stations Villo! (source : extrait du PCM)

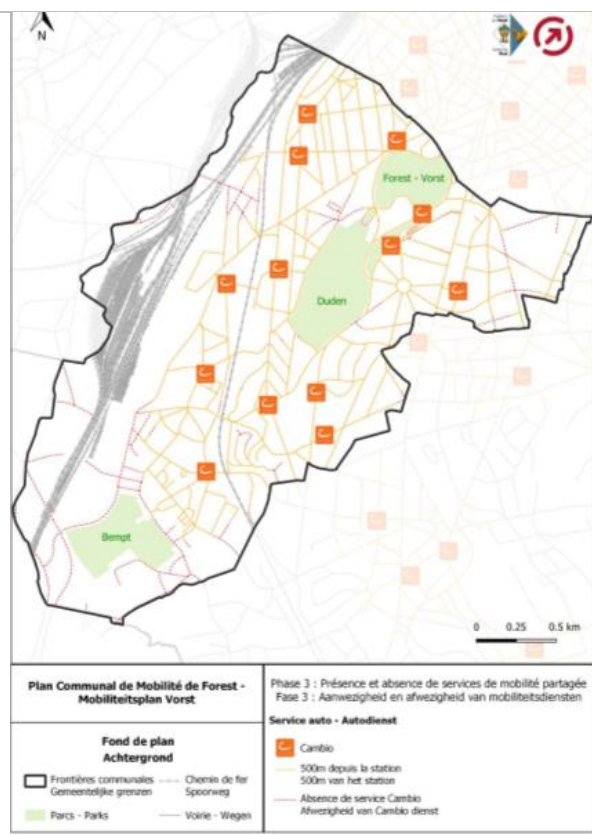


Figure 83 : Carte de localisation des services Cambio (source : extrait du PCM)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Cette action permet de réduire les besoins de possession d'un véhicule privé et de la contrainte liée au stationnement, et libère ainsi une partie du budget des ménages à d'autres usages.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif attendu via l'augmentation du nombre d'emplacements de vélo partagés répartis sur le territoire communal. Toutefois, le nombre de stationnement Villo ! créés n'est pas encore communiqué.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Une voiture partagée induit une réduction des besoins en stationnement. En effet, une voiture Cambio remplace jusqu'à 15 voitures personnelles (selon l'opérateur Cambio). L'action a ainsi pour conséquence d'engendrer une diminution du stationnement non seulement sur la voie publique, mais également hors voirie, à condition que l'offre soit suffisamment conséquente pour répondre à la demande.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	L'augmentation de l'offre en voitures partagées offre une alternative à la voiture de société.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	La non-possession d'un véhicule personnel réduit la propension à utiliser la voiture et donc le nombre de véhicules sur la route.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	La non-possession d'un véhicule personnel réduit la propension à utiliser la voiture et induit donc une légère diminution des consommations d'essence et de consommation d'énergie.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	La non-possession d'un véhicule personnel réduit la propension à utiliser la voiture et induit donc une légère diminution éventuelle des nuisances sonores liées au trafic motorisé.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		

L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Augmentation des possibilités de balades et de promenades sur l'ensemble du territoire régional via la location d'un vélo partagé.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	La création de station Villo! dans le sud du territoire communal permettra d'augmenter l'accessibilité des deux parcs au nord (liaisons rendues possibles)

Conclusions

Il est attendu que l'action de renforcer les services de mobilité partagée via une sollicitation des acteurs de la mobilité partagée (tels que Villo! ou encore Cambio) ait un impact global positif sur l'environnement, en particulier en matière de pression du stationnement en voirie et hors voirie,

La non-mise en œuvre du PCM de Forest n'engendrerait pas particulièrement une perte de bénéfice environnemental puisque ces actions seront potentiellement réalisées par les opérateurs de mobilité eux-mêmes. De nouvelles stations ne peuvent toutefois pas être créés sans l'accord de la commune.

Recommandations

Mobilité :

- Réfléchir à inclure des stations Cambio et Villo ! lors de chaque réaménagement de voirie ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.7**

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

Description de l'action	<p>L'action prévue a pour but d'assurer une sensibilisation systémique auprès des publics cibles, en instaurant différentes actions complémentaires aux outils existants. La Commune prévoit donc de mettre en évidence la relativement bonne accessibilité de ses principaux pôles de déplacements. Elle s'intéressera principalement aux complexes publics communaux (complexes sportifs, centre culturel, ...) ainsi qu'aux noyaux commerciaux existants (cœur de Forest et l'Altitude 100).</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La possible réalisation et diffusion de cartes d'accessibilité multimodale de chacun de ces lieux ; ■ La mise en marche de campagnes de sensibilisation auprès des usagers de ces lieux ; ■ D'instaurer une stratégie de communication spécifique à destination des établissements scolaires en vue d'inciter encore davantage de personnes à venir autrement qu'en voiture à l'école. Cette action devrait se faire dans le cadre des Plans de Déplacements Scolaires (PDS).
Mesure Good Move	Good Choice D.6 / #86
Actions liées	/



Figure 84 : Exemple de guide de la mobilité adressé aux établissements scolaires (exemple leuzois) (source : extrait du PCM)



Figure 85 : Vue aérienne de l'un des périmètre de l'action – Altitude 100 (source : Google Maps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	A condition de l'efficacité des campagnes de sensibilisation, les campagnes de sensibilisation permettent de faire connaître les équipements existants. Les campagnes les valorisent également..
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	A condition de l'efficacité des campagnes de sensibilisation et des possibles itinéraires (issus du Plan de Déplacement), les campagnes de sensibilisation permettent de faire connaître les infrastructures scolaires existantes. Les campagnes les valorisent (et les font connaître) via la réalisation des cartes multimodales pour chacun d'entre eux.
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Mise en valeur des noyaux commerciaux (tels que l'Altitude 100 et le cœur de Forest) via l'élaboration de stratégies de communication.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La réalisation des cartes de déplacements multimodaux permet potentiellement de mettre en évidence et de faire connaître au grand public les itinéraires piétons / cyclables continus, confortables et sécurisés.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'accessibilité des lieux d'intérêt communaux est mis en évidence et rendu connu par la création des cartes multimodales.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'accessibilité PMR des lieux d'intérêt communaux est potentiellement favorisé par cette action, à condition que cet aspect (emplacements réservée pour les PMR) est bel et bien abordé par les différentes cartes multimodales et par les campagnes de sensibilisation.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'observation et l'acte de faire connaître les réseaux piétons et cyclistes, encourage les modes actifs (non-polluants).

L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La connaissance des différents espaces publics, mis en évidence par la réalisation des campagnes de sensibilisation, contribue à leur utilisation par la population.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'observation et l'acte de faire connaître les réseaux piétons et cyclistes, encourage les modes actifs. Par conséquent, cela réduit l'utilisation de véhicules motorisés (modes générateurs de bruit).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/

L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	A condition que les campagnes de sensibilisation et que les cartes réalisées exposent les accès les plus sécurisants (et que la thématique est abordée par ces dernières)
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	A condition que les campagnes de sensibilisation et si les cartes réalisées exposent les accès aux espaces verts

Conclusions

Il est attendu que les différentes actions de sensibilisation et de communication autour des services de mobilité aient un bénéfice environnemental important et offriraient également des opportunités en matière d'offre socio-économique non négligeables.

La non-mise en œuvre du PCM de Forest n'engendrerait pas particulièrement une perte de bénéfice environnemental puisque ces actions seront potentiellement réalisées par les opérateurs de mobilité eux-mêmes. Certains dispositifs peuvent toutefois être mis en place suite à l'élaboration et la mise en œuvre de ce PCM.

Recommandations

Être humain :

- Faire participer les associations locales dans les actions de valorisation des accès et des noyaux / infrastructures existantes ;
- Intégrer les futurs projets dans les campagnes de sensibilisation.

Fiche d'évaluation des actions **A.C.8** Elaborer un PDE ambitieux

Description de l'action	<p>A ce jour, le PCM ambitionne une plus grande exemplarité de l'administration communale. L'action qui y est liée permet donc d'envisager d'aligner les objectifs du prochain PDE de l'administration communale avec ceux du Plan Régional de Mobilité. Le Plan de Déplacements d'Entreprise est donc abordé au sein du PCM au travers de cette action, qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La prise de 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 ; ■ Ne pas faciliter accès en voiture, en particulier pour les personnes habitants à proximité et/ou disposant d'alternatives (revoir la politique de stationnement) ; ■ Encourager le personnel communal à effectuer ses déplacements professionnels autrement qu'en voiture via le prêt de vélos et de vélos à assistance électrique.
--------------------------------	--

Mesure Good Move	Good Choice D.7 / # 93-94
-------------------------	---------------------------

Actions liées	Cf. A.C.9, A.C.10
----------------------	-------------------



Figure 86 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source :Google Maps, sept. 2021)



Figure 87 : Schéma de l'évolution attendue de la part modale de la voiture selon la distance de déplacement (source : PCM de Forest, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'incitation du personnel communal à se rendre à l'administration autrement qu'en voiture peut s'accompagner de mesures qui faciliteront les cheminements piétons et cyclistes au sein de ou aux abords des bâtiments communaux
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	En fonction des mesures prises dans le PDE, la quantité et la qualité du stationnement est de nature à être améliorée..
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'action, de par la mise en œuvre d'un PDE, favorise l'accessibilité en transports en communs de l'administration communale.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'action, de par la mise en œuvre d'un PDE, favorise l'accessibilité PMR de l'administration communale.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Les actions induites améliorent la qualité globale de l'air, en privilégiant les modes actifs (non-polluants).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La réduction des besoins en stationnement voiture libère de l'espace public pour d'autres usages.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Le bâtiment de l'administration communale de Forest figure parmi le patrimoine bâti forestois et l'action envisagée est de nature à mettre en valeur ce patrimoine immobilier, puisqu'elle vise à réduire le nombre de véhicules présents aux abords dudit bâtiment et contribue donc à sa valorisation visuelle.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Les actions induites diminuent globalement les nuisances sonores alentours de l'administration communale, en privilégiant les modes actifs (non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	L'espace vert situé au nord de la rue de Barcelone (elle-même bordant l'îlot sur lequel s'implantent les services communaux) est actuellement occupé partiellement par un parking à ciel ouvert. Si les campagnes de sensibilisations et les alternatives aux véhicules motorisés dédiés aux employés sont efficaces, ces espaces pourraient être libérés et ledit espace pourrait être davantage valorisé.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/

Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La réduction des besoins en stationnement voiture libère de l'espace public pour d'autres usages.
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration de l'accessibilité et de la sécurisation des espaces publics
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que la réflexion menée autour des modes de déplacements des employés des services communaux de Forest et que les actions menées auront des impacts environnementaux positifs (notamment d'un point de vue de l'accessibilité des services communaux par rapport aux modes actifs et à la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel de la commune.

La réalisation d'un diagnostic et d'un plan d'action de mobilité (via le PDE) est une obligation fédérale pour toute organisation/entreprise. Ainsi, une partie des actions envisagées au sein du PDE seront réalisés même si le PCM de Forest n'est pas mis en œuvre. Toutefois, le projet de PCM redirige et réoriente les actions qui y seront menées en visant à établir un plan d'action plus ambitieux.

Recommandations

Faune et Flore :

- Inclure une réflexion sur le réaménagement des abords de l'administration communale (cf. figure ci-dessous) en vue d'augmenter la qualité biologique ses espaces verts présents à proximité directe de l'hôtel communal et au sein des parcelles appartenant à la commune, dans la mesure où cela est permis par le caractère classé de certains bâtiments communaux (ex. hôtel communal)³⁶ ;



Figure 88 : Exemple de zones aux abords directs des bâtiments communaux (ici hôtel communal) dont la qualité biologique pourrait éventuellement être améliorée.

En matière de conservation des façades et de l'aspect extérieur du site. En principe, cette protection implique l'interdiction : de démolir, d'adapter ou de modifier les façades, tant dans leur structure que dans leur aspect ; et d'installer des éléments extérieurs sur ou devant les façades, qui modifient l'aspect (comme de l'éclairage, des panneaux de signalisation, des poubelles, des parkings sur le trottoir, le type et la disposition d'éléments végétaux...). Un avis peut toutefois être demandé à la Commission royale des monuments et des sites pour vérifier si un projet est acceptable ou non d'un point de vue urbanistique.

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.9**

Faciliter les déplacements domicile-travail du personnel communal autrement qu'en voiture

Description de l'action	L'action comprend : <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise de mesures complémentaires à celles existantes (remboursement abonnement TP, indemnité vélo, prime piéton, ...) ■ Révision de la politique de stationnement ; ■ Prêt de vélos et de vélos à assistance électrique.
Mesure Good Move	Good Choice D.7 / # 94
Actions liées	Cf. A.C.8, A.C.10

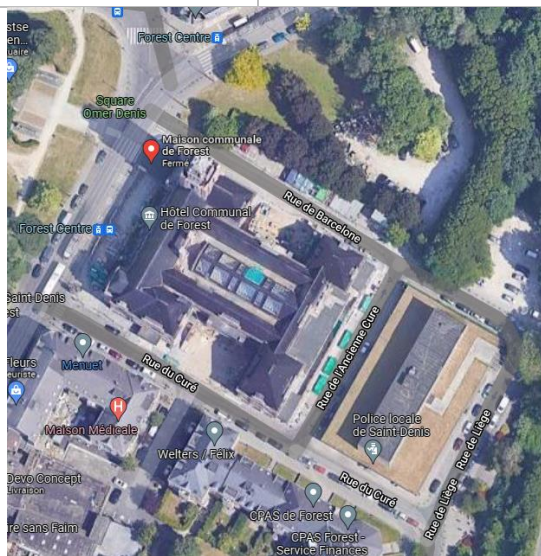


Figure 89 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source :Google Maps, sept. 2021)



Figure 90 : Schéma de l'évolution attendue de la part modale de la voiture selon la distance de déplacement (source : PCM de Forest, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Le fait de favoriser le vélo au sein de l'administration communale peut attirer certains profils de travailleurs et incitant ainsi à l'emploi et à l'embauche Il en va de même pour les primes et les remboursements / avantages financiers envisagés par la commune.

L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si les emplacements de stationnement pour les vélos de service communaux satisfont aux normes de qualité de Bruxelles Environnement.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	Cet aspect, potentiellement impactant, n'est pas suffisamment décrit par le PCM que pour pouvoir y formuler les incidences.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif possible si l'accès PMR aux bâtiments communaux est améliorée. L'hôtel communal n'est pas concerné, vu la création récente d'un accès PMR dans le cadre de la rénovation de l'hôtel communal.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'augmentation de l'offre en vélos et l'incitation à leur utilisation (au moyen de la mise en place d'avantages financiers) induit une légère amélioration de la qualité de l'air au niveau local.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	-	Mise en place et prêt de vélos électriques (ce qui reste néanmoins positif en comparaison à la situation existante et à l'utilisation majoritaire de véhicules motorisés)
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		

L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Les actions rendent possible une meilleure appropriation des espaces publics présents à proximité de l'administration communale, rendant potentiellement certains espaces attractifs au public, dans l'hypothèse où ces derniers pourraient être reconvertis et réaménagés (l'action pourrait enclencher un changement dans l'utilisation des modes de transports, pour lequel dès lors, certains emplacements de parkings pourraient disparaître)
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Le bâtiment de l'administration communale de Forest figure parmi le patrimoine forestois et l'action envisagée est de nature à mettre en valeur ce patrimoine immobilier, puisqu'elle vise à réduire le nombre de véhicules présents aux abords dudit bâtiment (et contribue donc à sa valorisation visuelle).
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'augmentation de l'offre en vélos et l'incitation à leur utilisation (au moyen de la mise en place d'avantages financiers) induit diminution des nuisances sonores liées au trafic présents aux abords de l'administration communale (déjà important, en addition au passages de trams, etc.).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		

L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Cette conséquence est directement dépendante des résultats de la modification des modes de transports envisagés par les employés des services administratifs
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que la réflexion menée autour des modes de déplacements des employés des services communaux de Forest et que les actions menées (décrites au sein de l'action ci-dessous) auront des impacts environnementaux positifs (notamment d'un point de vue de l'accessibilité des services communaux par rapport aux modes actifs et à la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel de la commune.

La réalisation d'un diagnostic et d'un plan d'action de mobilité (via le PDE) est une obligation fédérale pour toute organisation/entreprise. Ainsi, une partie des actions envisagées au sein du PDE seront réalisés même si le PCM de Forest n'est pas mis en œuvre. Toutefois, le projet de PCM redirige et réoriente les actions qui y seront menées en visant à établir un plan d'action plus ambitieux.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.10**

Faciliter les déplacements professionnels du personnel communal autrement qu'en voiture

Description de l'action	L'action comprend : <ul style="list-style-type: none"> ■ Prêt de vélos et de vélos à assistance électrique ; ■ Désigner une personne responsable de gérer, entretenir, faire réparer, etc., le parc de vélos ; ■ Désigner une personne en charge l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de Déplacement d'Entreprise de l'administration communale.
Mesure Good Move	Good Choice D.7 / # 94
Actions liées	Cf. A.C.8, A.C.9

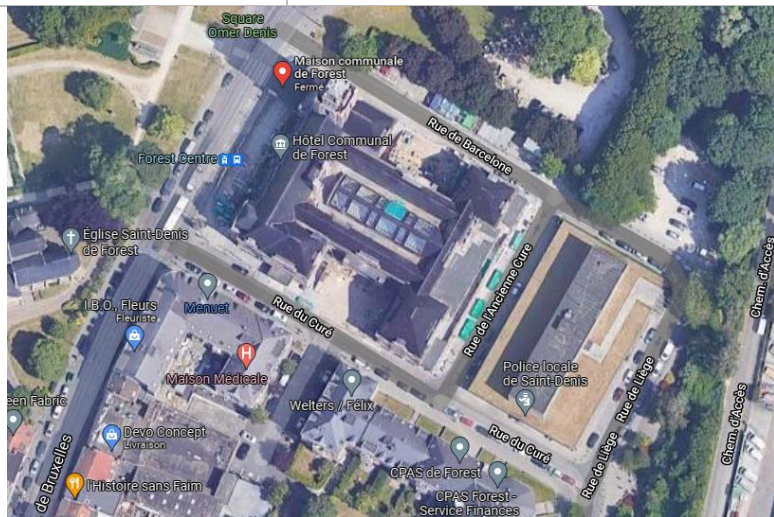


Figure 91 : Vue aérienne du périmètre de l'action (maison communale de Forest) (source :Google Maps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Dans le cadre de la désignation d'une personne interne à l'administration communale et/ou à la condition de l'embauche d'une personne responsable à plein temps de la gestion de l'entretien et de faire réparer le parc de vélos prévus, cette action permet de favoriser la mixité et d'intégrer une activité économique.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/

L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	La révision de la politique de stationnement programmée au sein des abords de l'administration communale est envisagée dans le but d'augmenter la quantité de stationnement de vélos. La diversité de l'offre programmée est également augmentée, pour qu'il est prévu de prêter aux employés des vélos électriques.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'augmentation de l'offre en vélos et une optimisation dans la gestion de leur offre induit une amélioration de la qualité globale de l'air dans la zone.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Impact positif vu que l'action encourage l'utilisation de vélos plutôt que de véhicules motorisés.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+/-	Mise en place et prêt de vélos électriques, lesquels sont plus énergivores que les vélos classiques mais restent néanmoins moins polluants par rapport à la situation existante (utilisation de véhicules motorisés).
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		

L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'augmentation de l'offre en vélos et leur bonne gestion induit diminution des nuisances sonores liées au trafic présents aux abords de l'administration communale (déjà important, en addition au passages de trams, etc.).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+/-	Dépendant des aménagements ainsi que de la localisation du parking vélo pour les vélos de service. Les détails de ce dernier ne figurent pas au sein du PCM.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Cette conséquence est directement dépendante des résultats de la modification des modes de transports envisagés par les employés des services administratifs.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Cette conséquence est directement dépendante des résultats de la modification des modes de transports envisagés par les employés des services administratifs et des probables conséquences sur les espaces verts à proximité directe de l'administration

Conclusions

Il est attendu que la réflexion menée autour des modes de déplacements des employés des services communaux de Forest et que les actions menées ainsi que leur gestion auront des impacts environnementaux positifs (notamment d'un point de vue de l'accessibilité des services communaux par rapport aux modes actifs et dans le cas où une nouvelle personne est embauchée pour se charger de cette action).

La réalisation d'un diagnostic et d'un plan d'action de mobilité (via le PDE) est une obligation fédérale pour toute organisation/entreprise de plus de 100 travailleurs. Ainsi, une partie des actions envisagées au sein du PDE seront réalisés même si le PCM de Forest n'est pas mis en œuvre. Toutefois, le projet de PCM redirige et réoriente les actions qui y seront menées en visant à établir un plan d'action plus ambitieux.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.11**

Poursuivre et étendre le champ des événements visant une mobilité plus durable

Description de l'action	<p>L'action sera effectuée dans le but d'assurer une sensibilisation systémique auprès des publics cibles. Il s'agit de proposer des événements tournés vers la pratique du vélo par exemple. Ces événements seraient organisés en collaboration avec d'autres partenaires, tels que Bruxelles Mobilité ou encore Bruxelles Environnement.</p> <p>Cette action comprend donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Organiser ses événements visant à une mobilité plus durable (tels que vers la pratique du vélo) ; ■ Ouvrir ces événements à la promotion et découverte d'autres modes de déplacements (engins de micro-mobilité, services de transport à la demande, etc.).
Mesure Good Move	Good Choice D.6 / #86
Actions liées	/



Figure 92 : Exemple de document de sensibilisation et de communication (source : Bruxelles Environnement)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés et des contenus évoqués lors des événements organisés.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés et des contenus évoqués lors des événements organisés.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés et des contenus évoqués lors des événements organisés.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	La qualité de l'air peut s'en trouver améliorée à condition que la sensibilisation à des modes de déplacements à pied ou à vélo soit efficace et que la promotion de ces nouveaux modes de déplacements encourage les usagers à changer leurs modes de déplacement.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés au cours des événements et à leur application quotidienne par les usagers

maximalise les sources d'énergies renouvelables.		
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés au cours des évènements.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Cet aspect est fortement dépendant des types de mobilités présentés au cours des évènements. Certaines formes de nouvelle mobilité peuvent encourager des activités sur le territoire forestois (dans le cadre de la micro-mobilité) et le territoire régional (autres modes de déplacement). In fine, cette valorisation des modes de déplacement alternatifs peut entraîner la mise en place d'équipements durables sur le territoire.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/

L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/
---	---	---

Conclusions

Il est attendu que l'organisation d'évènements liés à la valorisation de modes de déplacements alternatifs ou actifs ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités –à condition que ce processus évènementiel soit suivi d'actions concrètes et d'une bonne gestion de l'information (intégration de données pratiques, etc.).

De ce fait, il est attendu que cette action impacte positivement l'utilisation des modes actifs et la découverte de modes alternatifs via les impacts notables décrits ci-dessus (création d'emploi, intégration des infrastructures dans l'espace public, etc.)

Le projet de PCM vient renforcer les actions d'une part, des autorités régionales qui organisent des évènements et octroient des subsides (Bruxelles-Mobilité, Bruxelles-Environnement, etc.) et des acteurs locaux (ex. le Gracq, Fietsersbond, Pro Velo, comités de quartier, vélocistes, etc.) d'autre part.

Recommandations

Mobilité :

- Maintenir et multiplier la mise à disposition des dispositifs de déplacements alternatifs pour que les habitants puissent les essayer (lors des évènements) ;
- Proposer des balades à pied et à vélo sur le territoire communal ;

Etre humain

- Adapter la communication selon les catégories de publics et leurs besoins ;
- Favoriser l'insertion professionnelle lors de ces évènements (que ce soit lors de l'organisation ou des personnes chargées de leur promotion) ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.12** Echanger avec les acteurs locaux (entreprises, commerçants, etc.)

Description de l'action	<p>L'action prévoit d'instaurer une meilleure communication entre les acteurs locaux de la commune de Forest et la commune. 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.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Echanges sur les difficultés, les besoins et les éventuelles mesures permettant un recours à des modes de déplacements plus durables.
Mesure Good Move	Good Choice D.6 / #86.
Actions liées	Action A.C.14

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	A condition de l'élaboration d'un diagnostic pertinent et adapté au public-cible, une offre en équipements pourrait être élargie (si l'action comprend un suivi et est intégrée aux futurs projets sur le territoire communal)
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Le fait de donner la parole acteurs locaux (commerçants et autres) permet de mettre en évidence les problématiques rencontrées et d'envisager des solutions appropriées, favorisant la mixité.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	<p>Le fait de donner la parole acteurs locaux (commerçants et autres) permet de mettre en évidence les problématiques rencontrées et d'envisager des solutions appropriées, favorisant la mixité (telles que l'insertion de nouveaux commerces, etc.).</p> <p>A la condition qu'une personne (négociateur) soit engagée et soit en charge des échanges et de leur gestion ainsi que de la communication menée autour de ces échanges, l'action favoriser la mise à l'emploi.</p>
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	La mise en place d'une communication entre les acteurs locaux (par catégorie, ex. les commerçants) est de nature à favoriser une meilleure cohésion entre ces derniers (création/renforcement de liens sociaux).
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/

L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	
L'action permet l'accessibilité PMR	0	
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Impact positif possible à moyen/long terme via l'augmentation du recours à des modes de déplacements plus durables par les acteurs locaux sur le territoire et l'utilisation moindre de la voiture individuelle.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	Impact positif possible à moyen/long terme pour le climat via l'augmentation du recours à des modes de déplacements plus durables par les acteurs locaux sur le territoire.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/

L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	-	Les échanges prévus pourraient soit se tenir au sein de l'espace public, soit dans les établissements (ex. scolaires) concernés, ou encore dans une salle appropriée. Une rencontre sur place a l'avantage d'être plus personnalisée.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'organisation d'événements liés à la valorisation de modes de déplacements alternatifs ou actifs ainsi que le fait de proposer des échanges entre les différents acteurs ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités – à condition que les échanges organisés soient suivi d'actions concrètes et d'une bonne gestion de l'information (intégration de données pratiques, etc.).

La non-mise en œuvre du PCM de Forest induirait une perte de bénéfice environnemental et socio-économique.

Recommandations

Etre humain / socio-économique :

- Adapter la communication selon les catégories d'acteurs et leurs besoins ;
- Réaliser un suivi continu de ces réunions / rencontres ;
- Etablir une boîte à questions / recommandations dans une optique de gestion participative du territoire.

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.13**

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

Description de l'action	<p>L'action proposée par la commune comprend des mesures destinées à faciliter et à inciter une mobilité plus durable en accompagnant les générateurs de déplacements.</p> <p>Le soutien de la commune dans la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux se présentera de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Possible soutien financier (prime de soutien, achat de matériel, etc.) ; ■ Contribuer à la mise en œuvre des mesures (telles que la mise en œuvre d'un pedi ou vélo-bus dans les écoles).
Mesure Good Move	Good Choice D7
Actions liées	Action AC.14



Figure 93 : Exemple de création de pédi- ou vélo-bus (source : PCM de Forest, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Le soutien financier prévu au sein de cette action peut potentiellement favoriser l'émergence de nouvelles activités (liées au déplacement ou à la gestion/entretien des modes existants)
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	L'embauche d'un personnel lié à ces nouvelles initiatives de déplacement actifs (telles que les pédi ou vélo-bus) favorise la mise à l'emploi, à condition que la demande soit suffisamment importante et fréquente.

L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Cet aspect est fortement dépendant des initiatives mises en œuvre par les acteurs locaux et des parcours proposés lors de la mise en place du pédi ou vélo-bus. Toutefois, le PCM ne détaille pas ces éléments.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Cet aspect est fortement dépendant des initiatives mises en œuvre par les acteurs locaux. Toutefois, le PCM ne détaille pas ces éléments.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'utilisation de modes de transports alternatifs et à échelle humaine diminue le nombre de déplacements polluants.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	La mise en place d'un système de rang vélo/piéton ou de véli/pédi-bus contribue à réduire l'utilisation de la voiture en lien avec l'école (déposer / chercher les enfants).
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	La mise en place d'un système de rang vélo/piéton ou de véli/pédi-bus contribue à réduire les consommations d'énergies
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein	0	/

de la commune et avec les communes voisines		
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'utilisation de modes de transports alternatifs et à échelle humaine diminue le nombre de déplacements bruyants, à condition que l'offre soit suffisamment conséquente et ait un réel impact sur la diminution de l'utilisation des véhicules motorisés.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La mise en œuvre du pédi-vélo bus augmentera l'accessibilité des espaces publics et peut être envisagé comme activité en tant que telle.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	L'accessibilité des espaces verts peut être renforcé, à condition que les initiatives des acteurs locaux y tiennent compte (ex. dans le cadre de l'installation d'un pédi ou d'un véli-bus, l'accessibilité des espaces verts peut être renforcé si l'itinéraire le permet).

Conclusions

Il est attendu que l'action impacte de façon positive la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité plus durable. La non-mise en œuvre du projet de PCM n'entraînerait pas forcément la non-réalisation des actions des acteurs locaux. Toutefois, le soutien des autorités communales aiderait à développer et renforcerait ces initiatives locales, accélérant par là leur mise en œuvre. Dans le cas de certains acteurs

locaux, le soutien des autorités communales serait indispensable. Si le projet de PCM n'est pas mis en œuvre, il en ressortirait ainsi une perte de bénéfice environnemental.

Recommandations

Mobilité

- Veiller à avoir un référent en mobilité pour répondre aux questions des acteurs locaux ;

Aspects socio-économiques et biens matériels :

- Proposer des aides financières pour l'engagement de personnel pour la bonne réalisation des initiatives en faveur d'une mobilité plus durable (insertion professionnelle possible).

Fiche d'évaluation de l'action A.C.14
Mobiliser et soutenir les commerçants en vue d'une gestion plus durable de leurs marchandises

Description de l'action	<p>L'action prévoit une incitation ainsi qu'un accompagnement des commerçants dans une démarche visant une mobilité plus durable et une limitation des kilomètres parcourus pour les livraisons. Cette action comprend d'aller à la rencontre des commerçants en vue de les sensibiliser et d'identifier les mesures possibles, leurs besoins et leurs éventuels freins.</p> <p>Parmi les actions qui peuvent être entreprises par la Commune : la mise à disposition de dispositifs de stationnement pour le parage 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.</p>
Mesure Good Move	Good Choice D7
Actions liées	Action AC.15

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	<p>L'action est de nature à être bénéfique pour les activités économiques étant donné que les échanges et les mesures qui seront mises en place visent spécifiquement à répondre aux besoins des commerçants.</p> <p>L'augmentation des espaces dédiés aux activités commerciales (terrasses, etc.) est bénéfique pour les activités économiques de noyaux commerçants.</p> <p>La création d'une prime (existante à l'échelle régionale mais non pas à l'échelle communale) à l'achat des engins pour les livraisons ou d'autres initiatives visant une mobilité plus durable est de nature à aider les acteurs locaux, bien que de manière minime. Cette mesure représente toutefois un certain coût pour les autorités communales.</p>
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		

L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	La création d'emplacements vélos (que ce soit via des arceaux, des emplacements cargos ou encore des locaux à vélos) à destination des commerçants et de leurs clients est favorable à cet aspect.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	L'ensemble des dispositions prévues via cette action permettront d'améliorer la qualité de l'air, et ce principalement aux abords des noyaux commerciaux.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	L'optimisation des livraisons et l'utilisation de vélo-cargo réduit le nombre de voitures et camions tant au niveau local, communal que régional.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	L'optimisation des livraisons et l'utilisation de vélo-cargo réduit le nombre de voitures et camions et donc l'émission de gaz à effet de serre.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La transformation de places de stationnement en espace dédié aux activités commerciales (terrasses, etc.) est généralement de nature à valoriser les espaces publics.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		

L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	La transformation de places de stationnement en espace dédié aux activités commerciales (terrasses, etc.) pourrait être intégré – dépendant d'un aménagement cohérent et durable - au maillage vert régional.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La transformation de places de stationnement en espace dédié aux activités commerciales (terrasses, etc.) permettrait la mise en place d'activités.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/.

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités, en particulier pour les activités économiques, la qualité de l'air, le climat et l'énergie tant au niveau communal que régional (moins de camions en circulation). L'action valorise globalement les modes actifs et permettent de diminuer la pression des véhicules motorisés sur la voie publique et privée (lors de livraisons).

La réduction de l'emprise du stationnement en voirie présente aussi l'opportunité de poursuivre la réalisation du maillage vert régional.

Recommandations

- Faune et Flore : Intégrer la création de zones vertes dans les d'emplacements de stationnement transformés en espaces dédiés aux activités commerciales ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.15** Assurer le respect des espaces dédiés à la livraison

Description de l'action	<p>L'action a pour but de renforcer les moyens et développer de nouvelles approches pour assurer un contrôle-sanction adapté, tel qu'indiqué dans le PACS. Celui-ci préconise à cet effet une dépenalisation du stationnement (zones jaunes), en privilégiant les secteurs commerçants et les aires les plus problématiques.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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).
Mesure Good Move	Good Partner E7 / #119
Actions liées	Action AC.14

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	La présence de zones de livraison à proximité des commerces sont bénéfiques pour le bon approvisionnement de ces derniers, ce qui est bénéfique pour les noyaux commerciaux.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La présence de zones de livraison en quantité suffisante et aux endroits les plus appropriés réduit le nombre et la fréquence de véhicules stationnés en double-file sur les trottoirs, les pistes cyclables ou dans les carrefours. Ceci empêche le bon cheminement des piétons et des cyclistes.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/

Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	La réflexion portée autour de cet enjeu de mobilité et de logistique permettra d'intégrer cet aspect aux divers projets prévus et d'éviter actuellement l'étalement de ces espaces.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		

Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La présence de zones de livraison en quantité suffisante et aux endroits les plus appropriés réduit le nombre et la fréquence de véhicules stationnés en double-file sur les trottoirs, les pistes cyclables ou dans les carrefours. Ceci peut mener à des situations potentiellement dangereuses pour les autres usagers.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif dans le domaine socio-économique et la mobilité, ainsi que pour la sécurité et le confort des usagers. La non-réalisation du projet de PCM engendrerait ainsi une perte de bénéfice environnemental.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.C.16** Accompagner le développement des motorisations électriques

Description de l'action	<p>L'action prévoit plusieurs actions pour accompagner le développement des motorisations électriques. Le PCM spécifie qu'en 2019-2020, 7 lieux se sont vus équipés de bornes. En 2021-2022, 12 nouveaux lieux seront équipés.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'augmentation du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques ; ■ La planification du déploiement du réseau d'infrastructures de recharge électrique sur son territoire ; ■ La cartographie d'une vue d'ensemble du déploiement du réseau et dans le but d'avoir un bon maillage à l'avenir ; ■ Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques.
Mesure Good Move	Good Choice D5 / #83
Actions liées	/

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	<p>Le déploiement d'un réseau de bornes et la bonne communication de son existence aux usagers est bénéfiques pour les habitants et usagers qui possèdent un véhicule électrique.</p> <p>Impact positif possible aussi pour les usagers de vélos électriques si des points de recharge pour vélo sont également prévus.</p>
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/

Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'impact est jugé positif pour la qualité locale de l'air car l'action favorise l'utilisation de voitures électriques (pas de pots d'échappement).
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Pas d'impact attendu sur le nombre de véhicule motorisés en circulation, mais l'action favorise l'utilisation de voitures électriques.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	Impact nul ou positif possible si l'énergie utilisée pour recharger les voitures électriques provient de sources d'énergies renouvelables.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/

L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Les bornes électriques constituent un équipement important, qui doit être accessible au public.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. L'action va favoriser un mode de consommation plus durable.

La qualité et les infrastructures doivent toutefois correspondre aux besoins des usagers et répondre aux enjeux environnementaux (qualité paysagère, intégration du maillage vert, etc.).

Recommandations

Energie, air et climat :

- Veiller à ce que l'électricité utilisée pour le rechargement des véhicules électriques provienne de sources d'énergies renouvelables.

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.1**

Mise en conformité PAVE des réseaux piétons (PLUS), CONFORT et QUARTIER

Description de l'action	<p>L'action prévoit la mise en conformité des réseaux piétons (selon le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE)), en donnant la priorité respectivement aux réseaux de la manière suivante : PLUS > CONFORT > QUARTIER – avec mise en conformité de l'ensemble des réseaux PLUS et CONFORT et des abords des principaux pôles de déplacements à court terme.</p> <p>Cette action inclut :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Plusieurs projets en cours (Réaménagement des espaces publics du cœur de Forest ; Réaménagement de la chaussée de Neerstalle ; Réaménagement de l'avenue Albert ; Forest-Sur-Senne ; Contrat de Renovation Urbaine 4) ; ■ Des actions à entreprendre en priorité sur le chemin d'accès et le long du parc Duden ; ■ Une mise en conformité progressive du PAVE sur les autres voiries, en priorité à proximité des pôles de déplacements ; ■ Mise en place de trottoirs traversants.
Mesure Good Move	Good-Networks B.1 / #21-22-23 et Good-Partner E.4 / #110-112
Actions liées	Ensemble des actions qui impliquent un réaménagement de voirie/espace public



Figure 94 : Exemple de site d'intervention : la chaussée de Neerstalle (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Les projets peuvent potentiellement répondre à cette demande ; tout comme la mise en conformité progressive du PAVE en priorité à proximité des pôles de déplacements
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Les projets peuvent potentiellement répondre à cette demande ; tout comme la mise en conformité progressive du PAVE en priorité à proximité des pôles de déplacements. Les actions prioritaires aux alentours du parc de Duden permettent également de favoriser les liens entre les noyaux commerciaux d'Altitude 100 et du Wiels.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La mise en conformité des réseaux piétons sur l'ensemble du territoire et au travers des divers projets (ainsi qu'à proximité du parc Duden) renforcera le caractère confortable des cheminements.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	La valorisation et la mise en conformité du réseau piéton actuel permettra d'améliorer globalement l'accessibilité aux transports en commun ; et plus précisément aux alentours du parc Duden (lequel est directement bordé par quatre arrêts de bus).
L'action permet l'accessibilité PMR	+	La mise en conformité des réseaux piétons au PAVE est de nature à améliorer sensiblement l'accessibilité PMR. La mise en œuvre de trottoirs traversants est également positive pour la mobilité des PMR.
Air, climat et énergie		

L'action améliore la qualité de l'air	+	La mise en conformité du réseau piéton existant favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements piétons (mode non-polluant).
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La mise en conformité du réseau peut représenter une opportunité de revalorisation de la qualité des espaces publics – ou de détection des problématiques. Les actions de mises en conformité peuvent augmenter l'appréciation de la perception globale du territoire communal. Les projets ont généralement un impact positif sur la perception visuelle et le fonctionnement des espaces publics.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Les projets envisagés et présentés au sein de ce PCM ont généralement un impact positif sur la perception visuelle et le fonctionnement des espaces publics. L'action pourrait également engendrer un effet bénéfique sur la perception du stade sportif Joseph Marien (patrimoine bâti), lequel est accessible depuis le parc Duden via la chaussée de Bruxelles.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La mise en conformité du réseau piéton existant favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements piétons (mode non-bruyant).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/

L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si les bordures du parc Duden sont incluses dans l'action et sont améliorées par la même occasion.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La sécurité aux carrefours est renforcée par la mise en œuvre de trottoirs traversants. De plus, la mise en conformité du réseau piéton ainsi que les différents projets envisagés sont de nature à rendre l'espace public plus confortable pour les piétons.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	L'accessibilité au parc de Duden est renforcée grâce à la remise en conformité (et aux travaux générés) au sein du chemin d'accès vers le parc.

Conclusions

Il est attendu que le projet de mise en conformité du réseau piéton au sein du territoire communal ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. Cette action encourage l'utilisation des modes actifs (la marche) en offrant de potentiels chemins de qualité et accessibles aux PMR.

La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental ; bien que la Région et les opérateurs de mobilités (telles que la STIB) puissent également interférer dans l'action et participer à la mise en œuvre de cette dernière.

Recommandations

Faune et Flore :

- Inclure les bordures du parc Duden dans l'action et les améliorer par la même occasion.

Mobilité :

- Vérifier la conformité des projets à venir (qu'ils soient publics ou privés) aux normes de qualité, vis-à-vis du réseau piéton.

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.2**

Aménager les voies du réseau vélo-PLUS desservant les quartiers

Description de l'action	<p>L'action prévoit un d'aménager à court terme les voies du réseau PLUS des quartiers suivants : Soierie, Patinage, Delta et Tropiques (portions nord). Cette action est réalisée dans le but d'offrir des conditions de déplacement sûres, confortables (et rapides) – ce qui implique d'accorder davantage de place aux cyclistes sur de nombreux itinéraires, via divers projets.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rendre perméable la traversée de l'avenue Van Volxem, et de prendre les mesures nécessaires en vue de faciliter la montée de l'avenue du Mystère (à plus long terme) ; ■ Réalisation des projets envisagés (voir ACT, AMT et ALT).
Mesure Good Move	Good-Network B.4 et Good Partner E.4 / #110-112
Actions liées	A.MT.P4

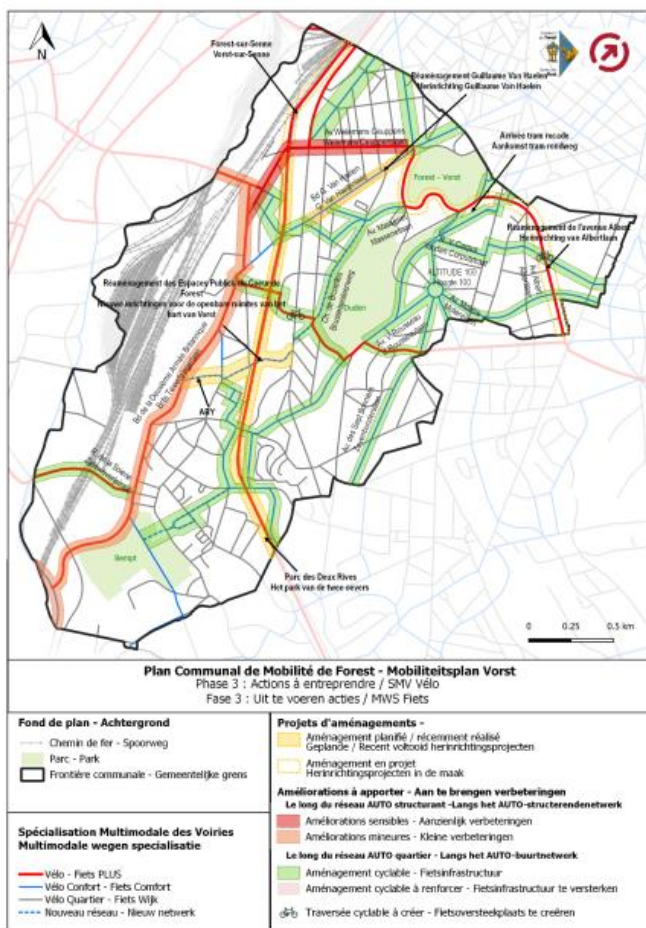


Figure 95 : Localisation des projets et des pistes cyclables à créer (source : dossier PCM de Forest, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Les liens entre les noyaux commerciaux de l'Altitude 100 et de Wiels pourraient être améliorés via l'aménagement des quartiers de Soierie, Patinage, Delta et Tropiques (portions nord de la commune de Forest)
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'aménagement à court terme des voies du réseau PLUS des quartiers de Soierie, Patinage, Delta et Tropiques, situés dans le nord de la commune ont pour but de favoriser un cheminement continu et confortable des vélos. Le fait de faciliter la montée de l'avenue du Mystère est également bénéfique pour cet aspect. Pour plus de détails, le lecteur est invité à se renseigner auprès des différents projets présentés (voir AMT et ALT).
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes est bénéfique pour les PMR qui circulent en fauteuil roulant motorisé et qui empruntent potentiellement les mêmes infrastructures que les usagers à vélo.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	L'aménagement du réseau vélo-PLUS favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements vélos (mode non-polluant).

L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	L'aménagement du réseau vélo-PLUS peut représenter une opportunité de revalorisation de la qualité des espaces publics. Les différentes actions et projets peuvent augmenter l'appréciation de la perception globale du territoire communal. Pour plus de détails, le lecteur est invité à se renseigner auprès des différents projets présentés (voir A.MT.P4)
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Les différentes actions et projets peuvent augmenter l'appréciation du patrimoine immobilier forestois. Pour plus de détails, le lecteur est invité à se renseigner auprès des différents projets présentés (voir A.MT.P4)
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'aménagement du réseau vélo-PLUS favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements vélos (mode non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/

Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Les différentes actions et projets peuvent augmenter le sentiment de sécurité au sein de l'espace public et aux abords du réseau vélo-PLUS. Pour plus de détails, le lecteur est invité à se renseigner auprès des différents projets présentés (voir A.MT.P4)
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	A condition que les aménagements prévus permettent de lier les différents espaces verts (le parc de Duden et le parc de Forest) et réponde à la problématique énoncée au sein de l'avenue Reine Marie-Henriette, cet aspect sera rencontré.

Conclusions

Il est attendu que le projet de mise en conformité du réseau vélo-PLUS au sein du territoire communal ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. Cette action encourage l'utilisation des modes actifs (vélos) en offrant de potentiels voies de circulation de qualité et confortables. Cet état est rencontré lors de la réalisation des différents projets prévus (cf. A.MT.P4).

La non-mise en œuvre du projet de PCM n'induirait pas particulièrement une perte de bénéfice environnemental ; puisqu'il s'agit uniquement de la mise en œuvre des objectifs du PRM et via la mise en conformité des réseaux cyclistes.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action A.P.3
Aménager le réseau vélo-CONFORT (en fonction aussi de la mise en œuvre des plans de circulation)

Description de l'action	<p>L'action a pour but de donner plus de visibilité aux cyclistes mais aussi plus de confort lorsque cela s'avère nécessaire. Au minimum la moitié des itinéraires devra être réalisée à court terme. Cette action prévoit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Privilégier les aménagements de rue cyclable afin d'atteindre les prescriptions de Good Move. Ajustement de la première évaluation de la pertinence de la mise en place de rue cyclable dans la commune de Forest (évaluation issue de l'analyse effectuée pour ce PCM) ; ■ Evaluer lesdits aménagements au cas par cas (puisque'ils ne conviennent pas aux voiries en 'forte' pente (> 2%), si le flux de trafic est important (> 200 véh./h/sens) ; ■ Transformation en rues cyclables des axes suivants : rues Auguste et Louis Lumière, de l'avenue du Fléron, de l'avenue de Kersbeek, d'une portion de la chaussée de Bruxelles (entre Van Volxem et Mystère), des rues Timmermans, Vanden Corput et Berkendael, ou encore des rues Félix Waefelaer et des Primeurs ; ■ Aménager des pistes cyclables ou bandes cyclables (selon les cas) au sein des axes suivants : avenue Everard, sur l'avenue Haveskercke et sur la rue de Mérode par exemple, ou encore sur l'autre portion de l'avenue des Armures et sur la rue du Melon) ; ■ Garantir le bon entretien de la piste cyclable séparée qui existe déjà sur le boulevard de l'Humanité ; ■ Au sein du parc du Bempt, une partie du réseau vélo-CONFORT emprunte la promenade verte. En ce qui concerne le chemin d'accès reliant la promenade verte à la chaussée de Neerstalle (à la hauteur des rues A./L. Lumière), il y aura lieu d'améliorer son confort d'usage (éclairage) et de marquer l'itinéraire cyclable tout en garantissant la sécurité des piétons.
Mesure Good Move	Good Network B.4 / #28-29-30 et Good Partner- E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.5

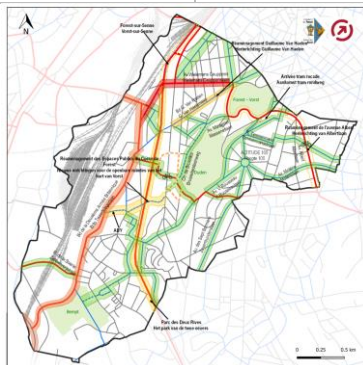


Figure 96 : Interventions sur le réseau Vélo-Confort (en bleu/vert) (source : projet de PCM, 2021)



Photo 11 : Chemin d'accès au parc du Bempt depuis la ch. de Neerstalle n°259 (source : projet de PCM, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Amélioration des conditions d'accès au parc du Bempt, l'école du Bempt et le complexe sportif du Bempt.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'action est de nature à améliorer sensiblement les déplacements à vélo, offrant a priori des cheminements continus et confortables pour les cyclistes. L'accès à la promenade verte depuis la chaussée de Neerstalle est par ailleurs amélioré (signalétique, éclairage). La largeur du chemin est suffisante pour permettre la cohabitation piétons-cyclistes à cet endroit. Le revêtement n'est pas impacté.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif pour les éventuels PMR qui circulent en fauteuil roulant motorisé et qui empruntent les mêmes aménagements que les cyclistes.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'aménagement du réseau vélo-CONFORT favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements vélos (mode non-polluant).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Idem que ci-dessus.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	+	Idem que ci-dessus.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La réflexion autour de l'aménagement de pistes cyclables constitue une opportunité de repenser les voiries et de favoriser leur appropriation possible par divers usagers (pas uniquement les cyclistes)
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	L'aménagement du réseau vélo-CONFORT favorise l'utilisation dudit réseau, et par conséquent encourage les déplacements à pied ou à vélo (mode non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		

L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le fait d'aménager des pistes ou bandes cyclables, d'entretenir les infrastructures existantes ou encore de transformer des voiries en rues cyclables est bénéfique pour l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Le chemin d'accès au parc du Bempt depuis la chaussée de Neerstalle est amélioré (signalétique, éclairage).

Conclusions

Il est attendu que le projet de mise en conformité du réseau vélo-CONFORT au sein du territoire communal ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. Cette action encourage l'utilisation des modes actifs (vélos) en augmentant la qualité et la sécurité ponctuelle du réseau.

La non-mise en œuvre du projet de PCM impliquerait l'absence d'actions sur les voiries communales pour l'amélioration des conditions de circulation des usagers à vélo. Cela constituerait ainsi une perte de bénéfice environnemental.

Recommandations

Socio-économique :

- Augmenter la visibilité et la compréhension du concept de rue cyclable via une sensibilisation / communication appropriée auprès de la population.

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.4**

Assurer l'accessibilité à vélo des écoles

Description de l'action	<p>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.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ S'assurer de cyclabilité de la voirie le long de laquelle est implantée l'école ; ■ S'assurer de la connexion depuis les réseaux PLUS et CONFORT voisins et avec les dispositifs de stationnement mis à disposition ; ■ Mise en place de rues scolaires à étudier (action très demandée lors des ateliers participatifs dans le cadre de ce PCM) ; <i>[Voir l'action A.CT.17 pour l'évaluation de cette mesure spécifique]</i> ■ Améliorer la visibilité ainsi que les abords des écoles.
Mesure Good Move	Good Network B.4 et Good Partner E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.CT.17 (rues scolaires), A.P.8



Figure 97 : Exemple d'établissement scolaire sur le territoire de Forest – école des Vignobles (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 98 : Exemple d'établissement scolaire sur le territoire de Forest - rue du Mystère (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Cette action permet de contribuer un accès sécurisé aux lieux de formation (scolaires) et par conséquent, à globalement favoriser cette dernière.
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/

L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Cette action permet de valoriser des cheminements continus et de distinguer les entraves à ces cheminements (via l'assurance de la cyclabilité de la voirie le long de laquelle sont implantées les écoles).
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible, car l'action sera moins efficace si le nombre et la qualité du stationnement vélo disponibles dans les pôles scolaires ne répond pas aux besoins.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'action décrite constitue une opportunité de mener une réflexion l'amélioration de l'accessibilité des PMR aux abords des écoles (entre autres pour ceux circulant en fauteuil roulant motorisé), via la création de rampes d'accès sécurisées et de l'assurance du respect des réglementations en vigueur.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Les actions proposées favorisent l'utilisation du vélo (mode non-polluant).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Les actions peuvent augmenter la qualité des espaces publics des abords des établissements scolaires via les

		mesures suscitant l'amélioration de la visibilité de ces espaces.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Les actions prévues favorisent globalement l'utilisation du réseau vélo, et par conséquent encourage les déplacements vélos (mode non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Les actions peuvent susciter une meilleure sécurisation des lieux (et des abords d'établissements scolaires).
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que les actions prenant place à proximité des établissements scolaires aient un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités et principalement sur l'aspect sécuritaire des voiries.

Cette action encourage l'utilisation des modes actifs (piétons et vélos) au moyen de l'amélioration de la sécurité et de de la qualité des cheminements cyclables. La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait une perte de bénéfice environnemental.

Enfin, l'action constitue une opportunité de repenser les abords des infrastructures d'enseignement. Pour rappel, l'évaluation de la mesure visant à étudier la mise en place de 'rues scolaires' est réalisée en infra, dans la fiche d'évaluation de le l'action A.CT.17.

Recommandations

Mobilité :

- Intégrer une réflexion sur le stationnement vélo au sein des pôles scolaires afin de répondre aux besoins (lier à action A.P.8) ;
- Intégrer l'accessibilité des PMR (par ex. en fauteuil roulant motorisé) dans la réflexion sur l'amélioration de l'accessibilité en vélo des écoles ;

Fiche d'évaluation de l'action A.P.5
Mettre en œuvre les plans de circulation dans les mailles

<p>Description de l'action</p>	<p>La planification de mise en œuvre de ces différents plans de circulation doit être discutée avec la Région, ainsi qu'avec les communes de Saint-Gilles et d'Uccle. Celle-ci doit tenir compte de l'ensemble des aménagements à venir dans la zone en vue d'une bonne coordination des différents chantiers, et d'une cohérence dans le phasage de mise en œuvre.</p> <p>Cette action comprend, dans l'ordre de priorité proposé dans le projet de PCM :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La mise en œuvre du plan de circulation dans la maille « Neerstalle ». Dans le cadre des réflexions menés en vue du réaménagement de ces espaces, un plan de circulation a été défini pour le cœur de Forest. Celui-ci sera élargi à l'échelle de l'ensemble de la maille via le Contrat Local de Mobilité à venir. Par ailleurs, les voies délimitant cette maille sont celles qui nécessitent globalement le moins d'interventions ; ■ La mise en œuvre du plan de circulation au sein de la maille « Globe-Altitude 100 », en fonction des options envisagées dans la partie uccloise et idéalement après le réaménagement des avenues W. Ceuppens et du Pont de Luttre ; ■ Mise en place le plan de circulation envisagé dans la maille « ParviS » après le réaménagement de l'av. Wielemans Ceuppens.
<p>Mesure Good Move</p>	<p>Good-Neighborhood A.2 / #7 et Good Network B.5 / #34</p>
<p>Actions liées</p>	<p>/</p>

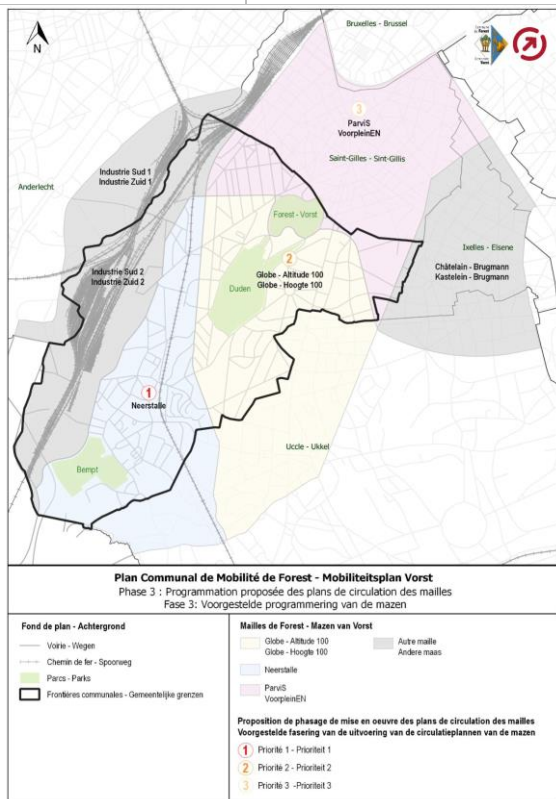


Figure 99 : Proposition de phasage de la mise en œuvre des mailles (source : projet de PCM, 2021)

Conclusions

Il est attendu que la mise en œuvre des plans de circulation dans les mailles ait pour effet d'apaiser celles-ci, ce qui est bénéfique aux habitants des quartiers habités. Toutefois, il n'est pas à exclure (du moins dans un premier temps) des effets néfastes sur le réseau Auto-CONFORT (augmentation du trafic, de la congestion, et des nuisances associées). Selon les études de mobilité réalisées dans le cadre du Contrat local de Mobilité pour la maille 'ParviS', seul un report partiel du trafic sur les grands axes est attendu, suite à l'effet dit « d'évaporation »³⁷.

Pour limiter ces nuisances, le projet de PCM prévoit :

- une mise en œuvre progressive des plans de circulation ;
- de travailler en parallèle sur les mesures visant un transfert modal et visant un report sur les axes auto-PLUS ;
- de prendre des mesures visant à limiter les nuisances sur le réseau Auto-CONFORT ;
- de réaménager rapidement certaines voiries du réseau Auto-CONFORT (ex. Pont du Luttre et l'av. W. Ceuppens) pour en améliorer la convivialité et le confort.

Le projet de PCM apporte ainsi une meilleure planification des chantiers et de la mise en œuvre des adaptations dans les schémas de circulation. L'ordre de priorité de réalisation des mailles paraît justifié, dans la mesure où cet ordre permet, d'une part, de diminuer les impacts des chantiers sur le trafic (files) et d'autre part, de réduire les impacts sur quartiers résidentiels (notamment si les axes Auto Confort, tels que l'avenue W. Ceuppens, doivent encore être adaptés).

Par ailleurs, les modifications de la spécialisation multimodale des voiries proposées dans le projet de PCM ont été proposées sur base d'un diagnostic des besoins et des enjeux en mobilité. Certaines adaptations des schéma de circulation ont déjà été étudiées précédemment, notamment dans la maille de Neerstalle, dans le cadre du RIE portant sur le projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest³⁸. Etant donné que les adaptations proposées visent à améliorer les conditions de circulation des usagers (en particulier des piétons, cyclistes et des transports publics) et à apaiser les quartiers, et que les réseaux Auto et Poids Lourds ne sont pas (ou peu) modifiés, le chargé d'étude considère que les adaptations répondent aux objectifs de Good Move.

Recommandations

/

³⁷ La suppression d'itinéraire de transit ne concentre pas tout le trafic déplacé sur les axes situés autour. En effet, un « effet d'évaporation » est observé : c'est-à-dire une partie du trafic se redirige sur d'autres grands axes ailleurs dans la région, une autre partie emprunte les axes à un autre moment ou de manière moins fréquente, une partie du trafic automobile est remplacé par d'autres modes, une partie change de destination et enfin, une partie d trafic est simplement supprimé (déplacement annulé). Pour plus d'informations sur ce phénomène, consulter le site web portant sur le CLM ParviS : <http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communiaux/mobilite/plan-communal-de-mobilite/la-maille-parvis-une-solution-pour-apaiser-nos-quartiers> (présentation des scénarios de mobilité, basée entre autres sur « Les Vertus de 'l'évaporation du trafic' par la fermeture des infrastructures » de Frédéric Héran (2016).

³⁸ Plus d'information sur le web de la commune de Forest : <http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communiaux/revitalisation-des-quartiers/cqdabbaye/Espaces-publics-du-Coeur-de-Forest>

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.6**

Développer des zones résidentielles dans les quartiers

Description de l'action	<p>L'action prévoit d'étudier la faisabilité et la pertinence du développement des zones résidentielles au sein de chaque quartier.</p> <p>Pour rappel, une zone résidentielle est une zone principalement affectée aux logements (selon le PRAS en vigueur). Il s'agit d'une ou de plusieurs rues dans lesquelles les piétons sont prioritaires et les jeux d'enfants sont autorisés. La vitesse des automobilistes est limitée à 20 km/h. Les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner et doivent, au besoin, s'arrêter. Les piétons peuvent utiliser l'ensemble de la voie publique, mais ne peuvent toutefois gêner le trafic sans raison. Le stationnement n'est autorisé qu'aux emplacements prévus à cet effet (désignés par un « P »). La rue est généralement aménagée de plain-pied, c'est-à-dire sans séparation nette entre le trottoir et la chaussée. Tout est au même niveau, avec le même revêtement.</p> <p>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).</p> <p>De ce fait, à chaque fois que l'occasion se présente, la Commune analysera la faisabilité et pertinence d'une telle opportunité.</p>
Mesure Good Move	Good-Neighborhood A.2. / #5 et Good Partner E.4. / #110-112
Actions liées	Cf. A.MT.1, A.LT.1

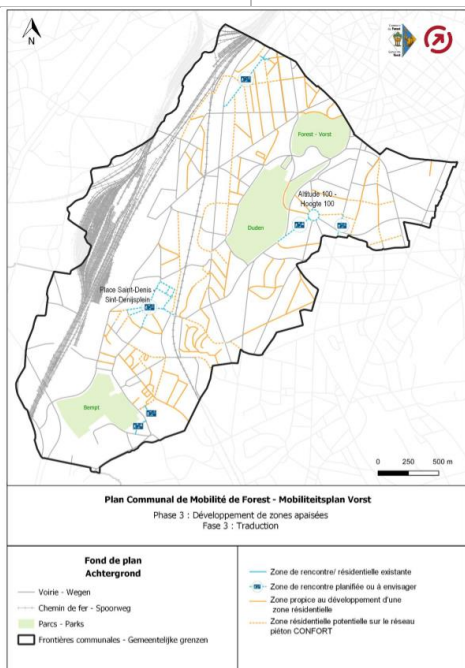


Figure 100 : Plan des possibles zones propices au développement de zones résidentielles (source : PCM de Forest, 2021)



Figure 101 : Exemple de zone résidentielle potentielle sur le réseau piéton CONFORT – rue du Delta ; dont le PU a d'ores et déjà été demandé (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 102 : Exemple de zone résidentielle potentielle envisagée sur le réseau piéton CONFORT – rue des Alliés (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Impact positif dans l'hypothèse où la réduction de l'emprise de la voirie va de pair avec la création d'espaces dédiés aux activités économiques (ex. terrasses). L'attractivité des commerces peut aussi être augmentée via l'amélioration de l'espace public (cadre plus agréable)
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Impact positif possible dans la mesure où l'amélioration de l'espace public contribue à (re-)dynamiser les commerces et donc leur croissance potentielle (embauche).
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La création d'un réseau (et son amélioration) pour les piétons et cyclistes permet d'offrir un cheminement continu et confortables.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	La réduction de la vitesse (et donc des accélérations et décélérations possible) et du trafic de transit est de nature à améliorer localement la qualité de l'air.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif possible si le réaménagement va de pair avec une augmentation de la couverture végétale.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement	0	/

de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)		
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Impact positif attendu vu l'augmentation de la fonction de séjour dans l'espace public (ex. zones de jeux pour les enfants).
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La réduction de la vitesse (et donc des accélérations et décélérations possible) et du trafic de transit est de nature à diminuer localement les nuisances sonores.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Si un réaménagement de la rue via la réduction de l'emprise du stationnement est prévu, cela offrira une occasion pour augmenter la quantité et la qualité des zones vertes via un projet / réaménagement adapté
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/

L'espace public est confortable, sécurisant	+	La réduction de la vitesse à 20km/h permet de rendre l'espace public plus sécurisant.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. L'action créer un cheminement continu et confortable pour les cyclistes, tout en proposant des espaces reconvertis suite à la réduction de l'emprise du stationnement. La qualité et les infrastructures doivent toutefois correspondre aux besoins des usagers et répondre aux enjeux environnementaux (qualité paysagère, intégration du maillage vert, etc.)

Toutefois, la non-mise en œuvre du projet de PCM n'induirait pas de bénéfice environnemental spécifique, puisque qu'il est prévu que ce soit la commune qui se charge de l'évaluation de la faisabilité de ce qui a été mis en place.

Recommandations

Faune et flore / Climat :

- Prévoir une augmentation de la couverture végétale dans le cadre des projets de création de rues résidentielles ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.7**

Elargir l'accès à l'information via la mise en place de points d'information et de services intégrés à la mobilité

Description de l'action	<p>L'action prévoit 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. Actuellement, il n'existe pas de BOUTIK STIB (ni de KIOSK), et les gares de Forest-Est et Fores-Midi ne comportent pas de guichet.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La création d'au minimum 1 point d'information devra être créé à court terme (dans le bas de Forest, qui pourrait prendre place à hauteur de la gare de Forest-Est) ; ■ La création de 2 points d'information supplémentaires à moyen terme (à destination des habitants et autres usagers du quartier de l'Altitude 100 ainsi qu'aux usagers des environs de Wiels) en s'inspirant de l'exemple des agences de Mobilité grenobloises).
Mesure Good Move	Good Service C2 / #55
Actions liées	CF. CT.11



Figure 103 : Exemple d'agence de Mobilité sur le territoire grenoblois (source : PCM de Forest, sept. 2021)

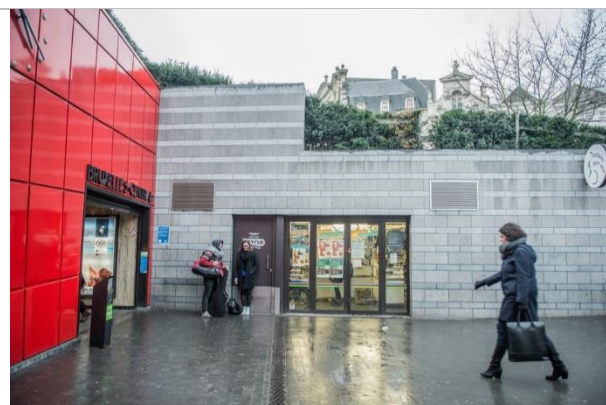


Photo 12 : Exemple de service de mobilité - le Point Vélo à Bruxelles-Central, qui combine des services de réparation et d'information (source : cyclo.org)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	La création de points d'informations a un impact positif en matière d'information aux habitants sur l'offre de mobilité de la commune et l'aménagement d'un tel équipement permet de répondre à cette demande

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	La création de points d'informations favorise l'attractivité des pôles où se situent les points d'informations et les services en mobilité. Les activités de mixité s'en verront renforcées.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	La création de points d'informations favorise la mise à l'emploi (ex. Cyclo)
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'accès aux informations est bénéfique pour l'utilisation des transports en commun et favorise ainsi l'accessibilité en train, tram ou bus (à tous et pour tous).
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Il est attendu que les points d'information soient bénéfiques pour les PMR, qui pourront avoir des conseils personnalisés pour leurs trajets (ex. quel tram prendre et où sont les accès PMR pour ce tram)
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Impact positif indirect pour la qualité de l'air au niveau local et régional: les points d'information et services de mobilité encouragent l'utilisation des modes actifs et les transports collectifs, qui polluent moins/pas que l'utilisation de la voiture individuelle.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif si les points d'information (bâtiments existants ou nouveaux) et/ou leurs abords sont végétalisés.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Impact positif indirect: les points d'information et services de mobilité encouragent l'utilisation des modes actifs et les transports collectifs, qui polluent moins/pas que l'utilisation de la voiture individuelle.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à	+	La Idem que ci-dessus.

effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.		
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	Impact positif pour renforcer les liens entre les quartiers de la commune. Impact positif possible pour les interactions intercommunales si les informations concernent des pôles dans les communes voisines également.
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Impact positif possible si la création de points d'informations et service de mobilité entraîne la revalorisation de bâtiments vides ou peu utilisés à Forest.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La valorisation des transports en commun encourage les modes actifs (non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif si les points d'information (bâtiments existants ou nouveaux) et/ou leurs abords sont végétalisés.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La création d'un équipement spécifique est bénéfique au regard du quartier du bas de Forest, mais également sur l'ensemble de la commune.
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet de création de points d'information liée à la mobilité durable ait un impact globalement positif dans le domaine de la mobilité et les domaines socio-économiques des quartiers habités ainsi que dans les domaines de l'air, du climat et de l'énergie. L'action permettrait aussi de mettre en évidence les possibilités d'accessibilité PMR. L'action peut également potentiellement contribuer à la revalorisation et l'amélioration de bâtiments existants mais peu utilisés à Forest, tout comme la qualité de l'espace public.

Recommandations

Aspects socio-économiques :

- Choisir une entreprise d'économie sociale (ex. Cyclo) pour l'exploitation des futurs points d'information / de service ;

Mobilité :

- S'assurer que les futurs point d'information seront bien accessibles aux PMR ;

Aménagement du territoire :

- S'assurer que l'implantation des points d'information va de pair avec une amélioration de la qualité des espaces publics qui les entourent ;

Faune / Flore :

- Végétaliser les futurs points d'information et/ou leurs abords et les intégrer dans une gestion durable et soucieuse de la faune et de la flore ;

Fiche d'évaluation de l'action A.P.8
Développer l'offre en stationnement vélo sur le territoire communal

Description de l'action	<p>L'action prévoit un développement progressif de l'offre en stationnement vélo pour répondre aux besoins du territoire durant les prochaines années. Outre des dispositifs permettant un usage de courte-moyenne durée (type arceaux avec une offre qui répond au minimum aux exigences du PRPS), la volonté est surtout de développer l'offre pour une utilisation de moyenne (arceaux couverts) ou plus longue durée (locaux et box fermés)</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Augmenter l'offre en incluant des dispositifs pour les vélos particuliers, tels les vélos cargo. ■ Elargissement de l'offre dans le bas de Forest ; ■ Intégrer cet aspect dans les nouveaux projets (en se référant au Master Plan – Stationnement vélo édité par Bruxelles-Mobilité).
Mesure Good Move	Good-Neighborhood A.4 / # 13-14-15 et Good Service C.3 / # 56
Actions liées	/



Figure 104 : exemple de dispositif de stationnement pour les vélos cargos à Louvain (source : dossier de PCM de Forest, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	<p>Impact positif si placement d'arceaux devant les commerces / dans les noyaux commerciaux, car augmentation de l'attractivité pour les clients à vélo.</p> <p>Le développement d'une offre en stationnement de bonne qualité (arceaux permettant d'attacher le cadre, local fermé pour les entreprises et logements), tant en voirie que hors voirie, réduit les risques de vol de vélos</p>

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Elargissement de l'offre dans le bas de Forest permettra de favoriser les activités économiques aux alentours de la zone. Le développement de possibilités de stationnement pour vélos-cargo est bénéfique pour les ménages avec enfants et le transport de marchandises / les livraisons de moins de 10 km.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	+	Impact positif pour l'attractivité des logements et des entreprises si existence d'un parking vélo sécurisé
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Outre des dispositifs permettant un usage de courte-moyenne durée (type arceaux avec une offre qui répond au minimum aux exigences du PRPS), la volonté est surtout de développer l'offre pour une utilisation de moyenne (arceaux couverts) ou plus longue durée (locaux et box fermés). La quantité de stationnement vélo s'en verra donc augmentée. Impact positif également pour le stationnement de vélos particuliers (ex. vélos cargo).
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Le développement de possibilités de stationnement pour vélos-cargo est bénéfique pour le transport de marchandises / les livraisons
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	L'augmentation de l'offre en stationnement pour vélos induit une amélioration de la qualité globale de l'air dans la zone (incitation à utiliser le vélo, mode non-polluant).
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif si les parkings vélos couverts sont végétalisés (ex. toiture verte, plante grimpante, ...).
L'action réduit les consommations d'énergie et maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/

Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	L'élargissement de l'offre dans le bas de Forest est de nature à diminuer les discontinuités au sein de la commune au sein du territoire.
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	L'augmentation de l'offre en stationnement pour vélos induit une diminution du bruit / des nuisances sonores engendrées par le trafic dans la zone.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si les parkings vélos couverts sont végétalisés (ex. toiture verte, plante grimpante, ...).
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le développement d'une offre en stationnement de bonne qualité (arceaux permettant d'attacher le cadre, local fermé pour les habitants d'un quartier, les entreprises, etc.), tant en voirie que hors voirie, réduit les risques de vol de vélos.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	L'élargissement de l'offre en stationnement dans le bas de Forest permet de favoriser l'accessibilité des espaces verts ; à condition que les emplacements projetés soient proches du parc du Bempt.

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités, puisqu'il propose de renforcer l'offre et la valorisation de l'utilisation des modes de déplacements à pied ou à vélo aux endroits les moins desservis.

L'action engendre une amélioration notable de l'accessibilité ainsi que des possibilités plus durables de stationnement. Dès lors, la non-mise en œuvre de ce PCM induirait un impact environnemental négatif.

Recommandations

Mobilité :

- Inclure les pôles scolaires et les commerces dans les lieux à équiper en priorité d'offre de stationnement vélo en suffisance et de qualité ;

Faune et flore / Air, climat, énergie :

- Végétaliser les parkings vélos couverts (ex. toiture verte, plante grimpante, ...).



Photo 13 : Exemple de parking vélo avec une toiture verte (source : zenzo.dk, 2021)

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.9**

Evaluer la nécessité de compenser la perte en stationnement, les possibilités de mutualisation de l'offre en stationnement disponibles, et la nécessité de développer l'offre en stationnement en voirie dans les nouveaux projets

Description de l'action	<p>L'action prévoit d'évaluer de manière pro-active et/ou en fonction des besoins de suppression des places de stationnement en voirie (réaménagement des espaces publics) et de les incorporer dans les futurs projets. Il s'agit notamment de la suppression limitée de places de parking dans le projet de la chaussée de Neerstalle (2023) ou de la réduction du stationnement le long des avenues W. Ceuppens et du Pont de Luttre.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'évaluation de la faisabilité des actions de mutualisation (de l'offre disponible dans les immeubles de bureaux et commerciaux voisins) ; ■ L'incitation à l'utilisation des places de stationnement disponibles au sein des logements (plutôt qu'en voirie), même si l'offre est ici limitée ; ■ Etudier en adéquation avec le projet de PACS, le 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 ; ■ Etudier la perte et nécessité de compensation des places de stationnement destinées à des usagers spécifiques, tes que les PMR, les livraisons, etc.
--------------------------------	--

Mesure Good Move	Good-Neighborhood A.4 / #11-12 et Good Choice D1 / #75
-------------------------	--

Actions liées	Toutes les actions touchant à l'espace public.
----------------------	--



Photo 14 : Avenue du Pont du Luttre (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Photo 15 : Chaussée de Neerstalle, à la hauteur du parc du Bempt (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	-	La réduction des emplacements de stationnement dans les avenues impacte négativement les habitants des quartiers qui possèdent une voiture. Cet impact est toutefois à relativiser en fonction de l'offre de stationnement disponible hors voirie (existante ou à développer) et des modes alternatifs possibles (marche, vélo, transports publics, voitures partagées...).

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	<p>Les avenues concernées attirant essentiellement des commerces de proximité, la réduction des emplacements de stationnement a peu voire pas d'impact sur leurs activités économiques.</p> <p>Dans le cas du centre culturel du Wiels (rayon d'attractivité plus important), le centre dispose d'un parking hors voirie. Il n'est pas attendu que la réduction de l'offre en stationnement dans l'avenue du Pont de Luttre ait un impact significatif sur les activités du centre.</p> <p>La mutualisation des parkings hors voirie constitue une source potentielle de revenus pour les propriétaires.</p>
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	+	L'incitation à l'utilisation des places de stationnement disponibles au sein des logements (plutôt qu'en voirie) permet de valoriser certains logements.
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif possible pour l'accessibilité piétonne et cycliste si la réduction de l'emprise du stationnement automobile va de pair avec un agrandissement des trottoirs et/ou la création d'aménagements cyclables
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	L'incitation à l'utilisation des places de stationnement disponibles au sein des logements (plutôt qu'en voirie) et l'évaluation de la faisabilité de la mutualisation (si cette dernière est bel et bien mise en place) permettent de réduire le nombre de stationnements sur la voie publique.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	-	Impact potentiellement négatif si le projet ne prévoit pas de zones de livraison. Cet aspect n'est pas plus amplement abordé par le projet de PCM de Forest.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	-	Impact potentiellement négatif si le projet ne prévoit pas d'emplacements PMR. Cet aspect n'est pas plus amplement abordé par le projet de PCM de Forest
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action réduit les consommations d'énergie et maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si la réduction de l'emprise du stationnement va de pair avec la création / l'agrandissement de zones vertes en voirie.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	-	Impact négatif possible si le développement de nouveaux parkings hors voirie entraine une artificialisation du sol supplémentaire du territoire.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	
L'espace public est confortable, sécurisant	0	
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	

Conclusions

Il est attendu que cette action ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités. L'action engendre en effet une amélioration notable de l'accessibilité ainsi que des possibilités plus durables de stationnement. Des effets négatifs peuvent être ressentis par les habitants sur ces axes qui possèdent une voiture (davantage de difficultés à trouver une place stationnement). Le développement des modes alternatifs possibles (marche, vélo, transports publics, voitures partagées...) et la recherche d'alternatives de stationnement en hors voirie œuvrent à réduire ces nuisances.

Les axes concernés attirant principalement des commerces de proximité, la réduction des emplacements de stationnement sur ces axes a peu voire pas d'impact sur leurs activités économiques. Il n'est pas non plus attendu que les activités du centre culturel du Wiels, qui a un rayon d'attractivité plus important (régional), soient négativement impactées.



Il est à noter que le développement d'une compensation hors voirie en intérieur d'îlot entraîne potentiellement des effets négatifs dans les domaines des sols et de la gestion des eaux, étant donné que la création de nouveaux parkings sur des sols précédemment perméables entraîne une artificialisation du sol plus importante du territoire et l'accroissement du risque d'inondation.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.P.10**

Rendre progressivement le réseau vélo-QUARTIER confortable pour les cyclistes

Description de l'action	<p>L'action prévoit de rendre progressivement confortable la circulation des cyclistes sur le réseau vélo-QUARTIER. A cet égard, les avenues Brugmann, Zaman et du Globe représentent des points d'attention étant donné qu'elles constituent des voies structurantes pour la circulation automobile et poids lourds (uniquement avenue Brugmann) qu'elles ne disposent pas d'aménagement séparé pour les cyclistes.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ S'assurer de la bonne cyclabilité des rues reprises dans le réseau Auto-quartier (lesquelles devraient bénéficier de l'apaisement de la circulation et des autres mesures mises en place) ; ■ Etude sur les avenues Brugmann, Zaman et Globe.
Mesure Good Move	Good Network B.4 / #30 et Good partner E.4 / #110-112
Actions liées	Actions AP.4, AP.5
	
Figure 105 : Avenue Brugmann (source : GoogleMaps, sept. 2021)	Figure 106 : Avenue Zaman (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/

Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif possible si l'action de vérifier la bonne cyclabilité des rues (en particulier les avenues Brugmann Zaman et du Globe) est suivie de mesures ou d'aménagements concrets.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie et maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/

L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	0	L'amélioration de la cyclabilité entraîne par définition l'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet ait un impact globalement positif sur l'environnement des quartiers habités, notamment en termes d'améliorations des conditions de circulation pour les usagers à vélo. Dès lors, la non-mise en œuvre de ce PCM induirait un impact environnemental négatif.

Recommandations

/

6.2.2 Fiche d'évaluation par action prévue à court-terme (< 5 ans)

6.2.2.1 A.CT.P1

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.P1
Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest
(Phase 1)

Description de l'action	<p>Le projet consiste en un réaménagement de façade à façade d'un ensemble d'espaces publics, dont la place Saint-Denis, une portion de la chaussée de Bruxelles et une portion de la chaussée de Neerstalle. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée le 11/05/2021 (Réf. 07/PFD/1786120).</p> <p>Ce projet prévoit l'extension des trottoirs, la création d'un espace partagé (zone de rencontre) avec une limitation de la vitesse à 20km/h, la suppression de la circulation automobile autour de la place Saint-Denis, la modification des boucles de circulation dans le quartier (mise à sens unique des chaussées de Bruxelles et Neerstalle notamment), la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélos, l'implantation de nombreux bancs, la fusion des arrêts de bus 'Forest-Centre' et 'Saint-Denis', la création d'espace pour les devantures commerciales et pour le marché, des jets d'eau, la perméabilisation et la verdurisation du périmètre via de nombreuses plantations, et une meilleure gestion des eaux pluviales via des dispositifs de rétention et d'infiltration des eaux, etc.</p>
Mesures Good Move	GOOD NEIGHBOURHOOD A.4 #12 et A.6 #19, GOOD-NETWORK B.1 / #20-21-22-24, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.C.4

Conclusions

Pour l'évaluation des incidences du projet, le présent rapport renvoie au rapport des incidences environnementales qui a déjà établi³⁹.

Compte tenu de l'existence d'une demande de permis pour la réalisation du projet, la non-mise en œuvre du projet de PCM n'implique pas la non-mise en œuvre du présent projet de réaménagement.

Recommandations

/

³⁹ Consulter le site web de la commune de Forest : <http://www.forest.brussels/fr/services-communiaux/revitalisation-des-quartiers/cqdabbaye/Espaces-publics-du-Coeur-de-Forest>

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.P2
Projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle

Description de l'action	<p>Un projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle (entre la rue André Baillon et la chaussée de Ruisbroek) est actuellement à l'étude. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée le 02/04/2021 (Réf. 07/PFD/1782129). Le projet s'inscrit dans la nécessité du renouvellement des voies de tram. Au Nord, le projet se raccroche à celui développé par la commune de Forest, dans le cadre du contrat de quartier 'Cœur de Forest'. Au Sud, le projet se raccorde aux aiguillages des voies du tram qui ont été posés dans le cadre du projet de développement du dépôt de tram Marconi.</p> <p>Le projet de PCM recommande l'amélioration de la qualité des espaces piétons dans le cadre de ce projet.</p>
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #21-22-24, GOOD-NETWORK B.5 / #34, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	/

Conclusions

Pour l'évaluation des incidences du projet, le présent rapport renvoie au rapport des incidences environnementales spécifique au projet qui a déjà établi⁴⁰.

Compte tenu de l'existence d'une demande de permis, la non-mise en œuvre du projet de PCM n'implique pas la non-mise en œuvre complète du projet de réaménagement. Aucune amélioration des infrastructures piétonnes aura toutefois lieu si le projet de PCM n'est pas mis en œuvre.

Recommandations

/

⁴⁰ Consulter le site web de Bruxelles-Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/projets/reamenagement-de-la-chaussee-de-neerstalle-entre-la-rue-andre-baillon-et-la-chaussee-de-ruisbroek>

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.P3
Projet de réaménagement du carrefour Rousseau / Globe et de ses abords

Description de l'action	<p>S'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Directeur Bus de la STIB, un projet de réaménagement de façades à façades de l'espace public bordant le site de Forest National est actuellement à l'étude, c'est-à-dire sur une partie de l'avenue Victor Rousseau (entre les N° 153 et 240) et les carrefours avec les voiries adjacentes. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée par la STIB le 11/10/2019 (Réf. 07/PFD/1728366).</p> <p>Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ l'aménagement d'un terminus pour le nouveau bus 52 et la création d'arrêts de transport en commun répondant aux normes d'accessibilité des PMR, le remplacement de l'éclairage ; ■ le réaménagement du carrefour Globe/Rousseau en un rond-point pour permettre le passage aisé des bus et fluidifier la circulation automobile ; ■ l'intégration de pistes cyclables marquées et sécurisées au projet ; ■ l'intégration de traversées piétonnes marquées et sécurisées ; ■ la création de nouveaux espaces verts (sous forme de « noues ») afin de récupérer les eaux de surface. <p>A noter que le projet fait actuellement l'objet d'une demande de permis modifié.</p>
Mesures Good Move	GOOD NEIGHBOURHOOD A.4 #12 et A.6 #19, GOOD-NETWORK B.1 / #20-21-22-24, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.CT.2, A.P.3

Conclusions

Pour l'évaluation des incidences du projet de la STIB, le présent rapport renvoie à l'évaluation des incidences environnementales qui a été réalisée pour le projet⁴¹.

Compte tenu de l'existence d'une demande de permis pour ce projet, le projet de PCM vient appuyer la réalisation du projet de réaménagement de la zone et améliore les infrastructures piétonnes dans le périmètre de l'action. Dans le cas où le projet de la STIB n'a finalement pas lieu, il est recommandé d'inclure les actions prévues visant l'amélioration de la cyclabilité et de l'accessibilité piétonne dans le champ d'intervention de l'action A.CT.2 (présentée plus loin dans le présent rapport).

Recommandations

Mobilité:

- Si le projet de la STIB n'a finalement pas lieu, inclure les actions prévues visant l'amélioration de la cyclabilité et de l'accessibilité piétonne dans le champ d'intervention de l'action CT.2. du projet de PCM.

⁴¹ Demande de permis consultable sur le site suivant : <https://openpermits.brussels/fr/07/PFD/1728366>

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.P4
Projet de réaménagement mineur du carrefour Wiels / van Volxem et réaménagement plus global de l'avenue du Pont de Luttre (CRU4)

Description de l'action	<p>Le projet consiste à apporter des modifications mineures au carrefour Wiels / Van Volxem et à l'avenue du Pont de Luttre, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ la suppression des places de parking sur ce tronçon ; ■ l'élargissement conséquent du trottoir du côté du Wiels ; ■ la création d'une piste cyclable sécurisée ; ■ Par ailleurs, les aménagements nécessaires de sécurisation et qui assurent des connexions confortables pour les modes actifs pourront être envisagés sur l'ensemble de la rue jusqu'au Pont du Charroi. <p>Cette action fait partie du programme du Contrat de Renovation Urbaine (CRU) n°4 'Avenue du Roi' (projets d'opérations 1.B2 et 1.B3). Ils seront financés par la Région de Bruxelles-Capitale.</p>
Mesures Good Move	GOOD-NEIGHBOURHOOD A.4 / #12, GOOD-NETWORK B.1 / #20-21-22-23, GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. CT.8

Conclusions

La demande de permis pour le projet n'a pas encore été déposée. Il n'y a pas de RIE disponible à ce jour sur les incidences du programme du CRU4.

Compte tenu de l'existence du projet et de son financement par le CRU4, le projet de PCM vient appuyer la réalisation du projet.

A noter que le plan régional de qualité paysagère et urbanistique (le 'Beeldkwaliteitsplan' ou BKP)⁴² est d'application sur le tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires. Le plan constitue un guide mis à disposition des acteurs pour renforcer la cohésion et la qualité des espaces publics du territoire du canal.

Recommandations

Urbanisme, Paysage / Biodiversité, flore et faune :

- Suivre le plan de qualité paysagère et urbanistique (le Beeldkwaliteitsplan – BKP) pour déterminer orienter les choix d'aménagements du tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires.

⁴² Pour plus d'informations sur le 'Beeldkwaliteitsplan' (BKP), adopté en 2019 par la Région de Bruxelles-Capitale, consultez le site web suivant : <https://perspective.brussels/fr/projets/territoire-du-canal/beeldkwaliteitsplan>

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.P5** Projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques

Description de l'action	Le projet consiste en un réaménagement de façade à façade de la rue du Delta, l'avenue des Tropiques (tronçons compris entre la rue du Delta et l'avenue Van Volxem) et la rue du Patinage. Une demande de permis d'urbanisme a été déposée le 09-03-2021 (Réf. 07/PFD/1779315). Le dossier est actuellement à l'instruction.
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #21-22-23, GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.2, A.P.6

Conclusions

Pour l'évaluation des incidences du projet, le présent rapport renvoie au rapport des incidences environnementales spécifique au projet qui a déjà établi⁴³.

Compte tenu de l'existence d'une demande de permis, le projet de PCM vient appuyer la réalisation du projet de réaménagement.

Recommandations

/

⁴³ Pour plus d'informations, consulter la commune de Forest : <http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communaux/travaux-publics/projets-en-cours-et-a-letude/projet-de-renovation-de-la-rue-du-delta-de-l2019avenue-des-tropiques-et-de-la-rue-du-patinage>

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.1**

Réaménager l'avenue W. Ceuppens : de façade à façade

Description de l'action	<p>L'action prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ d'équiper cette voie régionale de pistes cyclables séparées, ce qui nécessitera la suppression de bandes de stationnement. ■ Avec une compensation (partielle) à prévoir, via entre autres la mutualisation de l'offre disponible dans les immeubles de bureaux et commerciaux voisins ; [<i>cet aspect est analysé en détail à l'action A.P.9</i>] ■ L'espace piéton doit être élargi, en particulier au-devant des commerces de sorte à offrir un espace de circulation confortable. ■ Une attention particulière sera portée en vue de limiter les nuisances sonores induites par ceux-ci lors de l'équipement à venir de la nouvelle voirie. <p>A noter que l'avenue W. Ceuppens fait également partie du programme du Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) n°4 'Avenue du Roi' (opération 2.3)⁴⁴. Outre la redynamisation des commerces présents sur cet axe (ex. via un travail sur leurs vitrines), le CRU4 propose d'y créer une connexion paysagère depuis la place de Rochefort jusqu'à Divercity et d'y développer un aménagement exemplaire autour du ruissellement des eaux, la perméabilité des sols et la symbolique de l'eau. Il s'agit d'un 'projet à initier'.</p>
Mesures Good Move	GOOD-NEIGHBOURHOOD A.4 / #12, GOOD-NETWORK B.1 / #21-22-24, GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.9

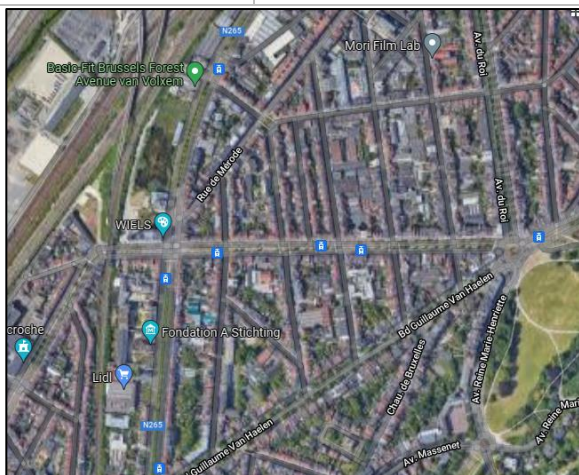


Figure 107 : Vue aérienne de l'endroit concerné



Photo 16 : Avenue W. Ceuppens (source : Google Street View, mars 2021)

⁴⁴ Consulter le site web suivant : <https://quartiers.brussels/2/page/programmes>

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	[cf. A.P.9. pour impact de la suppression du stationnement]
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	L'amélioration de la qualité de l'espace public est bénéfique pour augmenter l'attractivité des commerces de proximité présents sur cet axe. [cf. A.P.9. pour impact de la suppression du stationnement]
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La réduction de l'emprise du stationnement libère de l'espace pour améliorer et agrandir les trottoirs (max. 2m) et pour une éventuelle piste cyclable, et ainsi les cheminements piétons/cyclistes
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si le placement de nouveaux arceaux vélo et de vélo-boxes sont inclus dans le projet.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+/-	La perte en stationnement est évaluée à de l'ordre de 50 (si suppression des 2 bandes internes) à 115 places (si suppression des 2 bandes externes). Les possibilités de compensation du stationnement en hors voirie ne sont pas précisés dans le projet de PCM dans son état actuel. Par ailleurs, la diminution des espaces de stationnement entraîne une diminution des manœuvres de stationnement et donc améliore la circulation automobile sur cet axe Auto CONFORT.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Impact positif possible si des emplacements de livraison sont prévus pour les commerces présents sur l'avenue.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Le réaménagement et la mise aux normes des trottoirs et des traversées est bénéfique pour l'accessibilité PMR. Impact positif aussi si des emplacements pour PMR sont prévus.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/

L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Une amélioration de la qualité de l'espace public est possible si l'action inclut l'aspect paysager dans la conception du projet.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Impact positif possible si remplacement des rails par des nouveaux qui produisent moins de bruit.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	[cf. A.P.9. pour impact de la suppression du stationnement]
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	+	Impact positif possible si le projet inclut un réaménagement exemplaire en matière de gestion intégrée des eaux de pluie et de perméabilité des sols.

L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Idem que ci-dessus.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration de la sécurité routière et du confort pour les cyclistes et piétons sur cet axe.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact globalement positif sur l'environnement. L'impact positif principal de l'action consiste à agrandir les espaces dédiés aux piétons (relativement peu qualitatifs en situation existante) et à créer une piste cyclable (au minimum dans le sens de la montée). Si des zones de livraison ne sont pas prévues pour les commerces environnants, le risque de stationnement illicite sur les pistes cyclables et trottoirs élargis nouvellement créés est important.

La non-mise en œuvre du projet de PCM entraîne une perte de bénéfice environnemental en matière d'accessibilité piétonne et cycliste. Il s'agit aussi d'une opportunité pour améliorer la qualité de l'espace public, notamment au niveau paysager, la gestion des eaux et la perméabilité des sols.

Recommandations

Mobilité :

- Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et l'horeca ;
- Prévoir suffisamment de zones de livraison à proximité des commerces afin d'éviter des problèmes de stationnement illicite sur les aménagements cyclables / piétons ;
- Etudier les possibilités de compensation du stationnement en hors voirie.

Faune et flore :

- Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre.

Sols et eaux :

- Profiter du réaménagement de la voirie de façade en façade pour réaliser les objectifs proposés dans le CRU4 en matière de gestion des eaux et de la perméabilité de sols.

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.2**

Améliorer les cheminements piétons aux abords de Forest National

Description de l'action	<p>L'action prévoit l'amélioration des cheminements piétons aux abords de Forest National (réseau piéton-PLUS). Plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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. ■ Réaménager l'espace situé devant l'entrée de Forest-National afin qu'il soit plus qualitatif pour les piétons (revêtement différencié, etc.). <p>Cette action a lieu en parallèle au projet de la STIB (cf. A.CT.P3), qui projette un réaménagement du carrefour Rousseau / Globe.</p>
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #21-22, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.CT.P3, A.MT.5

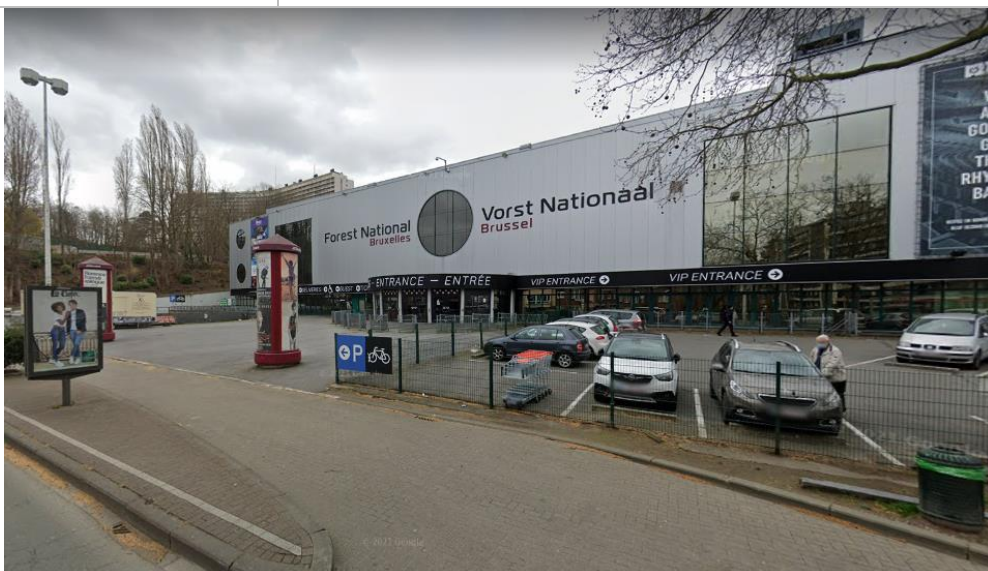


Photo 17 : Abords de Forest-National (source : Google Maps, mars 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	L'amélioration de l'espace public aux abords de Forest-National est très bénéfique pour l'attractivité du lieu.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/

L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Amélioration attendue de la qualité des aménagements piétons aux abords d'un important pôle d'attraction (Forest-National), dont l'agrandissement de la largeur des trottoirs existants (peu qualitatifs et très étroits). Les abords de l'école L'Arc-en-ciel (sur l'avenue V. Rousseau) sont également améliorés.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0s	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'accessibilité PMR sera améliorée, étant donné l'amélioration des infrastructures piétonnes (revêtement rénové et traversées améliorées pour le PMR).
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Amélioration attendue de l'espace public au niveau des infrastructures piétonnes. Le projet de PCM ne précise pas si des bancs supplémentaires seront potentiellement installés.

L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Impact positif attendu pour le confort des piétons dans la zone.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que les éléments ajoutés au projet par le projet de PCM aient un impact positif pour la circulation piétonne dans la zone (y compris pour les PMR) et l'attractivité de Forest-National. Cette action est également l'occasion d'améliorer les abords de l'école L'Arc-en-ciel sur l'avenue V. Rousseau (chemin en mauvais état, peu qualitatif).

Avec ces actions, le projet de PCM vient appuyer les améliorations qui auront lieu via le projet de la STIB aux abords de Forest-National.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.3**

Aménager le chemin d'accès et créer des trottoirs chaussée de Bruxelles (le long du parc Duden)

Description de l'action	L'action prévoit : <ul style="list-style-type: none"> ■ l'aménagement d'un cheminement piéton accessible et confortable sur le chemin d'accès à la gare de Forest-est (axe Piéton CONFORT) ; ■ créer des trottoirs chaussée de Bruxelles, le long du parc Duden (axe Piéton CONFORT).
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #21, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.1, A.MT.P4, A.MT.3



Photo 18 : Chemin d'accès à la gare de Forest-Est (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)



Photo 19: Chaussée de Bruxelles, le long du parc Duden (source : Google Maps, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	-	Impact négatif possible si la création d'un trottoir le long du parc Duden entraîne la suppression d'un itinéraire de course-à-pied, pour lequel un revêtement non-dur est préférable.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/

Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'aménagement d'un cheminement piéton accessible et confortable sur le chemin d'accès (axe piéton CONFORT, état peu qualitatif en situation existante) a pour effet d'améliorer l'accessibilité piétonne de la gare Forest-Est et contribue à la réalisation du réseau Piéton (axe Piéton CONFORT). Impact positif possible également en matière d'accessibilité cyclable vers la gare de Forest-Est si l'action comprend un aménagement cyclable.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'accessibilité de la gare est sensiblement améliorée pour les habitants du quartier Bervoets (accès à pied plus confortable).
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'accessibilité de la gare est sensiblement améliorée pour les PMR qui souhaitent accéder à la gare de Forest-Est depuis la chaussée de Bruxelles. Il est important par ailleurs que l'aménagement piéton sur le chemin d'accès permette un accès de plain-pied jusqu'au quai de la gare de Forest-Est.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation	+	Impact positif possible si l'aménagement piéton sur le chemin d'accès va de pair avec l'installation d'un éclairage de qualité.

possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)		
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si les espaces verts le long du chemin d'accès vers la gare de Forest-Est sont mis en valeur par l'action.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	-	La création d'un trottoir sur la chaussée de Bruxelles le long du parc Duden va de pair avec une augmentation de la surface imperméabilisée. Le sol est toutefois très compact sur une partie du tronçon et est donc peu qualitatif en situation existante. Si le choix d'aménagement piéton porte sur la création d'un trottoir sur le chemin d'accès à la gare de Forest-Est, le taux d'imperméabilisation des sols est augmenté.
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible		Idem que ci-dessus.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La création d'un trottoir sur la chaussée de Bruxelles le long du parc Duden améliore le confort piéton. Impact positif possible si l'aménagement piéton sur le chemin d'accès à la gare de Forest-Est va de pair avec l'installation d'un

		<p>éclairage de qualité, ce qui augmenterait le confort et le sentiment de sécurité des usagers sur ce tronçon actuellement peu qualitatif.</p> <p>Impact positif possible également pour l'accessibilité cyclable de la gare de Forest-Est si l'action comprend un aménagement cyclable (revêtement actuellement peu qualitatif).</p>
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Impact positif possible si l'accès au parc Duden est amélioré par la création d'un trottoir sur la chaussée de Bruxelles.

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif en termes d'amélioration des cheminements piétons. Un impact positif est également attendu en matière d'amélioration de la qualité de l'espace public, du confort et du sentiment de sécurité. En revanche, l'action entraîne une légère augmentation du taux d'imperméabilisation des sols si la largeur de la voirie est augmentée pour l'aménagement piéton, ce qui négatif pour la gestion de l'eau et l'amélioration de la qualité des sols.

Dans le cas du chemin d'accès à la gare de Forest-Est, le chargé d'étude recommande ainsi de privilégier la création d'une zone de rencontre de plain-pied (vitesse limitée à 20 km/h) voire d'un chemin cyclo-piéton (avec éventuellement un accès pour les véhicules autorisés) plutôt que la création de trottoirs de part et d'autre de la voirie existante. Ceci aurait l'avantage d'améliorer également l'accessibilité cyclable et de limiter la circulation sur ce tronçon étroit. Par ailleurs, il est à noter que ce tronçon est également concerné par le projet de 'Parc des Deux Rives' (cf. chapitre 5.2 'Projets en cours et à venir').

En ce qui concerne le projet de trottoir le long du parc Duden, il serait intéressant de réfléchir à l'intérêt de la création d'un itinéraire de course-à-pied (ex. une piste finlandaise, réalisée en copeaux de bois) à la place d'un trottoir, notamment pour répondre à la stratégie 'Be Running' développée par Perspective.brussels⁴⁵. Celle vise à développer un 'réseau récré-actif pour les bruxellois'. Elle s'inscrit dans les dynamiques du PRDD (en intégrant la pratique du running et l'utilisation de l'espace public dans le renforcement des maillages stratégiques) et dans celle de GOOD MOVE (particulièrement dans sa thématique « toutes les vitesses piétonnes » et des magistrales piétonnes).

Recommandations

Mobilité / Urbanisme :

- Privilégier la création d'une zone de rencontre de plain-pied (vitesse limitée à 20 km/h) voire d'un chemin cyclo-pédestre (éventuellement avec un accès pour les véhicules autorisés) plutôt que la création de trottoirs de part et d'autre du chemin d'accès à la gare de Forest-Est.

Biodiversité, faune et flore :

- Mettre en valeur les zones vertes existantes le long du chemin d'accès ;

Domaines social et économiques :

- Réfléchir à l'intérêt de la création d'un itinéraire de course-à-pied (ex. une piste finlandaise, réalisée en copeaux de bois) à la place de la création d'un trottoir le long du parc Duden, en cohérence avec la stratégie 'Be Running' développée par Perspective.brussels.

Être humain :

⁴⁵ Plus d'informations sur le site web de Perspective.brussels : <https://perspective.brussels/fr/actualites/be-running-vers-un-reseau-recre-actif-pour-les-bruxellois>

- Installer un éclairage de qualité et respectueux de la faune et de la flore sur le chemin d'accès à la gare de Forest-Est ;



Photo 20 : Exemple de 'piste finlandaise', à Louvain-La-Neuve (source : UCL Service des sports)

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.4**

Procéder à des interventions mineures sur l'avenue Reine Marie-Henriette : Réfection des marquages au sol des itinéraires cyclables

Description de l'action	<p>L'action prévoit l'entretien régulier des aménagements et des marquages cyclables existants, c'est-à-dire une piste cyclable marquée dans le sens de la montée et une bande cyclable suggérée (logos vélos) dans le sens de la descente.</p> <p>Il y a également nécessité de porter attention particulière à la vitesse des cyclistes en descente, notamment en vue d'un plus grand respect (et plus de sécurité) des traversées piétonnes.</p>
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	A.MT.P3

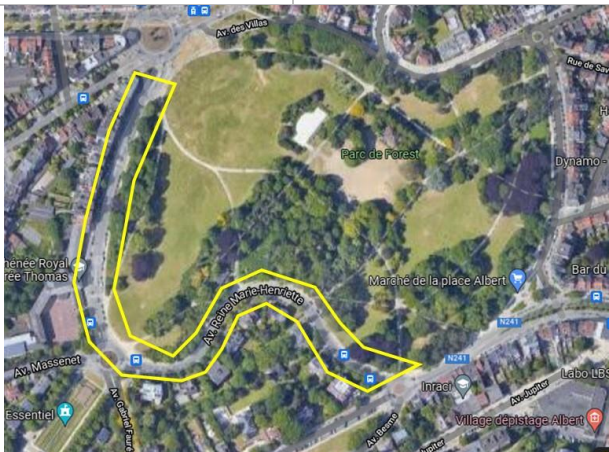


Figure 108 : Vue aérienne de l'endroit concerné



Photo 21: Marquages cyclables avenue Reine Marie-Henriette (source : Google Maps, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/

L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Via le maintien de la qualité des aménagements cyclables sur cet axe, les connexions entre les pôles Albert, Altitude 100 et Wiels sont préservées pour les cyclistes.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'action empêche une détérioration de la qualité des aménagements cyclables.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	Via le maintien de la qualité des aménagements cyclables sur cet axe, les connexions entre les pôles Albert, Altitude 100 et Wiels sont préservées pour les cyclistes.

L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Les aménagements cyclables restent confortables et maintiennent un certain niveau de sécurité pour les cyclistes par rapport aux véhicules motorisés. Légère diminution possible du confort cycliste si des mesures physiques (ex. plateau) sont prises pour réduire leur vitesse dans la descente. Amélioration éventuelle de la sécurité des piétons par rapport aux cyclistes en descente.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

L'impact principal attendu de cette action est le maintien de qualité des aménagements cyclables sur cet axe (Vélo PLUS) d'une part, et l'amélioration de la sécurité des piétons vis-à-vis des véhicules et des cyclistes dans le sens de la descente d'autre part (à confirmer selon le type de mesure). L'amélioration de ce dernier aspect entraînerait éventuellement une légère diminution du confort cycliste.

La non-mise en œuvre de cette action n'entraînerait pas forcément de perte environnementale à court-terme étant donné la remise en état annuelle des marquages routier par la commune. Le projet de PCM a pour valeur ajoutée de focaliser l'attention sur la problématique de l'entretien de ces marquages, qui sont importants pour la sécurité routière des cyclistes sur cet axe Auto-CONFORT (vu le trafic attendu et ce, malgré la mise à 30 km/h⁴⁶).



Recommandations

/

⁴⁶ Plus d'informations sur le site de la 'Ville 30' : <https://ville30.brussels/map/>

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.5**

Procéder à des ajustements mineurs rue de Mérode

Description de l'action	L'action prévoit : <ul style="list-style-type: none"> ■ d'améliorer quelque peu l'attractivité des espaces publics ; ■ d'élargir éventuellement les trottoirs au-devant des commerces ; ■ s'assurer de la mise en conformité des infrastructures piétonnes au PAVE.
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #21, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.LT.1
	
Figure 109 : Vue aérienne de l'endroit concerné	Photo 22: Rue de Mérode (source : Google Maps, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Impact positif pour l'activité économique et citoyenne locale si les espaces publics sont améliorés et les trottoirs sont élargis devant les commerces / écoles / équipements., les rendant plus visibles et donc plus attractifs.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/

L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif pour le confort piéton.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si l'agrandissement des trottoirs va de pair avec l'installation d'arceaux vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces, écoles ou équipements.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+/-	Légère réduction du nombre d'emplacements de stationnement voiture pour permettre l'agrandissement ponctuel des trottoirs. Pas de compensation hors voirie.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Impact positif possible si des zones de livraison sont prévues à proximité des commerces.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	La mise en conformité des infrastructures piétonnes améliore directement l'accessibilité des PMR.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif possible si l'agrandissement des trottoirs va de pair avec la création de nouvelles zones vertes.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Une amélioration de la qualité des espaces publics peut être attendue. Le projet de PCM ne précise toutefois pas la manière dont cela sera mis en place. Impact positif si les fonctions de séjour sont augmentées (par ex. via l'installation de bancs).
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein	0	/

de la commune et avec les communes voisines		
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si l'agrandissement des trottoirs va de pair avec la création de nouvelles zones vertes.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+	Impact positif possible si l'agrandissement des trottoirs va de pair avec la création de nouvelles zones vertes en pleine terre.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Impact positif possible si l'agrandissement des trottoirs va de pair avec la création de nouvelles zones vertes ou de dispositifs de gestion de l'eau (ex. noues urbaines).
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration du confort des usagers à pied.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action soit bénéfique pour l'activité économique et citoyenne locale (équipements et commerces plus visibles et donc plus attractifs) et le confort piéton. L'action est bénéfique également pour la mise en conformité au PAVE. Le projet de PCM vient s'ajouter aux actions prévues dans le programme Contrat de Quartier Durable (CQD) 'Wiels-sur-Senne' concernant la rue de Mérode⁴⁷. Par conséquent, il serait bénéfique d'intégrer les objectifs du CQD Wiels-sur-Senne, notamment en termes de végétalisation et de gestion intégrées des eaux pluviales, dans l'action du projet du PCM.

⁴⁷ Plus d'informations sur : <http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communaux/revitalisation-des-quartiers/cqd-wiels-sur-senne> et <https://cqdw-dwcw.blogspot.com/>

Recommandations

Aspects socio-économiques :

- Prévoir des zones de livraison à proximité des commerces ;

Mobilité :

- Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux à vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et les équipements (écoles, etc.) ;

Faune et flore :

- Profiter de la réflexion sur l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre.

Sols et eau :

- Profiter de l'action pour installer des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale dans la rue de Mérode (ex. noues urbaines), en s'inscrivant dans l'objectifs de végétalisation du quartier défini au CQD Wiels-sur-Senne.

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.6**

Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur la rue Saint-Denis – section « commune » avec le boulevard de la Deuxième Armée Britannique

Description de l'action	L'action prévoit : <ul style="list-style-type: none"> ■ De marquer l'itinéraire cyclable sur la portion actuellement dépourvue de pistes et de repenser la jonction des cheminements cyclables entre les infrastructures existantes (connexions entre les pistes cyclables) ; ■ D'empêcher le stationnement sauvage des poids lourds sur les pistes cyclables (en particulier sur le tronçon compris entre le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et l'avenue du Pont de Luttre). A cet égard un échange avec les entreprises de la zone doit être envisagée. ■ La section actuellement dépourvue d'infrastructure cyclable (entre la rue du Patinage et la chaussée de Bruxelles) doit être réaménagée et être équipée de pistes cyclables séparées.
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.C.12, A.C.14, A.LT.2
 <p>Figure 1 : Vue aérienne du périmètre concerné</p>	 <p>Photo 23: Section non équipée de pistes cyclables séparées sur le bld. deuxième Armée / Rue Saint-Denis (source : Google Maps, 2021)</p>

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Les échanges avec les entreprises de la zone permettront de faire remonter les éventuels problèmes rencontrés par celles-ci, par ex. un éventuel manque de zones de livraison ou de stationnement réservé aux camions (cause potentielle du stationnement sauvage sur les pistes cyclables).
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Les mesures de mise en lumière de l'itinéraire cyclable présent et de création de séparation entre pistes cyclables et la voirie (empruntée par le poids lourds) permet de valoriser les cheminements continus et à les entretenir. L'impact généré y est donc positif. De plus, l'élaboration d'une réflexion sur la jonction des cheminements cyclables entre les infrastructures existantes (connections entre les pistes cyclables) est de nature à assurer un cheminement continu.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet	0	/

de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.		
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	0	Cet aspect est particulièrement rencontré par l'action, puisque les dispositifs de marquage au sol, de séparation des usagers et des mesures prises en vue de la réduction du stationnement sauvage des poids lourds sur les pistes cyclables permettront de sécuriser l'espace.

L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/
---	---	---

Conclusions

Il est attendu que les différentes mesures prises permettent de sécuriser avant tout les deux axes actuellement problématiques pour les cyclistes et de proposer un cheminement continu pour les cyclistes (via l'assurance de l'absence d'obstacles sur la voie et/ou de poids lourds bloquant les accès et les pistes).

Enfin, les échanges avec les entreprises de la zone permettront de faire remonter les éventuels problèmes rencontrés par celles-ci, par ex. un éventuel manque de zones de livraison ou de stationnement réservé aux camions (cause potentielle du stationnement sauvage sur les pistes cyclables).

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.7**

Sécuriser les traversées de l'avenue Albert (Berkendael) et du boulevard de la Deuxième Armée Britannique (Abbesses) pour les cyclistes

Description de l'action	<p>L'action vise à sécuriser deux traversées cyclables sur à Forest. Concrètement, le projet de PMC prévoit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ repenser la traversée de l'avenue Albert (Vélo PLUS) à hauteur de la rue Berkendael (Vélo CONFORT), dans la mesure où il n'est actuellement pas réellement possible de traverser à vélo cette artère à cet endroit. ■ aménager une traversée cyclable sur le boulevard de la Deuxième Armée Britannique à hauteur de la rue des Abbesses (proposée en Vélo CONFORT).
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.4, GOOD-PARTNER E.4 / #110-112
Actions liées	cf. A.CT.P1 et A.MT.P2, A.C.4

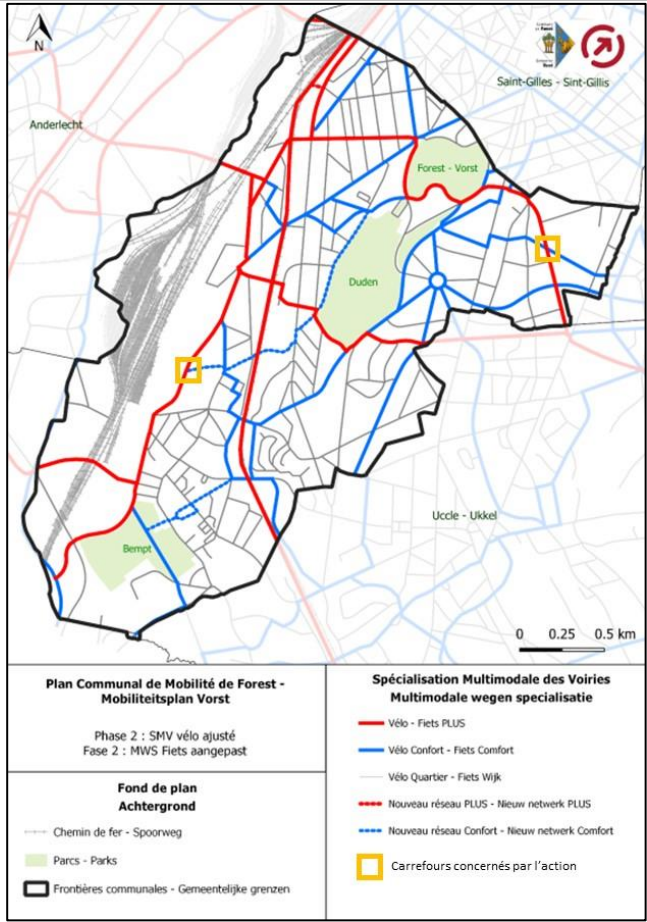


Photo 24 : Carrefour Abbesses / Bld. de la Deuxième Armée (source : Google Street View, 2021)



Photo 25 : Carrefour Albert / Berkendael (source : Google Street View, 2021)

Figure 110 : Réseau Vélo proposé par le projet de PCM et carrefours concernés par l'action (source : Projet de PCM ; ill. CSD Ingénieurs)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Dans le cas de la traversée Albert / Berkendael, amélioration des liaisons cyclables entre les pôles Brugmann (à Ixelles), Albert et Wiels.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'amélioration de la traversée du carrefour pour les cyclistes entraîne une amélioration de l'accessibilité cyclable.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Amélioration des cheminements de PMR qui empruntent les infrastructures cyclables en fauteuil roulant motorisé.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	La création d'une traversée cyclable sécurisée au croisement entre la rue Berkendael et l'avenue Albert réduit l'effet barrière de l'avenue Albert et de ses voies de tram sur les quartiers environnants.
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/

L'espace public est confortable, sécurisant	+	La création de traversées sécurisées à ces deux endroits a pour effet d'améliorer sensiblement la sécurité des cheminements cyclables dans la zone, en particulier vis-à-vis des véhicules motorisés (voitures et poids lourds) et/ou des trams. Le croisement Albert / Berkendael est par ailleurs repris comme zone à concentration d'accidents (Cf. A.C.4).
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	La sécurisation de ces deux traversées permettent un accès plus aisé (direct ou indirect) aux espaces verts, soit au site de l'abbaye qui borde la rue des Abbesses, soit les parcs Duden / de Forest depuis Ixelles / le pôle Brugmann.

Conclusions

Il est attendu que l'action améliore principalement la sécurité routière, en particulier en ce qui concerne les cheminements cyclables. Les deux endroits considérés permettent par ailleurs des liaisons intéressantes (à vélo) pour rejoindre des pôles à Forest ou à Ixelles. La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental dans les domaines de la mobilité et de l'être humain.

À terme, la circulation motorisée dans la rue des Abbesses sera supprimée, notamment dans le cadre du cadre du projet ABY qui prévoit la reconversion de l'Abbaye en pôle culturel⁴⁸. Il est ainsi recommandé d'inclure cet élément dans la conception de l'aménagement d'une traversée sécurisée à cet endroit et de réviser le réseau Auto en conséquence dans le projet de PCM. Il est par ailleurs à noter qu'un accès au 'Parking Audi' se situe dans la rue des Abbesses ; le parking compte également 1x entrée et 2x sortie côté Bld. de la Deuxième Armée Britannique. Une concertation avec l'exploitant du parking a déjà été faite dans le cadre du projet ABY.

Recommandations

Mobilité :

- Tenir compte de la future suppression de la rue des Abbesses en tant que voie de circulation automobile dans la conception de la traversée cyclable sécurisée de la rue des Abbesses avec le bld. de la Deuxième Armée Britannique (cf. projet ABY) ;
- Prévoir la suppression de la rue des Abbesses du réseau Auto QUARTIER ;

⁴⁸ Cf. chapitre 5.2 'Projets en cours et à venir'.



Photo 26 : Accès au 'Parking Audi', situé rue des Abbesses (source : Google Maps, juin 2017)

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.8**

Evaluer la possibilité d'améliorer le fonctionnement des principaux carrefours – Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, Albert

Description de l'action	<p>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.</p> <p>Il s'agit de carrefours qui doivent être repensés plus globalement. 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 (cf. A.MT.P3).</p> <p>A court-terme, le projet de PCM prévoit d'évaluer la possibilité d'améliorer le fonctionnement des principaux carrefours. Cela inclus une amélioration du fonctionnement du carrefour pour les automobilistes et plus globalement au regard des réseaux SMV, ainsi qu'une amélioration des itinéraires pour les piétons et les cyclistes.</p> <p><i>Cette action est complémentaire au projets prévus dans le cadre du CRU4 sur l'axe Charroi / Pont de Luttre / Wiels, décrits dans la fiche d'évaluation A.CT.P4 ci-avant.</i></p>
Mesures Good Move	GOOD-NETWORK B.1 / #20, GOOD-NETWORK B.4, GOOD-NETWORK B.5 / #34, GOOD-NETWORK B.10 / #52
Actions liées	Cf. A.CT.P4, A.MT.P3

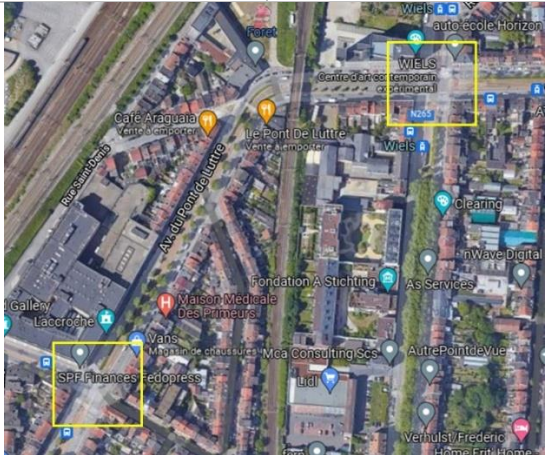


Figure 111 : Vue aérienne du Wiels et du carrefour Charroi/Pont de Luttre (source : Google Maps, 2021)



Figure 112 : Vue aérienne de la place de Rochefort (source : Google Maps, 2021)



Figure 113 : Vue aérienne du carrefour av. Albert / ch. d'Alsemberg (source : Google Maps, 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif attendu en matière d'accessibilité piétonne et cycliste (aménagement peu qualitatifs en situation existante), à condition que l'amélioration du fonctionnement du carrefour pour les automobilistes ne se fasse pas au désavantage des modes actifs et des TP.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'action est de nature à impacter positivement l'accessibilité des bus et des trams (les deux carrefours étant importants pour le réseau TP), à condition que l'amélioration du fonctionnement du carrefour pour les automobilistes ne se fasse pas au désavantage des TP.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif possible si l'amélioration de l'accessibilité piétonne va de pair avec l'amélioration de l'accessibilité PMR, ce qui peut être attendu.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/

L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Il peut être attendu que l'action améliore la sécurité des cheminements piétons et cyclistes. Le projet de PCM ne donne pas suffisamment de détail sur le projet pour déterminer précisément les incidences en la matière. Cet aspect dépend également des mouvements et des niveaux de priorité choisis.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Impact positif possible étant donné la présence d'espaces verts à proximité des 3 carrefours concernés (notamment le parc de Forest, les marais Wiels et le parc le long de la Senne sur le site du Charroi).

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact globalement positif pour l'environnement en matière de mobilité, notamment pour les piétons et les cyclistes et pour la sécurité routière.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.9**

Valoriser et rendre plus attractifs les P+R

Description de l'action	<p>Il est ici spécifiquement préconisé de valoriser et rendre plus attractifs le Park + Ride (P+R) Ceria (connexion métro 5) qui est largement sous-occupé actuellement. Une action qui concerne à la fois la Région et l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (parking.brussels).</p> <p>Ces deux acteurs devront également valoriser et faciliter l'utilisation du P+R Stalle (tram 4, 32, 82 et 97), amené très prochainement à voir sa capacité augmenter (~750 places).</p>
Mesures Good Move	GOOD-CHOICE, GOOD SERVICE C.9
Actions liées	/
	
Photo 27 : P+R Ceria (source : www.parkandride.brussels , 2021)	Photo 28 : Entrée du P+R Stalle (source : Google Street View, avril 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Amélioration de l'adéquation entre le P+R et les besoins de navetteurs motorisés de/vers Bruxelles à condition de déterminer les causes de la sous-utilisation du P+R Ceria et faire de même pour le P+R Stalle.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Attirer davantage de clients pour l'exploitant du parking.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/

L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Amélioration de l'attractivité de l'offre en stationnement hors voirie.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'amélioration du P+R a un impact positif pour l'attractivité du réseau de TP.
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Réduction du nombre de véhicules en circulation en région bruxelloise et ainsi d'une partie des sources de pollution de l'air en ville.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	L'amélioration de l'attractivité des P+R induit la réduction du nombre de véhicules en circulation en région bruxelloise. L'action contribue aussi à l'électrification du parc automobile à condition que des bornes de recharges pour véhicules électriques sont présentes au sein du P+R.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	L'amélioration de l'attractivité des P+R induit une réduction du nombre total de kilomètres parcourus en voiture et donc réduit les émissions de gaz à effet de serre issus du transport routier.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/

Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif, en particulier au niveau socio-économiques (meilleure adéquation entre le service proposé et les besoins des clients) et pour l'amélioration de l'accessibilité en TP. En améliorant ces aspects, les incidences de la circulation motorisée pour le climat, l'air et l'énergie sont réduites.

Etant donné que les deux P+R concernés sont situés en dehors du territoire communal de Forest, la non-mise en œuvre du projet de PCM ne signifie pas forcément la non-réalisation de cette action. La valeur ajoutée du projet de PCM est de mettre en avant les incidences indirectes du fonctionnement non-optimal de ces P+R pour Forest.

Recommandations

Aspects socio-économiques :

- Identifier les causes de la sous-utilisation du P+R Ceria et établir un plan d'actions spécifique pour y remédier (en ce compris un proposition d'alternatives d'usage) ;

- S'assurer de la bonne adéquation entre l'offre (P+R Stalle) et la demande (besoins des navetteurs) pour le bon fonctionnement du service de mobilité proposé ;

Air, climat et énergie :

- S'assurer de l'existence de bornes de recharges pour véhicules électriques au sein des deux P+R et en installer si ce n'est pas le cas.

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.10
Mener des réflexions sur l'échangeur de Drogenbos

Description de l'action	Cette action consiste à 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.
Mesures Good Move	GOOD-CHOICE
Actions liées	/

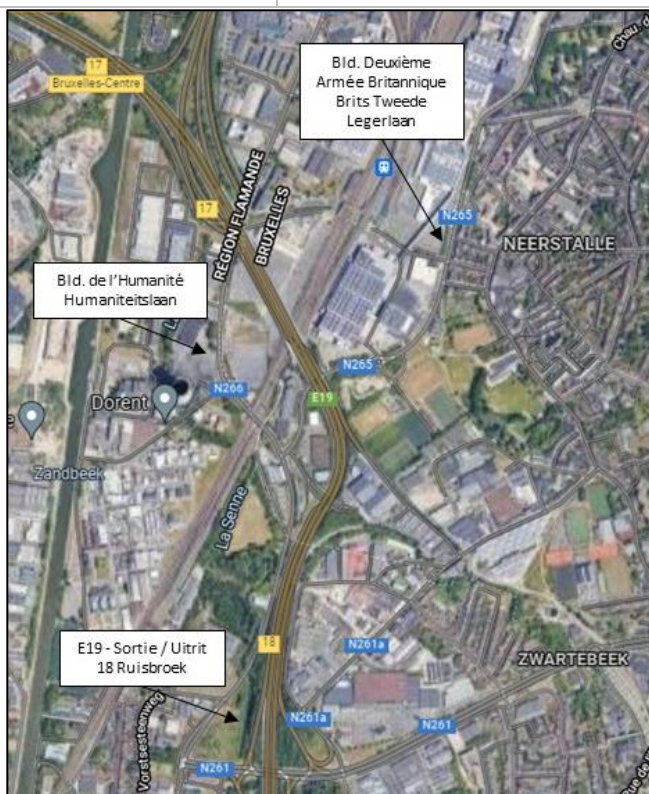


Figure 114 : Vue aérienne du périmètre de l'action concernée (source : Google Maps, 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)

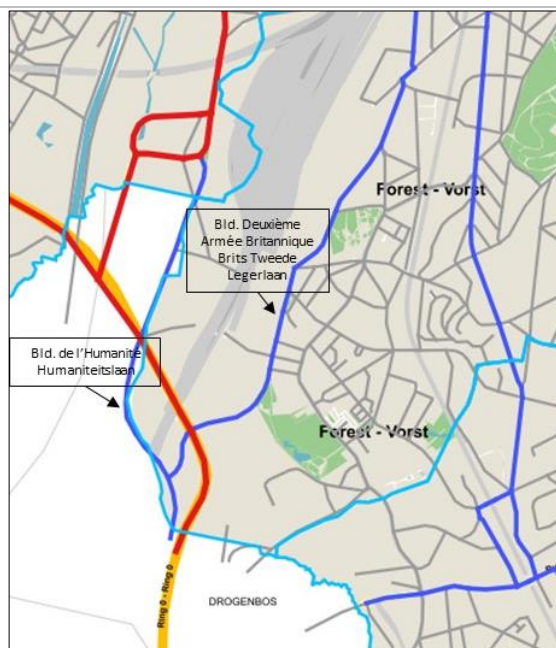


Figure 115 : Extrait du réseau Auto à hauteur de l'échangeur de Drogenbos (source: Mobigis; ill. CSD Ingénieurs)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/

L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La diminution du trafic de transit à travers Forest permet une éventuelle réduction de l'emprise de la circulation automobile dans l'espace public et pouvant ainsi mener à leur requalification pour d'autres usages. La qualité de vie locale en serait améliorée.

L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	Concertation sur la problématique du trafic de transit avec la Région flamande et les communes voisines bruxelloises (Anderlecht) et flamandes (Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw).
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	La diminution du trafic de transit à travers Forest va de pair avec une réduction des nuisances sonores liées au trafic.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La diminution du trafic de transit à travers Forest est bénéfique pour la sécurité routière locale.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Le principal impact attendu de l'action est la réduction du trafic de transit sur le réseau Auto de Forest et son report sur un axe plus approprié (Auto CONFORT également, mais dans une zone plus industrielle et menant au réseau Auto PLUS), avec une réduction des nuisances environnementales à la clé (surtout les

nuisances sonores et l'insécurité routière locale). Par ailleurs, La diminution du trafic de transit à travers Forest permettrait éventuellement une réduction de l'emprise de la circulation automobile dans l'espace public et ainsi leur requalification pour d'autres usages. La qualité de vie locale en serait améliorée. La non-mise en œuvre du projet de PCM entrainerait ainsi une perte de bénéfices environnementaux.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.11**

Renforcer l'offre de service aux principaux pôles de mobilité (gares et station Albert)

Description de l'action	<p>Cette action consiste à renforcer l'offre de services de mobilité aux principaux pôles d'échange, càd. les gares de Forest-Est et de Forest-Midi et la station Albert. Il s'agit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ équiper 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 idéalement ces lieux (seule la gare de Forest-Est dispose d'une offre Villo ! dans les environs) ; ■ développer des boutiques de mobilité, qui œuvreraient comme 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. <i>[Pour l'évaluation des incidences de cet élément, voir la fiche-évaluation de A.P.7.]</i> ■ offrir d'autres services tels que points de recharges pour vélos à assistance électrique, bornes de réparation pour vélos, consignes, etc.
Mesures Good Move	GOOD SERVICE C.11/ #71
Actions liées	Cf. AC.6, ACP.7, ACP.8



Photo 29: Exemple d'emplacements de stationnement vélo à la gare Forest-Est (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Réponse aux besoins des habitants en matière de stationnement et de réparation de vélos.

L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Impact positif possible pour les opérateurs de mobilité, notamment de Villo ! et de BlueBike.
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Augmentation de la quantité d'emplacements de stationnement pour vélos aux abords directs d'importants pôles intermodaux à Forest (gare de Forest-Est, gare de Forest-Midi et station Albert). Amélioration de la qualité si l'infrastructure répond aux normes de qualité et aux besoins des usagers (couvert/non-couvert, sécurisé/non-sécurisé, plus ou moins proche de leur destination).
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Amélioration de l'intermodalité vélo+TP.
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Encourage l'utilisation des modes actifs plutôt que la voiture pour rejoindre les pôles de mobilité.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/

Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Encourage l'utilisation des modes actifs (non-bruyants) plutôt que la voiture pour rejoindre les pôles de mobilité.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si des parkings vélos verdurisés sont installés.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	-	L'installation de parkings vélos induit une légère augmentation du taux d'imperméabilisation dans la zone.
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La mise en place de dispositifs de stationnement pour vélos est bénéfique dans la lutte contre le vol de vélos.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact positif en matière de développement de l'offre en stationnement pour vélos sur le territoire communal. Celle-ci a pour effet de réduire les risques de vol et d'encourager l'utilisation du vélo comme mode de déplacement (combiné ici avec l'utilisation des TP), ce qui bénéficie pour le climat. La non-mise en œuvre du projet de PCM entrainerait la non-mise en œuvre de cette action, ce qui serait une perte de bénéfice environnemental pour la commune de Forest.

Recommandations

Faune et flore :

- Etudier la faisabilité d'une végétalisation des parkings vélos existants/futurs et de leurs abords.

Mobilité :

- S'assurer que les emplacements vélos répondent aux normes de qualité de Bruxelles-Mobilité et aux besoins des usagers, par exemple privilégier des emplacements de stationnement couverts aux abords des gares (stationnement de moyenne/longue durée) pour protéger les vélos de la pluie.

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.12

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

Description de l'action	<p>Cette action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Montrer l'exemple d'une gestion plus durable de ses marchandises via la création d'un Plan de Livraison d'Entreprise (PLE)⁴⁹. ■ Encourager et accompagner les autres entreprises de la Commune à se doter également d'un PLE. ■ 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.
Mesures Good Move	GOOD CHOICE D.8 / #96
Actions liées	Cf. A.C.8, A.C.9, A.C.10

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Optimisation attendue du processus des livraisons / enlèvements de marchandises par les entreprises.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Augmentation des connaissances et du rôle de conseil de l'administration communale en matière de livraisons auprès des entreprises sur le territoire communal.
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/

⁴⁹ Un Plan de Livraison d'Entreprise (PLE) est un document stratégique qui vise à optimiser le processus des livraisons/enlèvements, tout en réduisant les impacts négatifs des livraisons, tels que les émissions de CO2, la congestion et l'insécurité routière. Plus d'informations sur le site web de Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/entreprise/plan-de-livraison-dentreprise>

Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Des zones de livraison sont éventuellement créées suite à l'établissement du PLE.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	Optimisation des livraisons et ainsi réduction des émissions de CO2 liés au trafic routier.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/

L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration de la sécurité routière via la révision et l'amélioration des itinéraires et les modes de livraisons des marchandises en ville, en particulier des camions dans des rues non-adaptées.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif en termes de réduction des émissions de CO₂, de la congestion et de l'insécurité routière (liée entre autres à la circulation de camions). La non-mise en œuvre du projet de PCM entraînerait la perte de bénéfices environnementaux pour le climat, la mobilité et l'être humain.

Recommandations

/

Fiche d'évaluation de l'action A.CT.13
Etudier les possibilités de mise en place d'espaces dédiés à la logistique urbaine)

Description de l'action	<p>En vue de limiter le trafic de (petites) marchandises au sein des quartiers/mailles, cette action consiste à développer des systèmes de consignes et/ou hubs de dépôt de colis (7/7, 24h/24) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ aux nœuds multimodaux (gares de Forest-Est et Forest-Midi, station Albert) ; ■ dans les noyaux commerciaux (Saint-Denis, Altitude 100, voire Wiels). 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 différents lieux (publics ou privés) de la Commune. Le développement de tels systèmes doit être encouragé via la délivrance des permis d'urbanisme. <p>En parallèle, la possibilité de restriction des livraisons dans les noyaux commerciaux ou à l'échelle des mailles doit être étudiée. Ces restrictions peuvent être: temporelles (autorisation de livraison qu'à certaines périodes) et/ou reliées à la charge et/ou à la taille des véhicules.</p>
Mesures Good Move	GOOD NEIGHBOURHOOD A.5 / #18
Actions liées	Cf. Actions AC.12, AC.14

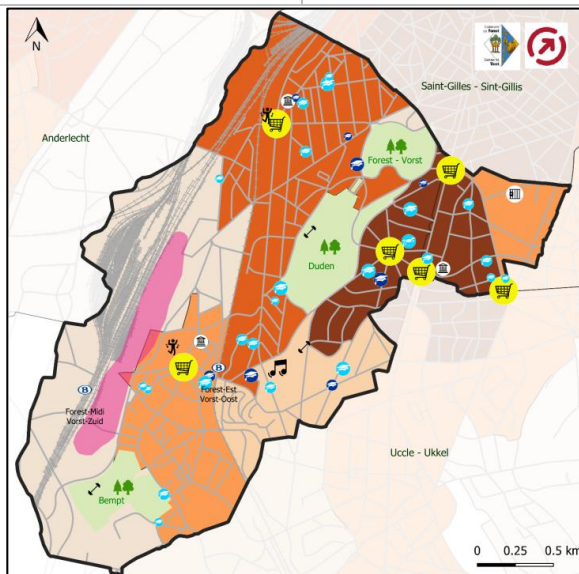


Figure 116 : Pôles de déplacement de la commune, dont les noyaux commerciaux (source : projet de PCM 2021 - phase 1 - p.30)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Etant donné le nombre croissant de commandes en ligne, l'action répond au besoin des habitants d'avoir un lieu approprié pour la réception et le stockage temporaire de colis.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Impact positif possible si des zones de chargement / déchargement de colis sont prévus à proximité directe des espaces dédiés à la logistique urbaine.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif si l'accès PMR à ces espaces dédiés à la logistique urbaine (ex. pour récupérer un colis) est garanti.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air		
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)		
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	En concentrant les livraisons de colis dans des espaces dédiés à cela plutôt que des livraisons à domicile, le nombre de véhicules en circulation dans les quartiers est réduit.

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Amélioration de la qualité des nouveaux projets immobiliers.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	En concentrant les livraisons de colis dans des espaces dédiés à cela plutôt que des livraisons à domicile, le nombre de véhicules en circulation dans les quartiers est réduit et donc les nuisances sonores liées au trafic routier.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si les espaces dédiés à la logistique urbaine sont dotés d'une toiture verte ou sont végétalisés.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	-	Impact négatif possible sur la création d'espaces dédiés à la logistique urbaine se fait sur des zones vertes existantes.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	-	Idem que ci-dessus.
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		

L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

L'impact principal de l'action est attendu dans le domaine du climat, de la mobilité et des nuisances sonores: En concentrant notamment les livraisons de colis dans des espaces dédiés à cela plutôt que des livraisons à domicile, le nombre de véhicules en circulation dans les quartiers en sera ainsi réduit.

Recommandations

Mobilité :

- Intégrer l'accessibilité PMR dans la conception et la mise en place d'espaces dédiés à la logistique urbaine (ex. récupération d'un colis par un particulier PMR);
- Prévoir des zones de chargement / déchargement des colis à proximité directe des espaces dédiés à la logistique urbaine.

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.14** Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionale en matière de stationnement

Description de l'action	<p>Cette action comprend les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'adaptation du règlement-redevance communal, notamment adapter les tarifs appliqués de stationnement ; ■ 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.
Mesures Good Move	GOOD CHOICE D.2 / #76
Actions liées	Cf. Action CT.15, CT.16

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	<p>La limitation des cartes de dérogations (à un niveau inférieur par rapport au nombre de places réellement existantes en voirie) et l'incitation à l'utilisation des parkings hors-voirie entraînerait une meilleure adéquation entre l'offre et la demande en matière de stationnement sur le territoire communal, augmentant ainsi le nombre de places disponibles pour les usagers.</p> <p>Ceci est également le cas pour ceux sans cartes de dérogation, en contrepartie d'une augmentation des tarifs en voirie.</p>
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	<p>Idem que ci-dessus.</p> <p>Revenus supplémentaires également pour l'administration communale via l'augmentation des tarifs.</p>
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		

L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	La limitation du nombre de cartes de dérogation permet de mieux réguler la demande en stationnement et peut ainsi contribuer à une réduction raisonnée du nombre de places en voirie.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	/	<i>Voir action CT.15.</i>
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	/	<i>Voir action CT.16</i>
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	La sectorisation du stationnement et la hausse de la tarification du stationnement en voirie contribue à encourager les habitants à se déplacer à pied, en vélo ou en TP pour leurs déplacements sur des courtes distances au sein de la commune, plutôt que la voiture.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	+	Idem que ci-dessus.
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		

L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)		
L'espace public est confortable, sécurisant		
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts		

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental globalement positif au niveau socio-économique, en mobilité et pour le climat et l'air. En effet, la limitation des cartes de et l'incitation à l'utilisation des parkings hors-voirie entrainerait une meilleure adéquation entre l'offre et la demande en matière de stationnement sur le territoire communal, augmentant ainsi le nombre de places disponibles pour les usagers. La demande en stationnement pourrait ainsi être mieux régulée, ce qui pourrait permettre à moyen/long terme de réduire le nombre de places en voirie.

En instaurant des secteurs de stationnement et haussant les tarifs de stationnement, les habitants sont par ailleurs encouragés à se déplacer à pied, à vélo ou en TP pour rejoindre leur destination au sein de la commune, ce qui est bénéfique pour le climat.

Considérant les bénéfices de la mesure, la non-mise en œuvre du projet de PCM entrainerait une perte de bénéfices environnementaux. Par ailleurs, la politique communale ne serait pas mise en conformité avec la politique régionale. Le projet de PACS devra par ailleurs être révisé pour intégrer ces éléments.

Recommandations

- Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.15**

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

Description de l'action	<p>Cette action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ privilégier la mise à disposition des cartes de dérogation à certaines catégories d'usagers, c'est-à-dire aux professionnel de la santé et du secteur de la construction (cartes de dérogations « professionnelles »). ■ étudier en collaboration avec l'Agence Régional 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.
Mesures Good Move	GOOD SERVICE C.4, GOOD CHOICE D.2 / #76
Actions liées	Cf. Action ACT.14

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	L'action facilite les déplacements les professionnels de la santé et du secteur de la construction sur le territoire communal, ce qui est bénéfique pour les habitants en matière d'accès à la santé ou pour leurs projets de construction.
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	-	La réservation d'emplacement de stationnement pour certaines catégories d'utilisateurs réduit la flexibilité d'usage de ces emplacements.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/

Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Si des emplacements sont prévus pour les professionnels mobiles, l'action facilite les déplacements des professionnels de la santé et du secteur de la construction sur le territoire communal.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement	0	/

de la biodiversité, de la faune et de la flore		
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Impact positif possible si le revêtement utilisé pour les emplacements réservés à certaines catégories est perméable.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	0	/
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif au niveau socio-économique et en matière de mobilité. La non-mise en œuvre de cette action serait néfaste pour l'accessibilité des professionnels de la santé et du secteur de la construction sur le territoire communal.

Le projet de PACS devra par ailleurs être révisé pour intégrer ces éléments.

Recommandations

Sols et eaux :

- Si la réservation d'emplacements pour certaines catégories d'utilisateurs est validée par la Région, utiliser un revêtement perméable pour les emplacements réservés ;

Mobilité :

- Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.16**

Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur (stationnement)

Description de l'action	Cette action consiste à renforcer les contrôles en vue d'atteindre le rythme de 2 passages quotidiens, tant dans les 'zones rouges' (aux abords de la place Saint-Denis et autour de de l'Altitude 100 : stationnement payant, limité à max. 2h) que dans les 'zones vertes' (sur le restant de la commune : stationnement payant, pour une durée illimitée).
Mesures Good Move	GOOD PARTNER E.7 / #119
Actions liées	Cf. A.CT.15

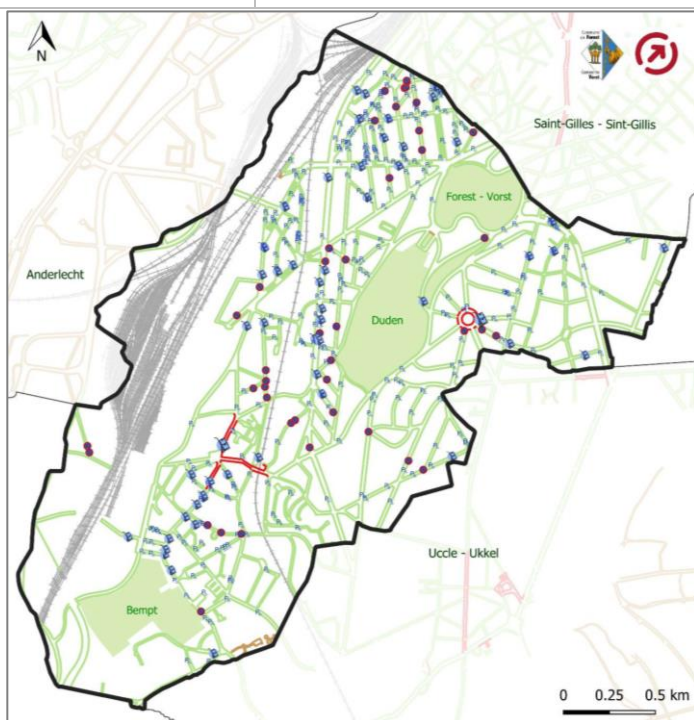


Figure 117 : Carte des zones réglementées (vertes et rouges) à Forest (source : projet de PCM 2021 - phase 1 - p.112)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Le contrôle régulier du stationnement réglementé est bénéfique pour la bonne rotation du stationnement et ainsi à satisfaire les besoins de stationnement de tout un chacun, en particulier dans les noyaux commerciaux.

L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Impact positif possible si l'augmentation du contrôle va de pair avec l'embauche de personnel supplémentaire pour la réalisation de cette tâche.
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Un contrôle régulier des emplacements de stationnement (en ce compris dans emplacements réservés aux personnes porteuses d'un handicap) réduit l'utilisation frauduleuse de ceux-ci, ce qui est bénéfique pour les PMR.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation	0	/

possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)		
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Un contrôle régulier des zones de stationnement et des zones de livraison réduit le nombre et la fréquence de véhicules stationnés en double-file ou de manière illicite sur les trottoirs, les pistes cyclables, sur les arrêts de bus, dans les carrefours, etc. L'action est donc bénéfique pour la sécurité et le confort des modes actifs.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait des bénéfices environnementaux, principalement au niveau socio-économique (favorisation de la rotation du stationnement et embauche éventuel de personnel pour le contrôle) et pour les PMR (réduction de l'utilisation frauduleuse des emplacements qui leur sont réservés). La non-mise en œuvre du projet de PCM entrainerait ainsi une perte de bénéfice environnemental.

Le projet de PACS devra par ailleurs être révisé pour intégrer ces éléments.

Recommandations

- Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.CT.17**

Evaluer avec les écoles les possibilités de mise en place de rues scolaires

Description de l'action	<p>Cette action consiste à évaluer avec les écoles la mise en place de rues scolaires.</p> <p>Pour rappel, une 'rue scolaire' est « une rue dans laquelle il y a une école et qui est temporairement fermée à la circulation motorisée aux heures d'entrée et de sortie de classes. Concrètement, une barrière mobile sera placée à l'entrée de la rue afin de couper l'accès aux voitures, motos et cyclomoteurs. Toute la largeur de la voirie sera alors entièrement réservée aux piétons et cyclistes, ces derniers devant rouler au pas et céder la priorité aux piétons. De cette manière, les enfants, parents et enseignants pourront arriver et quitter l'école de manière sécurisée, saine et agréable. Cette mesure a pour objectif d'améliorer la sécurité des enfants aux abords des écoles. De plus, la rue scolaire favorise une meilleure qualité de l'air et favorise les contacts entre parents lors de cette acquisition temporaire de l'espace public. La durée de fermeture de la rue est généralement courte (30 à 45 minutes) et uniquement pendant les périodes scolaires »⁵⁰.</p>
Mesures Good Move	GOOD NEIGHBOURHOOD A.3 / #10
Actions liées	Cf. A.P.4



Photo 30 : Première rue scolaire inaugurée à Forest en 2019 – rue du Mystère –écoles Parkschool et l'Institut Saint-Denis (source : commune de Forest)



Photo 31 : Exemple d'une rue scolaire à Bruxelles (source : Commune de Woluwe-Saint-Pierre)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/

⁵⁰ Plus d'informations sur le site web communal de Forest : <http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communaux/mobilite/rue-scolaire>

L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	+	Impact positif possible si la rue scolaire entraîne l'embauche l'engagement d'une personne pour gérer les accès de la rue scolaire, dans l'école (pour que la gestion puisse se faire par l'école) et/ou d'un gardien de la paix et/ou d'une personne via des aides à la promotion de l'emploi (APE).
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	0	/
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Le nombre d'emplacements de stationnement est temporairement et localement réduit par la rue scolaire pour les parents venant en voiture déposer leurs enfants à l'école. Vérifier s'il a des possibilités de stationnement (idéalement hors voirie) plus loin.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	-	Une rue scolaire sur un axe de transports en commun est néfaste pour la circulation des bus/tram.
L'action permet l'accessibilité PMR	0	/
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	La mise en place d'une rue scolaire (et donc forte réduction de la circulation motorisée) entraîne une amélioration de la qualité de l'air aux abords directs de l'école.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie et maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La rue scolaire permet l'appropriation temporaire de la rue par les parents et les enfants de l'école ainsi que les habitants pour des usagers autres que la circulation (interactions sociales, jeux, etc.).
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein	0	/

de la commune et avec les communes voisines		
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Réduction des nuisances sonores liées au trafic motorisé dû à la présence d'une école dans la rue.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La rue scolaire permet l'appropriation temporaire de la rue par les parents et les enfants de l'école ainsi que les habitants pour des usagers autres que la circulation (interactions sociales, jeux, etc.).
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration de la sécurité routière aux abords des écoles (en particulier pour les modes actifs), où se concentrent les risques d'accidents étant donné le nombre important d'interactions aux heures d'entrée/sortie de l'école. Il s'agit toutefois de s'assurer que la sécurité routière est bien garantie au niveau des accès à la rue scolaire et que les problèmes n'ont pas simplement été reportés ailleurs.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif en termes d'amélioration de la sécurité routière aux abords d'écoles, de mise à l'emploi, de réduction des nuisances sonores et de l'appropriation de l'espace public pour des usages autres que la circulation. Afin d'éviter d'impacter négativement

l'efficacité des différents réseaux de circulation, il est préférable de mettre en place une rue scolaire sur un axe de niveau QUARTIER.

La non-mise en œuvre du projet de PCM entraînerait une perte de bénéfice environnemental, étant donné la problématique de la sécurité routière aux abords d'écoles et les bénéfices liés à la rue scolaire relevés ci-dessous.

Recommandations

Mobilité :

- Focaliser les discussions sur ce dispositif avec les écoles qui ne sont pas implantées le long d'axes Auto / TP de niveau PLUS ou CONFORT ;
- Suivre les recommandations de Bruxelles-Mobilité pour la mise en place d'une rue scolaire⁵¹.
- S'assurer que la sécurité routière est garantie aux niveau des accès à la rue scolaire et que les problèmes n'ont pas simplement été reportés ailleurs.

⁵¹ Pour plus d'informations, consulter le site web suivant : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>

6.2.3 Fiches d'évaluation par action à moyen terme (5 à 10 ans)

6.2.3.1 A.MT.P1

Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.P1**

Projet de réaménagement de l'avenue Albert (*)

Description de l'action	<p>L'action prévoit un réaménagement de façade à façade de l'avenue Albert. Le 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. Aucune demande de permis d'urbanisme n'a encore été émise à ce jour. Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La réfection et l'élargissement des trottoirs ; ■ Création de pistes cyclables séparées de part et d'autre de l'avenue (en remplacement des pistes cyclables marquées actuelles). <p><i>(*) Note dans le projet de PCM : L'action A.MT.P1 pourrait se faire à plus long terme étant donné les moindres enjeux par rapport aux autres voies régionales (W. Ceuppens, Reine Marie-Henriette, etc.)</i></p>
Mesures Good Move	Good Network B.1 / #21-22-24, B.4 et Good Partner E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. Actions AC.4, AC.16, AP.1, AP.3, AP.8, AP.9, ACT.7



Figure 118 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 119 : Avenue Albert, au niveau de la station de tram (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 120 : Avenue Albert, à la hauteur du croisement avec l'Avenue Molière (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	L'action améliore 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 même, la réfection et l'élargissement des trottoirs est bénéfique pour les cheminements piétons sur cet axe Piéton PLUS.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'accessibilité des transports en commun peut s'en retrouver facilitée au niveau de l'arrêt de tram et de bus Berkendael.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'élargissement des trottoirs, s'ils respectent les normes de largeur en vigueur, permettra de grandement améliorer l'accessibilité de cette avenue et des zones qu'il dessert (et donc relier Vanderkindere à Uccle au parc de Forest). L'accessibilité à l'arrêt de tram pourrait également être amélioré via une réduction de la hauteur de la bordure. Impact positif attendu pour l'accessibilité de l'arrêt de bus Berkendael pour les PMR.
Air, climat et énergie		

L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	La qualité des espaces publics (des trottoirs) sera renforcée via le réaménagement complet de cette avenue et l'élargissement des espaces piétons.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	L'impact de l'action sur la valorisation du patrimoine immobilier forestois peut être positive, à condition que l'aménagement proposé mette en évidence et souligne le patrimoine localisé aux abords et à proximité de cette avenue (tel que l'hôtel Rizzo). Cet aspect n'est pas détaillé dans le projet de PCM.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si le réaménagement complet de cette avenue et l'élargissement des trottoirs comprend la création de nouvelles zones vertes de qualité dans les espaces publics situés aux abords de la voirie.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si le réaménagement complet de cette avenue et l'élargissement des trottoirs comprend l'amélioration de la qualité biologique des espaces verts existants situés aux abords de la voirie. Cet aspect n'est pas détaillé dans le projet de PCM.
Sols et eaux		

Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	Idem que ci-dessus.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Les actions mises en place au sein de ce PCM permettent de limiter les risques d'accidents en proposant une séparation bien marquée entre les différents usagers. L'effet de sécurité s'en verra amélioré.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet d'aménagement de pistes cyclables et d'élargissement des trottoirs sur l'avenue Albert ait un impact globalement positif sur l'environnement. L'élargissement des trottoirs constitue une opportunité pour proposer un aménagement qualitatif plus étendu, notamment pour le milieu biologique (par la valorisation et/ou la création de nouveaux espaces verts) et le patrimoine bâti (en mettant en valeur par exemple l'hôtel Rizzo).

L'action encourage les modes actifs (la marche et le vélo) en offrant des cheminements de qualité et sûr (via le remplacement des marquages au sol par des pistes cyclables séparées). La largeur des pistes cyclables prévues est toutefois inférieure aux standards de qualité.

La non-mise en œuvre du projet de PCM induirait ainsi une perte de bénéfice environnemental, puisque les trottoirs ne seraient pas élargis et que les pistes cyclables en lieu propre ne seraient pas créées.

Recommandations

Faune et Flore / Sols et eaux :

- Inclure le trajet « vert » du tram et en augmenter la qualité écologique ;
- Prévoir la création de nouveaux espaces verts (de qualité biologique, esthétique, voire également récréative) et des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. jardins de pluie) dans le cadre du projet de réaménagement ;

Mobilité :

- Vérifier que l'arrêt de tram soit bien accessible aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, etc.) ;
- Prévoir des pistes cyclables séparées de 2,5m.

Fiche d'évaluation de l'action A.MT.P2
Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (phase 2)

Description de l'action	<p>L'action prévoit le réaménagement de la partie nord de la chaussée de Bruxelles, depuis le carrefour formé par la rue Saint-Denis et la rue des Abbesses jusqu'au croisement avec l'avenue Zaman.</p> <p>Selon le RIE élaboré sur la phase 1 du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, il est prévu que cette portion soit réaménagée en zone de circulation à 30 km/h et comprenne notamment de nouveaux aménagements pour les piétons et cyclistes sous le pont de la voie de chemin de fer. Selon le plan de circulation établi pour la zone, une partie de la chaussée de Bruxelles (entre la rue Marguerite Bervoets et la rue Saint-Denis) sera mise en sens unique (en direction de la place Saint-Denis).</p> <p>L'action s'inscrit également dans le projet '<i>Tracé de l'Eau</i>', qui s'inscrit lui-même dans une démarche de gestion intégrée des eaux pluviales sur quatre secteurs du cœur de Forest. La note explicative décrit le projet comme suit : « <i>Les zones dédiées aux piétons sont clairement identifiées au regard de la chaussée où circulent les voitures, les poids lourds et les transports en commun. Les cyclistes circulent au même niveau que les piétons sur une piste cyclable indépendante à double sens. Un maillage vert s'articule à l'ensemble tout le long de la zone, séparant les cyclistes et les piétons des voitures et des transports, grâce à l'installation de jardins de pluie⁵² dont les dimensions varient selon l'espace disponible et les contraintes d'usages présentes (entrées de garage, passage piétons ...). Ces jardins de pluie participent à la gestion des eaux pluviales en amont de la plaine</i> ».</p> <p>Ce projet est en cours d'étude. Il n'a pas encore fait l'objet d'une demande de permis et d'une évaluation des incidences.</p>
Mesure Good Move	Good-Neighborhood A.4 / #12, Good Network B.1 / #20-21-22-24 et B.4 / #28
Actions liées	Cf. A.C.4, A.C.16, A.P.1, A.P.5, A.P.8, A.P.9

⁵² Les jardins de pluie sont des noues semi-enterrées. Ils sont remplis de terre arable et granulats de croissance avec un espace vide moyen de 35%. Les vides permettront la rétention de l'eau, impliquant une temporisation des eaux pluviales avec infiltration progressive mais impliquant également une réserve d'eau constante pour les plantes.

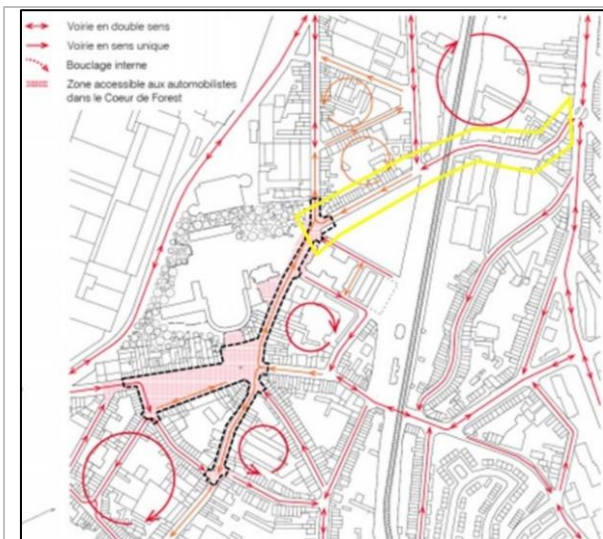


Figure 121 : Périmètre d'intervention de l'action (en jaune), situé sur le futur plan de circulation du quartier de la place Saint-Denis (source : RIE du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, mars 2021)



Photo 32 : Chaussée de Bruxelles, entre le chemin d'accès à la gare de Forest-Est et la rue des Abbesses (source : Google Maps, mai 2019)

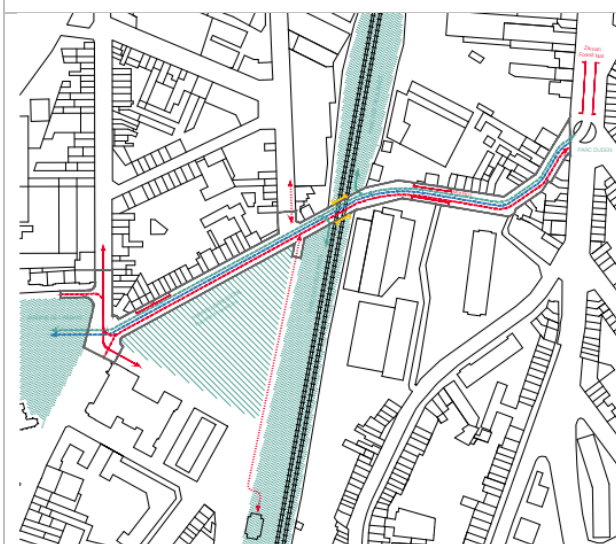


Figure 122 : Actions prévues dans le périmètre d'intervention dans le cadre du projet 'Tracé de l'eau' (source : Tracé de l'eau, note explicative, avril 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/

L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Une amélioration peut être attendue en matière de cheminements piétons et cyclables vu les objectifs du projet. Cet aspect n'est toutefois pas suffisamment décrit dans le projet de PCM pour pouvoir identifier précisément les incidences.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Selon le projet de PCM, une trentaine de places seront 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 Bervoets (constructions d'immeubles en cours).
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Une amélioration peut être attendue en matière d'accessibilité PMR vu les objectifs du projet en matière d'accessibilité piétonne et d'aménagement de plain-pied. Cet aspect n'est toutefois pas suffisamment décrit dans le projet de PCM pour pouvoir identifier précisément les incidences.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Amélioration locale attendue suite à la réduction du trafic motorisé sur ce tronçon.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif attendu via la création de jardins de pluie, (Tracé de l'eau) qui permettent la rétention de l'eau et permettent le développement de végétation.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à	0	/

effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.		
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Impact positif attendu suite au réaménagement de ce tronçon.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Impact visuel généré par le réaménagement du tronçon peut être potentiellement positif pour l'appréciation du patrimoine bâti dans la zone (concentré aux n°s 46-54).
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Impact positif attendu sur l'environnement sonore des habitants sur ce tronçon étant donné la réduction du trafic une fois le nouveau plan de circulation mis en place.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif attendu via la création de jardins de pluie, dans lesquels peut pousser de la végétation.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	+	Impact positif attendu via la création de jardins de pluie, qui permettent la rétention de l'eau et permettent le développement de végétation.
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Idem que ci-dessus.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	Le projet de réaménagement des anciennes places de parking est potentiellement impactant mais n'est toutefois pas suffisamment décrit par le PCM que pour pouvoir y formuler les incidences.
L'espace public est confortable, sécurisant	+	La mise en sens unique et la diminution des emplacements de stationnement voiture implique une réduction de conflits

		potentiels entre usagers. La sécurité est donc légèrement améliorée.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le projet de réaménagement de ce tronçon de la chaussée de Bruxelles ait un impact positif sur l'environnement, en particulier en ce qui concerne la mobilité, la sécurité routière et la gestion de l'eau.

La non-mise en œuvre du projet de PCM n'implique pas forcément la non-réalisation du projet, celui-ci faisant partie du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest et du 'Tracé de l'eau'. Sa valeur ajoutée réside dans le fait qu'il rassemble les informations sur les différents projets en cours ou à venir et aide à orienter les choix de réaménagement.

Recommandations

/

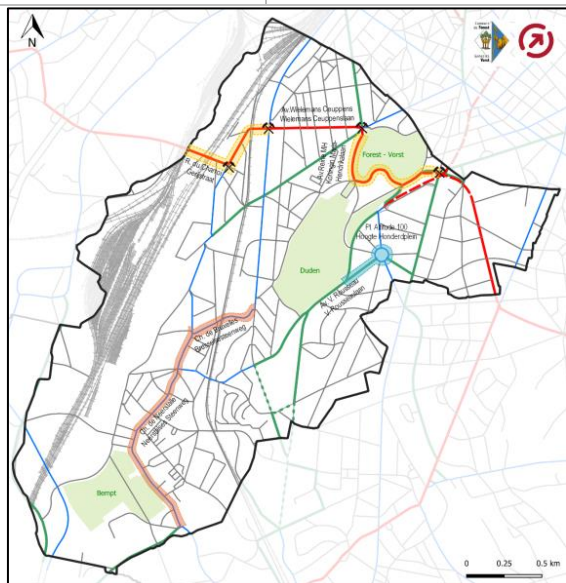
Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.P3**

Projet de réaménagement des carrefours Albert, Rochefort, Wiels, Charroi, et de l'avenue du Charroi (voire de l'avenue Reine Marie-Henriette*) dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade

Description de l'action	<p>Lors de l'arrivée du tram de la rocade, les actions suivantes seront mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Suppression de quelques places de stationnement le long de l'avenue Besme et de l'avenue Reine Marie-Henriette ; ■ Création de pistes cyclables le long des deux avenues ; ■ Réaménagement des carrefours Albert, Rochefort, Wiels et Charroi. <p><i>*Note dans le projet de PCM : En cas de non-passage du tram via l'avenue Reine Marie-Henriette, un réaménagement de celle-ci doit être planifié.</i></p>
--------------------------------	--

Mesures Good Move	Good network B.1 / #20-21-22-24, B.4, B.5 / #34, B.10 / #52 et Good Partner E.4 / #110-112
--------------------------	--

Actions liées	Actions AP.1, AP.8, ACT.8
----------------------	---------------------------



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV TP Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS OV	
Fond de plan - Achtergrond - Chemin de fer - Spoorweg - Parcs - Parks - Fontièbre communale - Gemeentelijke grens	Projets - Projecten Sur le réseau PLUS - Op PLUS netwerk - Aménagement en projet (tram rocade) - Herinrichtingsprojecten in de maak (tram rondweg) - Carrefour à repenser - Heroverweging kruispunt Sur le réseau CONFORT - Op CONFORT netwerk - Améliorations attendues (projets EPCF - Neerstalle) - Verwachte verbeteringen (EPCF projecten - Neerstalle) - Actions à prendre (Altbude 100) - Te ondernemen acties (Hoogte 100)
Spécialisation Multimodale des Voies Multimodale wegen specialisatie - TP - OV PLUS (Chemin de fer - Spoorweg) - TP - OV PLUS - Transport public - Openbaar vervoer PLUS (hors voirie - buiten de weg) - TP Confort - OV Confort - TP Quartier - OV Wijk - TP Autres axes - OV Andere wegen	

Figure 123 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : projet de PCM)



Figure 124 : Carrefour entre l'avenue du Pont de Luttre et la rue du Charroi (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 125 : Carrefour entre l'Avenue Reine Marie-Henriette et la place Rochefort (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Conclusions

Les informations concernant les actions prévues ainsi que l'arrivée du tram de rocade demeurant imprécis, le chargé d'étude ne peut fournir une analyse détaillée des incidences.

Toutefois, il peut être attendu que les projets de réaménagement prévus des différents carrefours et des deux avenues lors de l'arrivée du tram de rocade permettront globalement d'améliorer l'offre en transports en commun au sein du territoire communal.

A noter que le plan régional de qualité paysagère et urbanistique (le 'Beeldkwaliteitsplan' ou BKP)⁵³ est d'application sur le tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires. Le plan constitue un guide mis à disposition des acteurs pour renforcer la cohésion et la qualité des espaces publics du territoire du canal.

Recommandations

Urbanisme, Paysage / Biodiversité, flore et faune :

- Suivre le plan de qualité paysagère et urbanistique (le Beeldkwaliteitsplan – BKP) pour orienter les choix d'aménagements du tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires.

⁵³ Pour plus d'informations sur le 'Beeldkwaliteitsplan' (BKP), adopté en 2019 par la Région de Bruxelles-Capitale, consultez le site web suivant : <https://perspective.brussels/fr/projets/territoire-du-canal/beeldkwaliteitsplan>

Fiche d'évaluation de l'action A.MT.P4
Projet « Parc des Deux Rives »

<p>Description de l'action</p>	<p>L'action prévoit un réaménagement du long de la ligne de chemin de fer 124. Le projet est décrit comme suit : « <i>Parc des Deux Rives : créer pas moins de 12 hectares d'espaces de parc (l'équivalent du parc de Forest !) continus sur une longueur de 2,4 kilomètres le long de la ligne de chemin de fer L124 Bruxelles – Charleroi. Ainsi il sera possible de traverser Forest du nord au sud en reliant le Wiels au parc Jacques Brel et à terme les gares de Bruxelles-Midi, Forest-Est et Uccle-Stalle</i> ».</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le réaménagement des accès vers le Wiels et la création de nouveaux accès vers les équipements culturels et scolaires ; ■ Mettre en réseau les parcs de la zone (dont le parc Duden). Le projet propose également un réaménagement de ce dernier (implantation de gradins) ■ Réaménagement des accès de cet espace depuis le réseau viaire existant (tant en terme de qualité que de nombre d'accès) <p><i>Plus d'informations sur le projet au chapitre 5 du présent rapport d'incidences.</i></p> <p>Le projet de PCM prévoit les actions complémentaires suivantes, qui sont évaluées dans la présente fiche :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ S'assurer de la bonne cohabitation entre les piétons et les autres usagers ; ■ S'assurer de l'accès de la ligne de chemin de fer 124 depuis le réseau vicair existant (en terme de qualité et de nombre d'accès) ; ■ Intégration du pôle d'échange que constitue la gare de Forest-Est.
---------------------------------------	--

<p>Mesures Good Move</p>	<p>Good network B.4 et Good Partner E.4 / #110-112</p>
---------------------------------	--

<p>Actions liées</p>	<p>Cf. A.CT.3, A.MT.3</p>
-----------------------------	---------------------------

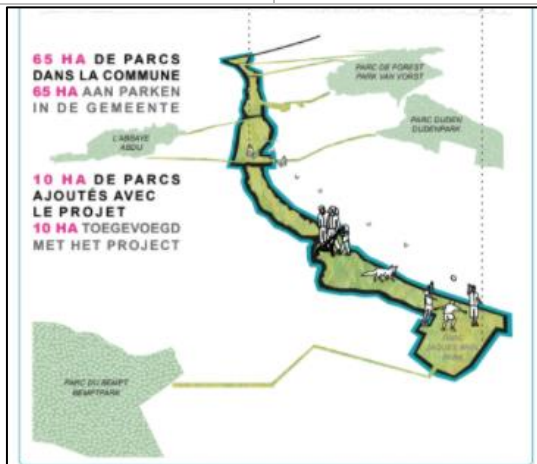


Figure 126 : Vue aérienne du périmètre de l'action (20180315_P2R_Dépliant.pdf - Google Drive, sept. 2021)



Figure 127 : Illustration du projet (source : PCM de Forest, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La volonté du projet de PCM de s'assurer de la bonne cohabitation entre les piétons et les autres usagers est bénéfique pour la bonne réalisation des réseaux Piéton et Vélo.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'accessibilité en transports en commun est particulièrement mise en évidence et traitée au sein de cette action. Le fait de s'assurer de la bonne intégration des accès à la gare de Forest-Est ainsi que des accès à la ligne de chemin de fer 124 est bénéfique pour la commune de Forest.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'accessibilité en général est au centre de l'action. Bien que la dimension PMR soit en principe comprise dans la notion d'accessibilité, les incidences en la matière sont particulièrement dépendants des aménagements finaux choisis (non précisés dans le projet de PCM).
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/

L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	0	/
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/

L'espace public est confortable, sécurisant	+	Impact positif attendu étant donné l'attention de l'action à la bonne cohabitation et l'accessibilité des/entre les usagers.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que le fait de s'assurer de l'accessibilité et de l'intégration des pôles de déplacement en transports en commun (Forest-Sud) ait un impact globalement positif sur l'environnement (via une fréquentation augmentée et une visibilité améliorée).

La non-mise en œuvre du projet de PCM n'induirait pas particulièrement de perte de bénéfice environnemental, puisque le projet des Deux Rives est d'ores et déjà prévu. Toutefois, le PCM permet de mettre en évidence certaines zones qui méritent davantage de réflexion en vue de la bonne intégration du projet de parc dans le réseau multimodal du territoire forestois. A noter que l'articulation avec l'action A.CT.3 ne doit pas être négligée.

Recommandations

Mobilité / Faune et Flore / Sols et eaux :

- Articuler la présente action avec les objectifs de l'action A.CT.3.

Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.1**

Réaménagement de l'Altitude 100 (et de l'av. Victor Rousseau : tronçon jusqu'à Jupiter)

Description de l'action	<p>Pour rappel, le réaménagement de la place de l'Altitude 100 est préconisé spécifiquement par le présent PCM qui doit être repensé en tant qu'espace public et non plus en tant que carrefour automobile.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rendre plus agréable les déplacements entre les deux avenues ; ■ Réduction du trafic en voirie ; ■ Mise en place du plan de circulation ; ■ Travailler sur la question des livraisons des commerces et autres activités de la zone ;
Mesures Good Move	<p>Good Neighbourhood A.2 / #5, A.4 / #12 et A.6 / #19, Good network B.1 / #21-22-24, B.4 / #28, et Good Partner E.4 / #110-112</p>
Actions liées	<p>Cf. A.P.6, A.CT.2, A.MT.5</p>

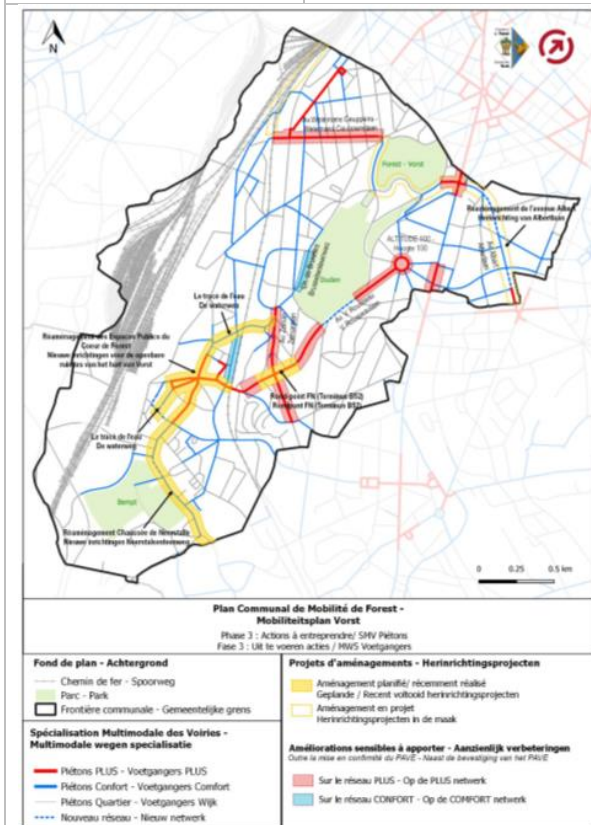


Figure 128 : Vue aérienne du périmètre de l'action et ensemble des projets (source : projet de PCM, 2021)

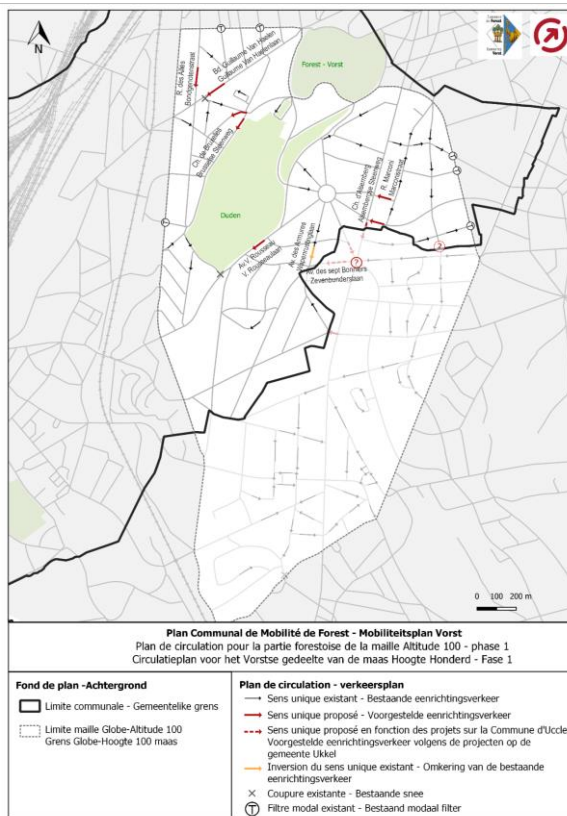


Figure 129 : Plan de circulation de la maille 'Altitude100' (source : projet de PCM, octobre 2021)



Figure 130 : Depuis l'avenue Victor Rousseau vers l'altitude 100 (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 131 : Etat des trottoirs de l'avenue Victor Rousseau (source : (source : projet de PCM, octobre 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Augmentation de l'attractivité des commerces sur la place Altitude 100 par l'amélioration de la qualité de l'espace public et de l'accessibilité pour les modes actifs et les TP.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif attendu pour la circulation piétonne et cycliste sur la place Altitude 100 et les voiries adjacentes.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si le projet comprend le placement d'arceaux vélo supplémentaires.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Réduction plus ou moins importante du stationnement en voirie attendue. Le projet de PCM ne précise pas le nombre concerné et si une compensation hors voirie est planifiée.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	+	Impact positif attendu en matière de gestion des livraisons des commerces et autres activités dans la zone.
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Amélioration attendue de l'accessibilité des arrêts de tram et de bus situés sur la place Altitude 100, et de la vitesse de desserte grâce à la réduction du trafic routier.

L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif attendu, en particulier si toute la place est aménagée de plain-pied (<i>cf. proposition de l'A.P.6</i>), ce qui facilite fortement les déplacements des PMR
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Diminution du trafic routier via cette place et donc amélioration locale de la qualité de l'air attendue.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes et la plantation d'arbres, l'utilisation de revêtements perméables et l'utilisation de matériaux n'absorbant pas le rayonnement solaire.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Impact positif attendu en termes d'amélioration de la qualité de l'espace public et aspect paysager.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Mise en valeur de l'Eglise Saint-Augustin, inscrite à l'inventaire 'Irismonument' et située au centre de la place Altitude 100.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Diminution du trafic routier sur la place et sur ses abords, et donc amélioration locale de la qualité de l'air.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes sur la place et sur ses abords (zone très minéralisée en situation existante)..
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		

Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes en pleine terre.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de dispositifs de gestion de l'eau (ex. noues urbaines) sinon de nouvelles zones vertes.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Réduction du trafic routier et par là diminution des conflits potentiels entre les usagers. Le risque d'accidents impliquant les trams et les rails (risque de chute à vélo)
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif tout particulièrement en ce qui concerne la mobilité piétonne, cyclable et en transports en commun. Les déplacements des PMR seraient facilités par la mise de plain-pied de la place et de ses abords (cf. *proposition de l'A.P.6*) et la sécurité en serait améliorée grâce à la réduction du trafic motorisé. La pollution de l'air et les nuisances sonores seraient réduites au niveau local. Enfin, l'amélioration de la qualité de l'espace public et la réduction des nuisances sonores et pollutions d'air seraient bénéfiques aussi aux commerces présents sur cet axe, qui gagneraient ainsi en attractivité. Comme prévu dans le projet de PCM, une réflexion sur les zones de livraison est indispensable pour éviter tout impact négatif économique pour les commerces de la zone et en mobilité (stationnement illicite à des endroits inappropriés par ex.).

Par conséquent, la non-réalisation du projet de PCM entraînerait la perte des bénéfices environnementaux décrits ci-dessus.

Par ailleurs, le projet de réaménagement est l'occasion d'augmenter la qualité biologique dans la zone (très minéralisée à l'heure actuelle) et d'installer des dispositifs pour mieux gérer les eaux pluviales et de ruissellement.

Recommandations

Faune et Flore :

- Inclure la création d'espaces verts à valeur biologique et esthétique dans le projet d'aménagement de la place Altitude 100 et des voiries adjacentes.

Sols et eaux :

- Inclure la création de dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. noues urbaines, jardins de pluie) dans le projet d'aménagement de la place Altitude 100 et des voiries adjacentes.

Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.2** Réaménagement de la chaussée d'Alseberg (tronçon piéton-PLUS)

Description de l'action	<p>L'action prévoit un réaménagement de la chaussée d'Alseberg, 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.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement de plain-pied ; ■ Augmentation de la perméabilité transversale de l'axe de suppression de quelques places de stationnement ; ■ A défaut, ou à plus court terme, une réfection des trottoirs est à réaliser. ■ Réduction du trafic automobile afin de rendre cette artère plus conviviale.
--------------------------------	---

Mesures Good Move	Good Neighbourhood A.2 / #5, Good network B.1 / #21-22 et Good-Partner E.4 / #110-112
--------------------------	---

Actions liées	/
----------------------	---

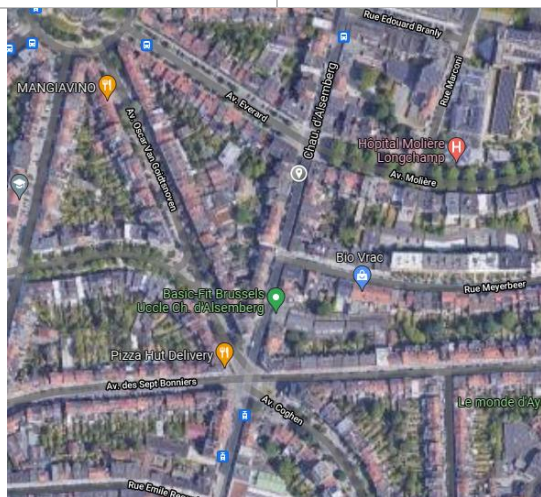


Figure 132 : Vue aérienne du périmètre de l'action



Figure 133 : Chaussée d'Alseberg (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 134 : Image du projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg en traversée d'Uccle, prévu en 2023 (source : Bruxelles-Mobilité)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
--------------------------	--------------	--

Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	Augmentation de l'attractivité des commerces sur cet axe de par l'amélioration de l'espace public et de l'accessibilité pour les modes actifs et les TP.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	+	Connexion plus aisée en TP et en vélo entre Albert et le centre d'Uccle.
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif attendu pour la circulation piétonne et cycliste (davantage d'espace).
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si le projet comprend le placement d'arceaux vélo supplémentaires.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	Réduction plus ou moins importante du stationnement en voirie attendue.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	Amélioration de l'accessibilité des arrêts de TP et du temps de parcours sur cet axe grâce à la réduction du trafic routier qui ralentit les trams circulant en mixité.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif attendu suite à la mise de plain-pied de toute la voirie, ce qui facilite fortement les déplacements des PMR
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Diminution du trafic routier sur cet axe et donc amélioration locale de la qualité de l'air attendue.
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes et l'utilisation de revêtements perméables et/ou de matériaux n'absorbant pas le rayonnement solaire.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Impact positif attendu en termes d'amélioration de la qualité de l'espace public et aspect paysager.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	+	Mise en valeur des bâtiments inscrits à l'inventaire 'Irismonument' qui sont situés sur la chaussée d'Alseberg.
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Diminution du trafic routier sur cet axe et donc amélioration locale de la qualité de l'air attendue.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Impact positif possible si les arbres d'alignement présents sur la chaussée d'Alseberg sont maintenus dans le projet.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes en pleine terre.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Impact positif possible si le projet de réaménagement comprend la création de dispositifs de gestion de l'eau (ex. noues urbaines, zones vertes)
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Réduction du trafic routier et par là diminution des conflits potentiels entre les usagers. Le risque d'accidents impliquant

		les trams et les rails reste présent rails (risque de chute à vélo).
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact environnemental positif tout particulièrement en ce qui concerne la mobilité piétonne, cyclable et en transports en commun. Les déplacements des PMR seraient facilités par la mise de plain-pied de la chaussée et la sécurité en serait améliorée grâce à la réduction du trafic motorisé. La pollution de l'air et les nuisances sonores seraient réduites au niveau local. Enfin, l'amélioration de la qualité de l'espace public et la réduction des nuisances sonores et pollutions d'air seraient bénéfiques aussi aux commerces présents sur cet axe, qui gagneraient ainsi en attractivité.

Par conséquent, la non-réalisation du projet de PCM entraînerait la perte des bénéfices environnementaux décrits ci-dessus.

Par ailleurs, le projet de réaménagement est l'occasion d'augmenter la qualité biologique de cet axe (peu qualitatif à l'heure actuelle, mis à part les arbres d'alignement) et d'installer des dispositifs pour mieux gérer les eaux pluviales et de ruissellement.

Recommandations

Faune et Flore :

- Inclure la création de zones vertes dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Alseberg.

Sols et eaux :

- Inclure la création de dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. noues urbaines) dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Alseberg.

Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.3**

Aménager les abords de gares et principaux pôles d'échange

Description de l'action	<p>L'action prévoit d'aménager les abords de la gare de Forest-Est, via le projet « Tracé de l'Eau » et le projet « Parc des Deux Rives » ; les abords de la gare de Forest-Midi et enfin, le réaménagement des abords de la station de métro Albert.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'amélioration des connexions piétonnes vers les gares de Forest-Est (escaliers remis en états, etc.) ; ■ Rendre accessible les gares aux PMR (gare de Forest-Est et gare de Forest-midi) ; ■ Dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade, Dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade, un réaménagement des abords de la station de métro Albert sera réalisé en cas de passage du tram en surface. A défaut, un tel réaménagement devra être planifié.
Mesures Good Move	Good Neighbourhood, Good Service C.5 - C.8 et A.6 #19, et Good network E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.1, A.CT.3, A.MT.P4



Photo 33 : Nouvel accès à la gare Forest-Est depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé (source : RIE du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest, ARIES 2021)



Figure 136 : Avenue Albert (source : Google Maps, mars 2021)



Figure 135 : Gare de Forest-midi (source : projet de PCM, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Amélioration attendue de l'accessibilité piétonne aux abords des deux gares et de la station de métro Albert. Le projet de PCM ne précise pas quel sera l'impact de l'action en matière d'accessibilité cyclable.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	+	L'amélioration des abords de ces pôles de transports publics est bénéfique pour l'accessibilité des transports publics de manière générale.
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif attendu pour les PMR circulant aux abords des deux gares et de la station de métro.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Une meilleure accessibilité aux pôles de transports publics incite à leur utilisation et contribue par conséquent à la réduction de la circulation automobile.

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Impact positif attendu puisque les interventions prévues améliorent l'attractivité des pôles.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	+	L'amélioration des abords de la gare de Forest-Midi renforce les liens entre les communes de Forest et d'Anderlecht.
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Idem que ci-dessus.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si l'action comprend la création de nouvelles zones vertes aux abords de ces pôles.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Amélioration attendue du confort et du sentiment de sécurité des usagers des TP, en particulier en ce qui concerne Forest-midi (espace public et accès peu qualitatifs).

L'action favorise l'accessibilité des espaces verts

0

/

Conclusions

Il est attendu que l'action impacte de manière positive l'intermodalité et l'accessibilité des transports en commun à Forest. La qualité de l'espace public est augmentée aux abords des gares de Forest-Est, Forest-Midi et de la station de métro Albert, tout comme le confort général des usagers des transports en commun et le sentiment de sécurité. Par ailleurs, L'amélioration des abords de la gare de Forest-Midi (située entre les communes de Forest de d'Anderlecht) est bénéfique pour le renforcement des liens entre les deux communes.

Etant donné l'existence de projets concernant les abords d'une des deux gares (Forest-Est) et de la station Albert, le projet de PCM vient appuyer ces projets et renforcer les bénéfices environnementaux attendus.

Recommandations

Mobilité :

- Articuler les objectifs de la présente action avec ceux des actions A.P.1, A.CT.3, A.MT.P4./

Fiche d'évaluation de l'action A.MT.4
Evaluer la nécessité d'améliorer le confort de déplacements des cyclistes le long de l'avenue Van Volxem.

Description de l'action	<p>L'action prévoit un réaménagement le long de la portion de l'avenue Van Volxem et le PCM envisage de repenser la mobilité le long de cette avenue.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés ; ■ Un réaménagement léger du carrefour formé avec l'avenue Van Volxem est prévu dans le cadre d'un Contrat de Renovation 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 ; ■ Dans le cadre du Masterplan 'Forest-sur-Senne', une amélioration des cheminements cyclables et la création d'une piste cyclable séparée sur l'avenue Van Volxem est notamment envisagée côté ouest (en lieu et place de la piste cyclable marquée existante) ; ■ A moyen-long terme, il y aura également lieu de séparer de manière plus marquée les cyclistes de la circulation automobile sur l'ensemble de cette avenue, si le réseau-PLUS est maintenu sur cette voirie (ambition d'un réseau vélo-PLUS le long des voies de chemin de fer).
Mesures Good Move	Good network B.4
Actions liées	/



Figure 137 : Vue aérienne du périmètre de l'action



Figure 138 : Piste cyclable marquée sur l'avenue Van Volxem (source : CSD Ingénieurs, octobre 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Impact positif attendu vu l'objectif poursuivi d'améliorer les cheminements cyclables et de créer une piste cyclable séparée.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+/-	Selon le résultat de la réflexion sur la mobilité sur cet axe, une réduction de l'emprise du stationnement en voirie peut potentiellement avoir lieu.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Impact positif attendu pour les éventuels PMR qui empruntent les infrastructures cyclables en fauteuil roulant motorisé.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Offrir des aménagements cyclables de qualité incite à l'utilisation du vélo, ce qui bénéficie pour diminuer la pollution de l'air liée au trafic routier sur cet axe.
L'action contribue au développement d'îlots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	Idem que ci-dessus.

L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	0	/
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Idem que ci-dessus.
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si le réaménagement futur comprend la création de nouvelles zones vertes le long des trottoirs.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+	Impact positif possible si le revêtement des emplacements de stationnement est perméable.
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Impact positif possible si le taux d'imperméabilisation est réduit suite au réaménagement de la voirie.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le confort et la sécurité des cyclistes sur cet axe sont améliorés.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Vu l'objectif poursuivi, il est attendu que l'action améliore le cheminement cycliste sur cet axe important pour la circulation cycliste. Le confort et la sécurité cyclable en seraient améliorés.

Cette action est aussi l'opportunité pour améliorer la qualité biologique de l'avenue van Volxem et d'en diminuer le taux d'imperméabilisation.

La non-réalisation du projet de PCM impliquerait la perte de bénéfice environnemental, tel que décrit ci-avant. D'autant plus que la continuité du réseau cyclable en serait impactée négativement étant donné les projets sur les tronçons de l'avenue dans le nord de Forest.

Recommandations

Faune et Flore:

- Inclure la création de nouvelles zones vertes le long de l'avenue van Volxem dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue.

Sols et Eaux :

- Choisir un revêtement perméable pour les emplacements de stationnement voiture dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue.

Fiche d'évaluation de l'action **A.MT.5**

Réaménager l'avenue Victor Rousseau

Description de l'action	<p>L'action prévoit une réorganisation du stationnement, élargissement des trottoirs et aménagements cyclables (dans le cadre du projet d'extension de l'école) et cela, au minimum au sein de la section Bourgogne-Mystère.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La valorisation et la mutualisation du stationnement en voirie ; ■ La sécurisation et l'assurance de l'accessibilité des voiries et des espaces publics ; ■ L'élargissement et/ou une amélioration des cheminements piétons sur les autres tronçons de l'av. Victor Rousseau et l'av. du Globe non-concernés par le projet STIB (cf. A.CT.P3), par exemple en rendant le stationnement longitudinal plutôt qu'en épi le long de l'avenue V. Rousseau ; ■ La mise en place d'un couloir végétal le long de l'avenue V. Rousseau est également envisagé. ■ La création d'un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés ; ■ L'uniformisation des pratiques de conception des projets sur l'espace public ; ■ Aménagement d'une piste cyclable séparée dans le sens de la montée au minimum jusqu'à la hauteur de la rue du Mystère.
--------------------------------	--

Mesures Good Move	Good Neighbourhood A.4 / #12, Good network B.1 / #21-22-24 et B.4 / #28-29 ainsi que Good Partner E.4 / #110-112
--------------------------	--

Actions liées	Cf. A.CT.P3, A.CT.2, A.MT.1
----------------------	-----------------------------

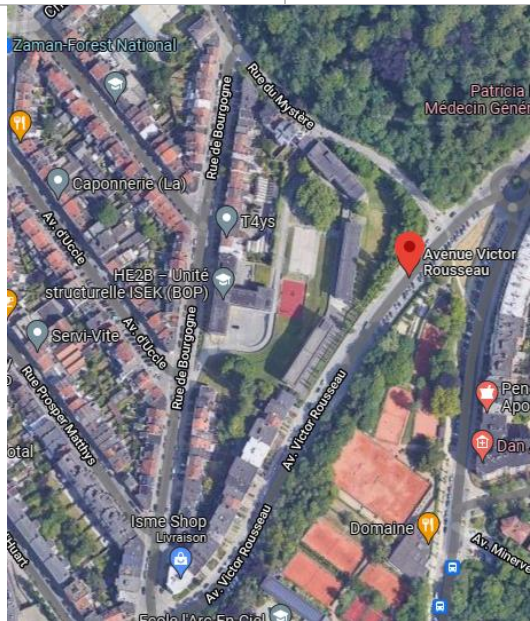


Figure 139 : Vue aérienne du périmètre de l'action



Figure 140 : Avenue Victor Rousseau – section rue du Mystère (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 141 : Avenue Victor Rousseau à la hauteur de la section rue de Bourgogne (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Photo 34 : Trottoir sur l'av. Rousseau (source : Projet de PCM, mars 2021)



Photo 35 : Trottoir sur l'av. du Globe (source : Projet de PCM, mars 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	0	/
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Amélioration attendue de la qualité des aménagements piéton (trottoirs plus larges) sur cet axe Piéton PLUS / CONFORT et du cheminement cyclable (piste cyclable séparée au minimum en montée) sur cet axe Vélo CONFORT / PLUS. Sur l'avenue V. Rousseau, si le stationnement en épis est remplacé par du stationnement longitudinal, l'espace ainsi libéré peut être utilisé pour agrandir les trottoirs (actuellement d'une largeur de max. 2m) sur cet axe Piéton PLUS. L'accessibilité de l'école L'Arc-en-ciel en est globalement améliorée.
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	+	Impact positif possible si des arceaux vélos supplémentaires sont installés sur une partie de l'espace libéré, au minimum sur

		les 5 mètres avant chaque traversée piétonne où il est interdit de stationner.
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	+	La création d'une piste cyclable séparée et l'élargissement des trottoirs entraîne automatiquement la réduction d'un certain nombre d'emplacements de stationnement pour voitures afin de libérer de l'espace. La compensation hors voirie n'est pas prévue. Au vu de l'occupation actuelle des 110 emplacements concernés (< 50% en période nocturne et 25% durant la journée), 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 1 km autour de la salle.
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	L'accessibilité PMR sera améliorée si les emplacements PMR sont maintenus et réaménagés de plain-pied (pas de bordures) et si les trottoirs sont rendus plus larges (min. 2m).
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	0	/
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	+	La diminution des espaces minéralisés et imperméables contribue à la réduction des températures lors de fortes chaleurs.
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	+	La réduction de l'offre en stationnement, combinée à la volonté de Forest-National de dissuader tout stationnement à moins de 1 km autour de la salle, l'utilisation de la voiture est découragée et réduit ainsi la circulation automobile.
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/
Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Le projet contribue à l'amélioration globale de la qualité de l'espace public sur cette avenue fortement dominée par le stationnement automobile. Impact positif aussi si installation de bancs à intervalle régulier, avec une extension du trottoir à la hauteur de la rue du Mystère et la prolongation de l'alignement des arbres côté impair.

L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	0	/
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si création de zones vertes de chaque côté de la voirie, surtout du côté impair entre les n°s 107-149 où l'alignement des arbres est interrompu.
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	0	/
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	+/-	La mise en place d'un couloir végétal réduit le taux d'imperméabilisation des sols dans la zone. Impact positif possible aussi si le revêtement choisis pour les emplacements de stationnement est perméable. Impact négatif attendu (négligeable), car l'amélioration des trottoirs (via entre autres leur agrandissement) imperméabilise davantage le sol.
Les éléments de maillage bleu sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	+	Augmentation du taux d'infiltration des eaux pluviales dans le sol si l'espace dédié à la circulation est réduit et utilisé pour augmenter les espaces verts ou perméables.
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	0	/
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Le projet améliore la sécurité des cyclistes qui pourront circuler de manière confortable en dehors de la circulation automobile, au moins dans le sens de la montée. Amélioration possible du croisement entre l'av. Rousseau et la rue du Mystère (axe Vélo PLUS).
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action ait un impact positif sur l'amélioration des cheminements piétons et cyclistes. La sécurité et le confort des usagers à vélos seront particulièrement améliorés. La qualité de l'espace public en serait également améliorée par rapport à la situation existante, où l'avenue est prédominée par le stationnement.

Selon l'analyse réalisée dans le cadre de l'établissement du projet de PCM, la réduction du stationnement en voirie et sa non-compensation n'engendrerait pas d'incidences négatives significatives, tant au quotidien que lors d'évènements organisés à Forest-National.

Cette action est également l'occasion d'améliorer également l'accessibilité cyclo-piétonne à l'école L'Arc-en-ciel depuis l'avenue V. Rousseau (chemin en mauvais état, peu qualitatif), et d'augmenter le taux de verdurisation, la qualité des sols et la gestion des eaux pluviales. L'agrandissement des trottoirs a toutefois un impact négatif (bien que minime et négligeable) sur la perméabilité des sols.

La non-mise en œuvre du projet de PCM impliquerait une perte de bénéfice environnemental dans plusieurs domaines environnementaux, tel que décrit ci-avant.

Recommandations

Faune, flore:

- Créer des zones vertes de chaque côté de l'avenue.

Paysage :

- Prolonger l'alignement des arbres du côté impair de l'avenue V. Rousseau, en privilégiant la même essence d'arbres.

Mobilité / Être humain :

- Aménager le croisement entre l'av. Rousseau et la rue du Mystère (itinéraire Vélo PLUS) de manière confortable et sécurisée pour les cyclistes et les autres usagers.

6.2.4 Fiche d'évaluation par action à long-terme (> 10 ans)

6.2.4.1 A.LT.1

Fiche d'évaluation de l'action **A.LT.1**

Réaménager la rue de Mérode (dans sa portion reprise dans le réseau piéton-PLUS)

Description de l'action	L'action prévoit un réaménagement de la rue de Mérode dans le but d'améliorer l'attractivité des espaces publics à court terme. Outre les actions à court terme envisagées, le PCM prévoit également des mesures sur le long terme. Cette action comprend : <ul style="list-style-type: none"> ■ Un réaménagement complet de cet axe via par exemple la mise à plain-pied de l'ensemble de la voirie, accompagnée éventuellement d'un partage de l'espace public.
Mesures Good Move	Good Neighbourhood A.4 / #12 et A. A.6 / #19, Good network B.1 #20-21-22-24 et B.4 / #28 et Good partner E.4 / #110-112
Actions liées	Cf. A.P.1, A.CT.5, A.MT.1



Figure 142 : Vue aérienne du périmètre de l'action



Figure 143 : Rue de Mérode au niveau de l'église Saint-Antonijs (source : GoogleMaps, sept. 2021)



Figure 144 : Rue de Mérode (source : GoogleMaps, sept. 2021)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard du scénario tendanciel
Aspects socio-économiques et les biens matériels		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	0	/
L'action favorise la mixité et les activités économiques.	+	L'action d'un réaménagement complet favorise et met en valeur la mixité au cœur de la rue de Mérode, ponctuée de commerces et d'activités économiques sur la longueur (au sein de la portion comprise dans le réseau piétons PLUS).

		L'attractivité des activités économiques pourrait être renforcé par cette action.
L'action favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
L'action favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
L'action favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Mobilité		
L'action assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	La création d'une zone de rencontre améliore le confort et la continuité des déplacements piétons. Impact positif pour les cyclistes tant que l'axe répond aux normes de qualité d'un axe Vélo CONFORT (vitesse, confort, accessibilité).
L'action contribue à accroître la quantité et la qualité du stationnement vélo	0	/
Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	0	/
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	0	/
L'action favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
L'action permet l'accessibilité PMR	+	Le fait d'envisager la mise de plain-pied de l'ensemble de la voirie (et donc, de supprimer les bordures existantes) est positif pour l'accessibilité PMR.
Air, climat et énergie		
L'action améliore la qualité de l'air	+	Le réaménagement de la rue (en favorisant les modes actifs) encourage les déplacements à pied ou à vélo (modes non-polluants).
L'action contribue au développement d'ilots de fraîcheur (via l'ombrage, végétation et plans d'eau à ciel ouvert)	0	/
L'action contribue en priorité à la réduction du nombre de véhicules motorisés en circulation et ensuite au développement de l'électrification de ceux-ci (bornes de recharge, véhicules électriques)	0	/
L'action réduit les consommations d'énergie, réduit les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes), et maximalise les sources d'énergies renouvelables.	0	/

Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et le patrimoine immobilier		
L'action contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	L'appropriation de l'espace public pourra être envisagé à condition que la rue est bel et bien rendue en tant qu'espace partagé. Quant à la qualité de ce nouvel espace, il ne pourra être jugé que lorsqu'un projet précis verra le jour.
L'action contribue à l'atténuation des barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines	0	/
L'action contribue à la qualité du patrimoine immobilier forestois	0	/
Environnement sonore et vibratoire		
L'action diminue les nuisances sonores liées au trafic	+	Le réaménagement de la rue (en favorisant les modes actifs) encourage les déplacements piétons / PMR / vélos (et donc, les modes de déplacements non-bruyants).
Faune et flore		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Impact positif possible si le réaménagement comprend la création de nouvelles zones vertes et/ou l'amélioration des zones vertes d'un point de vue biologique (soit une verdurisation plus conséquente que l'alignement arboré existant).
L'action valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité, de la faune et de la flore	+	Idem que ci-dessus.
Sols et eaux		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
L'action favorise la désimperméabilisation et la restauration des sols 'morts'	0	/
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
L'action limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	0	/
Être humain		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	La transformation de la rue existante en une zone partagée peut permettre l'organisation d'activités ponctuelles.
L'espace public est confortable, sécurisant	-	La mise de plain-pied de la voirie peut être source de conflits entre les différents usagers, si cette mesure n'est pas suivie d'une réduction du trafic automobile et d'un aménagement poussant à une réduction de vitesse.
L'action favorise l'accessibilité des espaces verts	0	/

Conclusions

Il est attendu que l'action du réaménagement de la rue de Mérode ait un impact globalement positif sur l'environnement des alentours directs de ladite rue.

L'action permettra de rendre les lieux plus attractifs (au niveau des commerces et des activités économique) et augmentera l'accessibilité de l'espace (notamment auprès des PMR).

Afin de maintenir et d'améliorer la sécurité routière, il est important que cette action soit suivie de mesures visant à d'une réduction du trafic automobile (via par exemple, l'incitation du trafic routier vers des axes Auto CONFORT) et d'un aménagement poussant à une réduction de vitesse.

Recommandations

Faune et Flore :

- Intégrer la création d'espaces verts à valeur biologique dans le projet de réaménagement.

Mobilité :

- Accompagner le réaménagement de mesures limitant le trafic et les vitesses de circulation ;

Fiche d'évaluation de l'action **A.LT.2**

Evaluer les possibilités d'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur l'axe boulevard de la Deuxième Armée Britannique – rue Saint-Denis

Description de l'action	<p>L'action prévoit l'évaluation des possibilités d'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur l'axe boulevard de la Deuxième Armée Britannique et de la rue Saint-Denis. De ce fait, le conflit entre cyclistes et poids lourds a déjà été souligné plusieurs fois.</p> <p>Cette action comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une séparation entre les cyclistes et les poids lourds ; ■ Le marquage de l'itinéraire cyclable sur la portion actuellement dépourvue de pistes ; ■ L'élaboration d'une réflexion sur la jonction des cheminements cyclables entre les infrastructures existantes (connexions entre les pistes cyclables) ; ■ D'empêcher le stationnement sauvage des poids lourds sur les pistes cyclables ; ■ Réaliser un échange avec les entreprises de la zone.
--------------------------------	---

Mesures Good Move	Good network B.4
--------------------------	------------------

Actions liées	Cf. A.CT.6
----------------------	------------



Figure 145 : Vue aérienne du périmètre de l'action (source : Google Maps, sept. 2021)



Figure 146 : Intersection entre le boulevard de la deuxième Armée Britannique et la rue Saint-Denis – exemple de discontinuité dans les pistes cyclables (source : Google Maps, sept. 2021)

Conclusions

Le chargé d'étude renvoie le lecteur vers l'action à court-terme A.CT.6 ('Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur la rue Saint-Denis – section « commune » avec le boulevard de la Deuxième Armée Britannique') pour l'évaluation des incidences de la présente action.

Recommandations

Le chargé d'étude renvoie le lecteur vers l'action A.CT.6 pour les recommandations visant à réduire voire à supprimer les éventuelles incidences négatives de la présente action.

6.3 Interactions entre les facteurs

Le diagnostic et l'analyse des incidences ont été réalisés par thématique environnementale. Or, les incidences sur l'environnement ne peuvent évidemment pas être considérées comme étant une somme de différents domaines qui n'interagissent pas les uns avec les autres. Plusieurs fortes interactions ont ainsi été relevées lors de l'évaluation des incidences du projet de PCM. Elles sont décrites ci-dessous.

- *Mobilité / Urbanisme / Aspects socio-économiques / Être humain* : De nombreuses actions proposées dans le projet de PCM visant à améliorer la circulation des modes actifs et des TP contribuent également à améliorer l'aspect urbanistique et l'appréciation globale des espaces publics. Cela est particulièrement le cas pour les interventions en mobilité menant à un réaménagement de façade en façade de voirie ou de places. De plus, l'amélioration de l'espace public impacte aussi positivement les commerces et entreprises sur le territoire communal. L'amélioration des devantures de magasins est notamment positive pour leur attractivité. Par ailleurs, une meilleure gestion des livraisons est positive pour le bon fonctionnement des entreprises.
- *Mobilité / Être humain* : De nombreuses mesures de mobilité – telles que celles visant la réduction du trafic de transit, la réduction des vitesses de circulation et l'aménagement d'infrastructures piétonnes / cyclables de qualité et permettant des déplacements directs, confortables et agréables – vont de pair avec une amélioration de la sécurité routière, en particulier pour modes actifs qui sont plus vulnérables en cas d'accident. Inversement, l'amélioration de la sécurité routière encourage aussi davantage de personnes à se déplacer à pied / à vélo. Enfin, la marche à pied et le vélo sont aussi positifs pour la santé des citoyens, notamment dans la lutte contre l'obésité.
- *Mobilité / Qualité de l'air / Environnement sonore et vibratoire / Microclimat* : L'augmentation des moyens alternatifs à la voiture individuelle est positif pour la qualité de l'air et l'environnement sonore, tant au niveau local que régional. Le trafic routier est en effet une source importante de pollution de l'air et de nuisances sonores. Sa réduction contribue également à la lutte contre le changement climatique.
- *Mobilité / Flore et Faune / Sols et eaux / Microclimat* : Les réaménagements de l'espace public en faveur d'une meilleure mobilité peuvent améliorer la valeur écologique du territoire et la gestion des eaux tout en limitant le taux d'imperméabilisation du sol. Ce type de mesure est par ailleurs positif dans la lutte contre le l'effet d'îlot de chaleur. Ce dernier sera un enjeu d'autant plus important dans les décennies à venir compte tenu des vagues de chaleur qui seront plus fréquentes dans le contexte du réchauffement climatique.

7. CONCLUSION

7.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM

Le présent rapport (RIE) porte sur l'évaluation des incidences environnementales du projet de Plan communal de mobilité (PCM) de la commune de Forest. Le RIE s'est appuyé pour ce faire sur un diagnostic de la situation existante et la définition d'un scénario prévisible dit 'tendanciel' ainsi que les objectifs stratégiques pour les territoire régional et communal afin d'identifier si le projet de PCM répond de manière adaptée aux enjeux environnementaux identifiés.

Les principaux impacts prévisibles du projet de PCM sont attendus dans les domaines de la mobilité, de la qualité de l'air, de l'énergie, du climat et de l'être humain (sécurité et santé). En effet, la majorité des actions proposées visent spécifiquement à améliorer les conditions de circulation des modes actifs (piétons, cyclistes ou équivalents) et des transports en commun ainsi que la sécurité routière. La continuité des itinéraires, le confort et la sécurité routière devraient ainsi s'en trouver améliorées. La qualité de l'espace public à Forest est également amenée à augmenter dans les dix prochaines années via les projets de réaménagement planifiés, la mise en place de zones résidentielles, etc. Le projet de PCM s'inscrit ainsi dans les objectifs de la politique régionale qui vise l'amélioration de la qualité de l'air et du confort de vie des habitants en région bruxelloise.

En ce qui concerne la circulation automobile, le projet de PCM entend réduire le volume de trafic automobile par le développement et l'amélioration de la qualité des infrastructures et de l'offre des autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, et par un accompagnement des acteurs locaux. Le plan vise à inciter les automobilistes à ne pas transiter par les différentes mailles couvrant le territoire tout en facilitant les conditions de circulation sur les axes Auto-PLUS et Auto-CONFORT, dans le respect des principes du PRM Good Move. Le projet de PCM se focalise dans la phase 3 sur un quartier ou 'maille' en particulier (maille 'altitude 100 – Globe'), mais il ambitionne un apaisement de l'ensemble des mailles à terme.

L'exercice d'évaluation est particulièrement utile pour étudier les impacts des changements de sens de circulation dans la maille 'Altitude 100 – Globe'. Ceux-ci sont jugés globalement positifs pour l'environnement des quartiers résidentiels, étant donné la réduction des nuisances liées au trafic routier de transit et les possibilités de transformation de l'espace public libéré (notamment via une mise en sens unique) pour d'autres usages. Il n'est toutefois pas à exclure (du moins dans un premier temps) une augmentation des nuisances sur les axes du réseau Auto-CONFORT (augmentation du trafic, de la congestion, et des nuisances associées). Raison pour laquelle le projet de PCM insiste sur la nécessité d'une mise en œuvre progressive des plans de circulation, de travailler en parallèle sur les mesures visant un transfert modal et visant un report sur les axes auto-PLUS, de prendre des mesures visant à limiter les nuisances sur le réseau Auto-CONFORT et de réaménager rapidement certaines voiries du réseau Auto-CONFORT (en particulier les avenues du Pont de Luttre et W. Ceuppens).

En ce qui concerne la réduction du stationnement en voirie sur certains tronçons, l'amélioration des moyens de déplacement alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports publics, voitures partagées, ...) et la recherche d'une compensation (partielle) en hors voirie sont proposés par le projet de PCM pour réduire les nuisances négatives pour les habitants concernés. L'impact de la réduction du stationnement en voirie est en revanche négligeable pour les commerces de proximité situés sur ces axes et le centre culturel du Wiels. A noter qu'une compensation hors voirie a un impact potentiellement négatif dans le domaine des sols et de la gestion des eaux pluviales, étant donné que la création de nouveaux parkings dans des espaces précédemment verts entraîne une artificialisation du sol plus importante du territoire et donc un plus haut risque d'inondation.

Plusieurs actions déjà initiées par ailleurs sont reprises dans le projet de PCM afin d'être appuyées. Il s'agit notamment de projets de réaménagement déjà planifiés (ex. espaces publics dans le cœur de Forest), de

projets ou actions bénéficiant d'un financement propre (ex. via un contrat de quartier durable ou de rénovation urbaine) ou encore d'actions qui pourraient être mises en place sans l'intervention ou l'aide des autorités publiques (ex. PDE et PLE ambitieux d'entreprises). Par ailleurs, le projet de PCM a pour valeur ajoutée d'offrir notamment une vision d'ensemble des développements en cours et futurs au sein du territoire communal, susceptibles d'impacter la mobilité. La spécialisation multimodale des voiries et la programmation du plan d'actions présentées dans le projet de PCM tiennent compte de ces divers projets. Pour toutes les autres actions, la non-mise en œuvre du projet de PCM entraînerait une perte de bénéfice environnemental.

Dans le cas des actions portant sur l'espace public, le bénéfice environnemental du projet de PCM serait plus important si l'augmentation des espaces verts et la création de dispositifs pour la gestion intégrée de l'eau pluviale sont systématiquement planifiés.

7.2 Synthèse des recommandations

L'ensemble des recommandations relatives au projet de PCM de Forest sont reprises dans la tableau ci-dessous, classées par fiche.

Tableau 3 : Synthèse des recommandations

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
Actions continues et progressives		
A.C.1	Valoriser et entretenir les sentiers et venelles	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure les zones vertes le long des venelles/sentiers et en augmenter la qualité écologique ; ■ Dans la mesure du possible, rendre les sentiers et venelles accessibles aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, revêtement confortable et plane, etc.), surtout celles à l'intérieur des parcs et qui permettent de relier les différents pôles de la commune; ■ Vérifier que les nouvelles venelles / nouveaux sentiers, créés via les projets à venir (qu'ils soient publics ou privés), soient ajoutés au réseau piéton ; ■ Etudier la faisabilité de la création d'une connexion (cyclo-)piétonne entre le parc Jacques Brel (situé à Forest, le long de l'av. Kersbeek) et la gare d'Uccle-Stalle (à Uccle, en bordure de Forest) ; ■ Installer un éclairage respectueux de la biodiversité ;
A.C.2	Monitorer la qualité des réseaux cyclables	<ul style="list-style-type: none"> ■ S'assurer de la qualité globale des infrastructures et élargir cette analyse aux abords directs lors que cela s'avère pertinent ; ■ Vérifier que les réseaux cyclables soient bien intégrés aux projets à venir ■ Promouvoir la plateforme auprès des citoyens
A.C.3	Faire respecter les règles de circulation routière en vue d'un usage adéquat des différents réseaux de transport	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure la sensibilisation à la sécurité routière et l'apprentissage du vélo dans le cursus scolaire des écoles ;

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Etablir un plan / communiqué présentant aux citoyens les bonnes attitudes à avoir (du bon respect des règles de conduite et de stationnement – tant d'un point de vue des véhicules que des cyclistes et piétons)
A.C.4	Sécuriser les lieux accidentogènes	/
A.C.5	Monitorer les vitesses de circulation pratiquées et prendre les mesures visant à faire respecter les limites de vitesse	/
A.C.6	Solliciter les opérateurs de mobilité partagée en vue de développer l'offre sur l'ensemble du territoire	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réfléchir à inclure des stations Cambio et Villo ! lors de chaque réaménagement de voirie ;
A.C.7	Faire connaître l'offre multimodale permettant l'accès aux principaux pôles de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faire participer les associations locales dans les actions de valorisation des accès et des noyaux / infrastructures existantes ; ■ Intégrer les futurs projets dans les campagnes de sensibilisation.
A.C.8	Elaborer un PDE ambitieux	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure une réflexion sur le réaménagement des abords de l'administration communale (cf. figure ci-dessous) en vue d'augmenter la qualité biologique ses espaces verts présents à proximité directe de l'hôtel communal et au sein des parcelles appartenant à la commune, dans la mesure où cela est permis par le caractère classé de certains bâtiments communaux (ex. hôtel communal)⁵⁴ ;
A.C.9	Faciliter les déplacements domicile-travail du personnel communal autrement qu'en voiture	/
A.C.10	Faciliter les déplacements professionnels du personnel communal autrement qu'en voiture	/

⁵⁴ Pour rappel, un site classé implique des limitations particulières notamment en matière de conservation des façades et de l'aspect extérieur du site. En principe, cette protection implique l'interdiction : de démolir, d'adapter ou de modifier les façades, tant dans leur structure que dans leur aspect ; et d'installer des éléments extérieurs sur ou devant les façades, qui modifient l'aspect (comme de l'éclairage, des panneaux de signalisation, des poubelles, des parkings sur le trottoir, le type et la disposition d'éléments végétaux...). Un avis peut être demandé à la Commission royale des monuments et des sites pour vérifier si un projet est acceptable ou non d'un point de vue urbanistique.

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
A.C.11	Poursuivre et étendre le champ des évènements visant une mobilité plus durable	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maintenir et multiplier la mise à disposition des dispositifs de déplacements alternatifs pour que les habitants puissent les essayer (lors des évènements) ; ■ Proposer des balades à pied ou à vélo sur le territoire communal ; ■ Adapter la communication selon les besoins des types de publics ; ■ Favoriser l'insertion professionnelle lors de ces évènements (que ce soit lors de l'organisation ou des personnes chargées de leur promotion)
A.C.12	Echanger avec les acteurs locaux (entreprises, commerçants, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Adapter la communication selon les catégories d'acteurs et leurs besoins ; ■ Réaliser un suivi continu de ces réunions / rencontres ■ Etablir une boîte à questions / recommandations dans une optique de gestion participative du territoire.
A.C.13	Soutenir la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veiller à avoir un référent en mobilité pour répondre aux questions des acteurs locaux ; ■ Proposer des aides financières pour l'engagement de personnel pour la bonne réalisation des initiatives en faveur d'une mobilité plus durable (insertion professionnelle possible).
A.C.14	Mobiliser et soutenir les commerçants en vue d'une gestion plus durable de leurs marchandises	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer la création d'espaces verts dans les emplacements de stationnement transformés en espaces dédiés aux activités commerciales ;
A.C.15	Assurer le respect des espaces dédiés à la livraison	/
A.C.16	Accompagner le développement des motorisations électriques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veiller à ce que l'électricité utilisée pour le rechargement des véhicules électriques provienne de sources d'énergies renouvelables.
A.P.1	Mise en conformité PAVE du réseau piéton de niveau PLUS, CONFORT et QUARTIER	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure les bordures du parc Duden dans l'action et les améliorer par la même occasion. ■ Vérifier la conformité des projets à venir (qu'ils soient publics ou privés) aux normes de qualité, vis-à-vis du réseau piéton.
A.P.2	Aménager les voies du réseau vélo-PLUS desservant les quartiers	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
A.P.3	Aménager le réseau vélo-CONFORT (en fonction aussi de la mise en œuvre des plans de circulation)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Augmenter la visibilité et la compréhension du concept de rue cyclable via une sensibilisation / communication appropriée auprès de la population.
A.P.4	Assurer l'accessibilité à vélo des écoles	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer une réflexion sur le stationnement vélo au sein des pôles scolaires afin de répondre aux besoins (lier à action A.P.8) ; ■ Intégrer l'accessibilité des PMR (par ex. en chaise roulante à moteur) dans la réflexion sur l'amélioration de l'accessibilité en vélo des écoles ;
A.P.5	Mettre en œuvre les plans de circulation dans les mailles	/
A.P.6	Développer des zones résidentielles dans les quartiers	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prévoir une augmentation de la couverture végétale dans le cadre des projets de création de rues résidentielles ;
A.P.7	Elargir l'accès à l'information via la mise en place de points d'information et de services intégrés à la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Choisir une entreprise d'économie sociale (ex. Cyclo) pour l'exploitation des futurs points d'information / de service ; ■ S'assurer que les futurs point d'information seront bien accessibles aux PMR; ■ S'assurer que l'implantation des points d'information va de pair avec une amélioration de la qualité des espaces publics qui les entourent ; ■ Végétaliser les futurs points d'information et/ou leurs abords et les intégrer dans une gestion durable et soucieuse de la faune et de la flore ;
A.P.8	Développer l'offre en stationnement vélo sur le territoire communal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure les pôles scolaires et les commerces dans les lieux à équiper en priorité d'une offre de stationnement vélo en suffisance et de qualité ; ■ Végétaliser les parkings vélos couverts (ex. toiture verte, plante grimpante, ...).
A.P.9	Evaluer la nécessité de compenser la perte en stationnement, les possibilités de mutualisation de l'offre en stationnement disponibles, et la nécessité de développer l'offre en	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
	stationnement en voirie dans les nouveaux projets	
A.P.10	Rendre progressivement le réseau vélo-QUARTIER confortable pour les cyclistes	/
Actions à court-terme		
A.CT.P1	Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (Phase 1)	/
A.CT.P2	Projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle	/
A.CT.P3	Projet de réaménagement du carrefour Rousseau / Globe et de ses abords	<ul style="list-style-type: none"> ■ Si le projet de la STIB n'a finalement pas lieu, inclure les actions prévues dans l'action A.CT.P2 visant l'amélioration de la cyclabilité et de l'accessibilité piétonne dans le champ d'intervention de l'action CT.2. du projet de PCM.
A.CT.P4	Projet de réaménagement mineur du carrefour Wiels / van Volxem et réaménagement plus global de l'avenue du Pont de Luttre (CRU4)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Suivre le plan de qualité paysagère et urbanistique (le Beeldkwaliteitsplan – BKP) pour déterminer orienter les choix d'aménagements du tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires.
A.CT.P5	Projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques	/
A.CT.1	Réaménager l'avenue W. Ceuppens : de façade à façade	<ul style="list-style-type: none"> ■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et l'horeca ; ■ Prévoir des zones de livraison à proximité des commerces afin d'éviter des problèmes de stationnement illicite sur les aménagements cyclables / piétons ; ■ Etudier les possibilités de compensation du stationnement en hors voirie. ■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre. ■ Profiter du réaménagement de la voirie de façade en façade pour réaliser les objectifs proposés dans le CRU4 en matière de gestion des eaux et de la perméabilité de sols.

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
A.CT.2	Améliorer les cheminements piétons aux abords de Forest National	/
A.CT.3	Aménager le chemin d'accès et créer des trottoirs chaussée de Bruxelles (le long du parc Duden)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Privilégier la création d'une zone de rencontre de plain-pied (vitesse limitée à 20 km/h) voire d'un chemin cyclo-pédestre (éventuellement avec un accès pour les véhicules autorisés) plutôt que la création de trottoirs de part et d'autre du chemin d'accès à la gare de Forest-Est. ■ Mettre en valeur les zones vertes existantes le long du chemin d'accès ; ■ Réfléchir à l'intérêt de la création d'un itinéraire de course-à-pied (ex. une piste finlandaise, réalisée en copeaux de bois) à la place de la création d'un trottoir le long du parc Duden, en cohérence avec la stratégie 'be running' développée par Perspective.brussels. ■ Installer un éclairage de qualité et respectueux de la faune et de la flore sur le chemin d'accès à la gare de Forest-Est ;
A.CT.4	Procéder à des interventions mineures sur l'avenue Reine Marie-Henriette : Réfection des marquages au sol des itinéraires cyclables	/
A.CT.5	Procéder à des ajustements mineurs rue de Mérode	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prévoir des zones de livraison à proximité des commerces ; ■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux à vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et les équipements (écoles, etc.) ; ■ Profiter de la réflexion sur l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre. ■ Profiter de l'action pour installer des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale dans la rue de Mérode (ex. noues urbaines), en s'inscrivant dans l'objectif de végétalisation du quartier défini au CQD Wiels-sur-Senne.
A.CT.6	Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur la rue Saint-Denis – section « commune » avec	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
	le boulevard de la Deuxième Armée Britannique	
A.CT.7	Sécuriser les traversées de l'avenue Albert (Berkendael) et du boulevard de la Deuxième Armée Britannique (Abbesses) pour les cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tenir compte de la future suppression de la rue des Abbesses en tant que voie de circulation automobile dans la conception de la traversée cyclable sécurisée de la rue des Abbesses avec le bld. de la Deuxième Armée Britannique (cf. projet ABY) ; ■ Prévoir la suppression de la rue des Abbesses du réseau Auto QUARTIER ;
A.CT.8	Evaluer la possibilité d'améliorer le fonctionnement des principaux carrefours – Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, Albert	/
A.CT.9	Valoriser et rendre plus attractifs les P+R	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identifier les causes de la sous-utilisation du P+R Ceria et établir un plan d'actions spécifique pour y remédier (en ce compris un proposition d'alternatives d'usage) ; ■ S'assurer de la bonne adéquation entre l'offre (P+R Stalle) et la demande (besoins des navetteurs) pour le bon fonctionnement du service de mobilité proposé ; ■ S'assurer de l'existence de bornes de recharges pour véhicules électriques au sein des deux P+R et en installer si ce n'est pas le cas.
A.CT.10	Mener des réflexions sur l'échangeur de Drogenbos	/
A.CT.11	Renforcer l'offre de service aux principaux pôles de mobilité (gares et station Albert)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Etudier la faisabilité d'une végétalisation des parkings vélos existants/futurs et de leurs abords. ■ S'assurer que les emplacements vélos répondent aux normes de qualité de Bruxelles-Mobilité et aux besoins des usagers, par exemple privilégier des emplacements de stationnement couverts aux abords des gares (stationnement de moyenne/longue durée) pour protéger les vélos de la pluie.
A.CT.12	Etablir un Plan de Livraison d'Entreprise pour l'administration communale – et encourager les entreprises de la Commune à en faire de même)	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
A.CT.13	Etudier les possibilités de mise en place d'espaces dédiés à la logistique urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer l'accessibilité PMR dans la conception et la mise en place d'espaces dédiés à la logistique urbaine (ex. récupération d'un colis par un particulier PMR); ■ Prévoir des zones de chargement / déchargement des colis à proximité directe des espaces dédiés à la logistique urbaine.
A.CT.14	Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionale en matière de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action
A.CT.15	Privilégier la mise à disposition de carte de dérogation aux usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Commune	<ul style="list-style-type: none"> ■ Si la réservation d'emplacements pour certaines catégories d'usagers est validée par la Région, utiliser un revêtement perméable pour les emplacements réservés ; ■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;
A.CT.16	Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur (stationnement)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;
A.CT.17	Evaluer avec les écoles les possibilités de mise en place de rues scolaires	<ul style="list-style-type: none"> ■ Focaliser les discussions sur ce dispositif avec les écoles qui ne sont pas implantées le long d'axes Auto / TP de niveau PLUS ou CONFORT ; ■ Suivre les recommandations de Bruxelles-Mobilité pour la mise en place d'une rue scolaire⁵⁵. ■ S'assurer que la sécurité routière est garantie aux niveau des accès à la rue scolaire et que les problèmes n'ont pas simplement été reportés ailleurs.
Actions à moyen-terme		
A.MT.P1	Projet de réaménagement de l'avenue Albert*	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure le trajet « vert » du tram et en augmenter la qualité écologique ; ■ Prévoir la création de nouveaux espaces verts (de qualité biologique, esthétique, voire également récréative) et des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. jardins de pluie) dans le cadre du projet de réaménagement ;

⁵⁵ Pour plus d'informations, consulter le site web suivant : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Vérifier que l'arrêt de tram soit bien accessible aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, etc.) ; ■ Prévoir des pistes cyclables séparées de 2,5m
A.MT.P2	Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (phase 2)	/
A.MT.P3	Projet de réaménagement des carrefours Albert, Rochefort, Wiels, Charroi, et de l'avenue du Charroi (voire de l'avenue Reine Marie-Henriette*) dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade	<ul style="list-style-type: none"> ■ Suivre le plan de qualité paysagère et urbanistique (le Beeldkwaliteitsplan – BKP) pour orienter les choix d'aménagements du tronçon Forestois de la rue du Charroi situé à l'ouest des voies ferroviaires.
A.MT.P4	Projet « Parc des Deux Rives »	<ul style="list-style-type: none"> ■ Articuler la présente action avec les objectifs de l'action A.CT.3.
A.MT.1	Réaménagement de l'Altitude 100 (et de l'av. Victor Rousseau : tronçon jusqu'à Jupiter)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure la création d'espaces verts à valeur biologique et esthétique dans le projet d'aménagement de la place Altitude 100 et des voiries adjacentes. ■ Inclure la création de dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. noues urbaines, jardins de pluie) dans le projet d'aménagement de la place Altitude 100 et des voiries adjacentes.
A.MT.2	Réaménagement de la chaussée d'Alseberg (tronçon piéton-PLUS)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure la création d'espaces verts dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Alseberg. ■ Inclure la création de dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. noues urbaines) dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Alseberg.
A.MT.3	Aménager les abords de gares et principaux pôles d'échange	<ul style="list-style-type: none"> ■ Articuler les objectifs de la présente action avec ceux des actions A.P.1, A.CT.3, A.MT.P4.
A.MT.4	Evaluer la nécessité d'améliorer le confort de déplacements des cyclistes le long de l'avenue Van Volxem	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclure la création de nouvelles zones vertes le long de l'avenue van Volxem dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue. ■ Choisir un revêtement perméable pour les emplacements de stationnement voiture dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue.
A.MT.5	Réaménager l'avenue Victor Rousseau	<ul style="list-style-type: none"> ■ Créer des zones vertes de chaque côté de l'avenue.

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Prolonger l'alignement des arbres du côté impair de l'avenue V. Rousseau, en privilégiant la même essence d'arbres. ■ Aménager le croisement entre l'av. Rousseau et la rue du Mystère (itinéraire Vélo PLUS) de manière confortable et sécurisée pour les cyclistes et les autres usagers.
Actions à long-terme		
A.LT.1	Réaménager la rue de Mérode (dans sa portion reprise dans le réseau piéton-PLUS)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer la création d'espaces verts à valeur biologique dans le projet de réaménagement. ■ Accompagner le réaménagement de mesures limitant le trafic et les vitesses de circulation ;
A.LT.2	Evaluer les possibilités d'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur l'axe boulevard de la Deuxième Armée Britannique – rue Saint-Denis	Cf. A.CT.6

7.3 Suivi de l'évolution de la qualité environnementale

Suivi environnemental

Le suivi par l'autorité doit permettre de contrôler les effets notables sur l'environnement induits par la mise en œuvre du Plan communal de mobilité (PCM) de Forest. Il vise à s'assurer que les opérations et actions prévues satisfont à toutes les exigences environnementales réglementaires et contribuent à la poursuite des ambitions environnementales de la Région de Bruxelles-Capitale, tenant compte des recommandations formulées dans le présent RIE.

Le suivi sera assuré principalement par la commune de Forest. Toutefois, d'autres acteurs (notamment Bruxelles-Mobilité, la STIB et les communes voisines) sont également directement impliqués dans la réalisation des actions et donc dans le suivi de la qualité environnementale de celles-ci.

Indicateurs et outils de suivi

Pour assurer le suivi, les acteurs peuvent se baser sur les données existantes au sein de l'administration communale (ex. comptages réalisés), de Bruxelles-Mobilité (ex. plateforme MobiGIS, Observatoire du Vélo) et de Bruxelles-Environnement (ex. plateforme Geodata), mais aussi au sein des comités de quartier, via la police locale, les associations cyclistes, les associations des piétons, etc.

Fréquence du suivi

Le chargé d'étude recommande de réaliser le suivi de la qualité environnemental du PCM au minimum tous les 5 ans et ce, de façon suffisamment anticipée pour pouvoir rectifier les actions si nécessaire (et engager les éventuelles études complémentaires préalables).

Éléments attestant que l'auteur est un expert compétent⁵⁶

La société anonyme CSD Ingénieurs Conseils, qui fait partie du groupe européen CSD INGENIEURS, est agréée en Région de Bruxelles-Capitale pour la réalisation d'études d'incidences, sous le numéro 001394049 (expirant le 27 août 2030). Les coordonnées du siège d'exploitation bruxellois sont indiquées sur la page de garde du présent rapport.

Au sein du département Environnement de CSD INGENIEURS, une équipe de sept personnes est exclusivement affectée à la réalisation d'évaluations environnementales sur des plans et projets en Région de Bruxelles-Capitale. Cette cellule spécialisée et pluridisciplinaire, composée de deux bioingénieurs, un géographe, un urbaniste, un paysagiste et un biologiste, est conduite par Stanislas MICHOTTE (architecte de formation) qui bénéficie d'une expérience de près de 15 années dans l'évaluation des incidences, principalement en Région de Bruxelles-Capitale, avec la réalisation de plusieurs rapports sur les incidences environnementales relatifs à des plans stratégiques et/ou opérationnels.

En outre, la cellule dédiée aux activités bruxelloises bénéficie en permanence du support technique et opérationnel d'experts spécialisés dans une thématique environnementale particulière, telle que l'environnement sonore, la biodiversité, la pollution du sol ou encore l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ainsi, les succursales Bâtiment et Mobilité d'une part et les départements Sol et Biodiversité d'autre part fournissent régulièrement un appui technique à l'équipe généraliste basée à Anderlecht.

Sous la supervision du chef de département, la cheffe de projet Hélène ZIANE, géographe et experte en mobilité, a travaillé à l'élaboration du présent rapport avec l'appui de l'équipe bruxelloise, en particulier la contribution de la paysagiste Mégane GEEROMS.

⁵⁶ Conformément à l'art. 175/16, 9° du CoBAT.