

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

RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

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](mailto:bruxelles@csgivingieurs.be)  
[www.csgivingieurs.be](http://www.csgivingieurs.be)



## Table des Matières

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>8</b>
<b>1. INTRODUCTION GÉNÉRALE</b>	<b>9</b>
1.1 Cadre d'élaboration de ce rapport d'incidences	9
1.2 Périmètre d'étude considéré	9
<b>2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ</b>	<b>10</b>
2.1 Cadre d'élaboration et objectifs du projet de PCM	10
2.2 Présentation du plan d'actions	12
2.3 Cartographies des interventions	15
<b>3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE</b>	<b>22</b>
3.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels	22
3.2 La mobilité	24
3.3 L'air, le climat, et l'énergie	29
3.4 L'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire et le patrimoine immobilier	30
3.5 L'environnement sonore et vibratoire	31
3.6 La faune et la flore	32
3.7 Les sols et eaux	33
3.8 L'être humain	34
<b>4. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE</b>	<b>35</b>
4.1 Contrats de quartier durable et de rénovation urbaine	35
4.2 Projets en cours et à venir	37
<b>5. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM</b>	<b>48</b>
5.1 Impact global prévisible dans les domaines social et économique, sur les biens matériels	48
5.2 Impact global prévisible sur la mobilité	48
5.3 Impact global prévisible dans les domaines de l'air, le climat et l'énergie	49
5.4 Impact global prévisible dans les domaines de l'urbanisme, du paysage, de l'aménagement du territoire et du patrimoine immobilier	49
5.5 Impact global prévisible dans le domaine de l'environnement sonore et vibratoire	50
5.6 Impact global prévisible dans le domaine de la biodiversité	50
5.7 Impact global prévisible dans le domaine du sol et de l'eau	51
5.8 Impact global prévisible dans le domaine de l'être humain	51
5.9 Interactions entre les facteurs	52
<b>6. CONCLUSION</b>	<b>53</b>
6.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM	53

6.2	Synthèse des recommandations	55
6.3	Suivi de l'évolution de la qualité environnementale	65

## 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)	10
Figure 2 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	16
Figure 3 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	17
Figure 4 : Carte des interventions sur le réseau Vélo (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	18
Figure 5 : Carte des interventions sur le réseau des transports publics (TP) (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	19
Figure 6 : Carte des interventions sur le réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	20
Figure 7 : Carte des interventions sur le réseau Poids Lourds (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	21
Figure 8 : Equipements et biens matériels de Forest (source : projet de PCM, 2021)	23
Figure 9 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source: Projet de PCM, 2021)	24
Figure 10 : Réseau Vélo tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	24
Figure 11 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Forest (source: projet de PCM, 2021)	25
Figure 12 : Stationnement vélo à Forest (source : Projet de PCM, 2021)	25
Figure 13 : Gares, lignes de bus et de tram sur Forest (source: projet de PCM, mars 2021)	26
Figure 14 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, mars 2021)	26
Figure 15 : Flux de trafic automobile (source: projet de PCM, 2021)	27
Figure 16 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	27
Figure 17 : Flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic (source: projet de PCM, 2021)	27
Figure 18 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)	27
Figure 19 : Parts modales à Forest, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM, 2021)	28
Figure 20: Concentration en black carbon ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en heures de pointe (source: Geodata, Bruxelles Environnement 2020)	29
Figure 21 : Cartographie des îlots de chaleur / fraîcheur (source : Bruxelles Environnement 2020)	29
Figure 22 : Typologie du territoire de la commune de Forest (source : projet de PCM, 2021, mise en forme modifiée par CSD Ingénieurs)	30
Figure 23 : Topographie du territoire de la commune de Forest (source : Extrait du projet de PCM, 2021)	30
Figure 24: Niveaux de bruit multi-exposition (source : Geodata, Bruxelles Environnement, 2020)	31
Figure 25 : Stratégie zones de confort acoustique (source : Bruxelles-Environnement, 2020)	31
Figure 26 : Pourcentage de couverture végétale (parcelles) (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)	32
Figure 27 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Forest (source : Mobigis, 2021)	32
Figure 28 : Etat sanitaire du sol (source : Geodata, Bruxelles- Environnement 2020)	33

Figure 29 : Carte d'aléa d'inondation (source: Bruxelles Environnement, 2019)	33
Figure 30 : Zones à concentration d'accidents (source: Mobigis, 2021)	34
Figure 31 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)	34
Figure 32 : Périmètre concerné par le CQD Abbaye (source : site web du CQD Abbaye)	35
Figure 33 : Périmètre d'intervention du CQD Wiels-sur-Senne (source: site web commune de Forest, 2021)	36
Figure 34 : Carte des interventions prévues par le CRU4 (source : Perspective.Brussels, mars 2021)	36
Figure 35 : Vue aérienne du périmètre du projet (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)	37
Figure 36 : Place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)	37
Figure 37 : Chaussée de Bruxelles, à la hauteur de la place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)	37
Figure 38 : Place Saint-Denis en situation existante (à gauche) et projetée (à droite) (source : RIE du projet d'aménagement, ARIES 2021)	38
Figure 39 : 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)	38
Figure 40 : Vue aérienne du périmètre du projet	39
Figure 41 : Chaussée de Neerstalle, à la hauteur de la rue de l'eau (source : GoogleMaps, octobre 2020)	39
Figure 42 : Localisation du projet 'Ilot Barcelone' (source : Commune de Forest et RIE EPCF)	40
Figure 43 : Illustration du projet de parc des Deux Rives (source : Taktyk, 2018)	42
Figure 44 : Illustration du projet régional de voie cyclo-piétonne le long des lignes ferroviaires à Bruxelles (source : Parc des Deux Rives)	42
Figure 45 : 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)	43
Figure 46 : Parc le long de la Senne sur le site Charroi (source : programme du CQDW, 2018)	43
Figure 47 : Vue aérienne du carrefour concerné (source : Google Maps, 2021)	44
Figure 48 : 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)	44
Figure 49 : Fiche d'avant-projet pour le réaménagement de l'accès vers la rue de Mérode (source : Programme du CQDW, mars 2018)	45
Figure 50 : Type d'intervention proposé pour la rue de Mérode (source: CQDW mars 2018, Zeppelin Collectif 2017)	45
Figure 51 : Vue aérienne du périmètre du projet de la STIB (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)	46
Figure 52 : Vue aérienne du périmètre du projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques (source : Google Maps 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)	47

## Liste de photos :

Photo 1 : Illustration du projet sur le site de l'abbaye de Forest (source : ABY.Brussels, 2021)	40
Photo 2 : Nouvel accès à la gare Forest-Est depuis la rue Jean-Baptiste Vanpé (RIE du projet de réaménagement EPCF, ARIES 2021)	41
Photo 3 : Exemple de noue urbaine (source : CQDW mars 2018)	45
Photo 4 : Croisement entre les av. du Globe / V. Rousseau (source : Google Maps, mars 2021)	46

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Synthèse des recommandations	55
--	----

## 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 de ce rapport d'incidences

---

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

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).

L'élaboration de ce rapport se justifie par le fait que le projet de PCM constitue un plan ou programme 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 »<sup>1</sup>, 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 d'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 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.

---

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

## 2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

### 2.1 Cadre d'élaboration et objectifs 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 »<sup>2</sup>, 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.

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 :

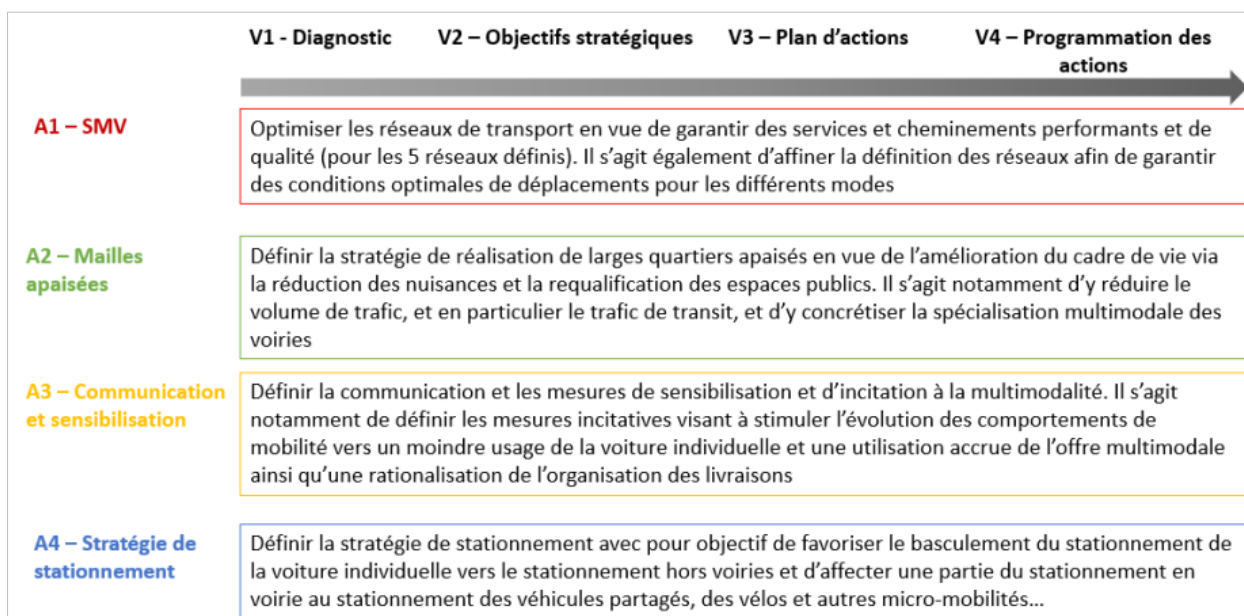


Figure 1 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM de Forest (source : projet de PCM, Traject, mars 2020)

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.

<sup>2</sup> 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

## 2.2 Présentation du plan d'actions

Le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de Forest propose **59 actions** pour atteindre les objectifs présentés ci-dessus. Celles-ci sont classées par période de mise en œuvre souhaitée.

### 2.2.1 Actions continues (A.C) et progressives (A.P)

Le projet de PCM compte 16 actions continues et 10 actions progressives, 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). Celles-ci doivent débuter à court terme.

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
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

N° Action	Nom mesure
A.P.5	Mettre en œuvre les plans de circulation dans les mailles <sup>3</sup>
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

## 2.2.2 Actions à court terme (A.CT)

Le projet de PCM compte 22 actions à court-terme, c'est-à-dire à réaliser endéans les 5 prochaines années à venir (2022-2026). Parmi celles-ci, 5 portent 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
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

<sup>3</sup> 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.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

## 2.2.3 Actions à moyen terme (A.MT)

Le projet de PCM compte 9 actions à moyen-terme, c'est-à-dire à réaliser endéans les 10 prochaines années à venir (d'ici 2032). Parmi ces actions, 4 portent sur des projets qui sont déjà planifiés ou à l'étude durant cette période ('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 »
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'Alsemberg (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.)*

## 2.2.4 Actions à long terme (A.LT)

Le projet de PCM compte 2 actions à long-terme, c'est-à-dire à réaliser au-delà des 10 prochaines années à venir.

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

## 2.3 Cartographies des interventions

---

Les cartes ci-dessous indiquent les différentes interventions prévues par le projet de PCM afin d'améliorer de garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces tels que définis dans la spécialisation multimodale des voiries proposée 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).

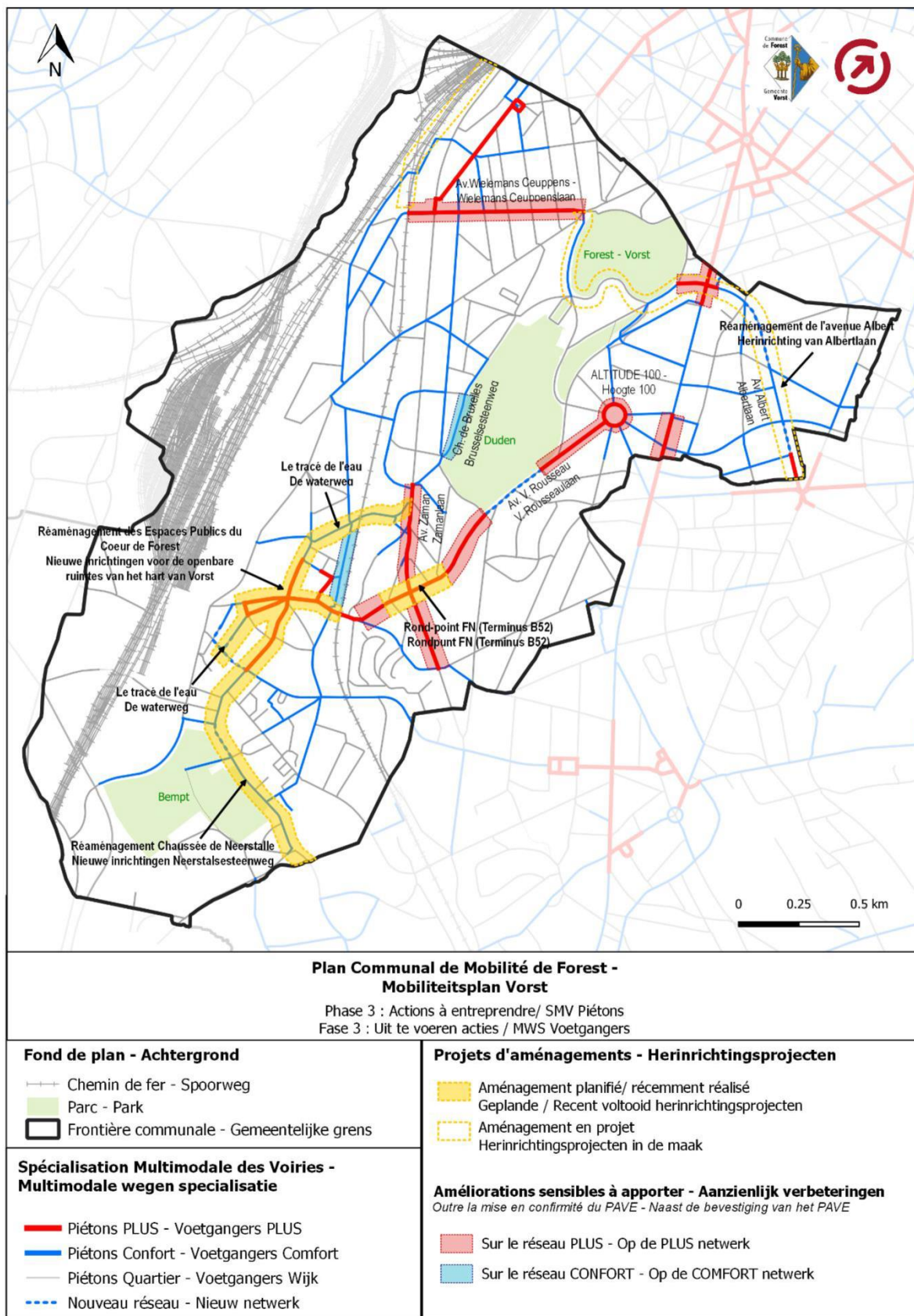


Figure 2 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)



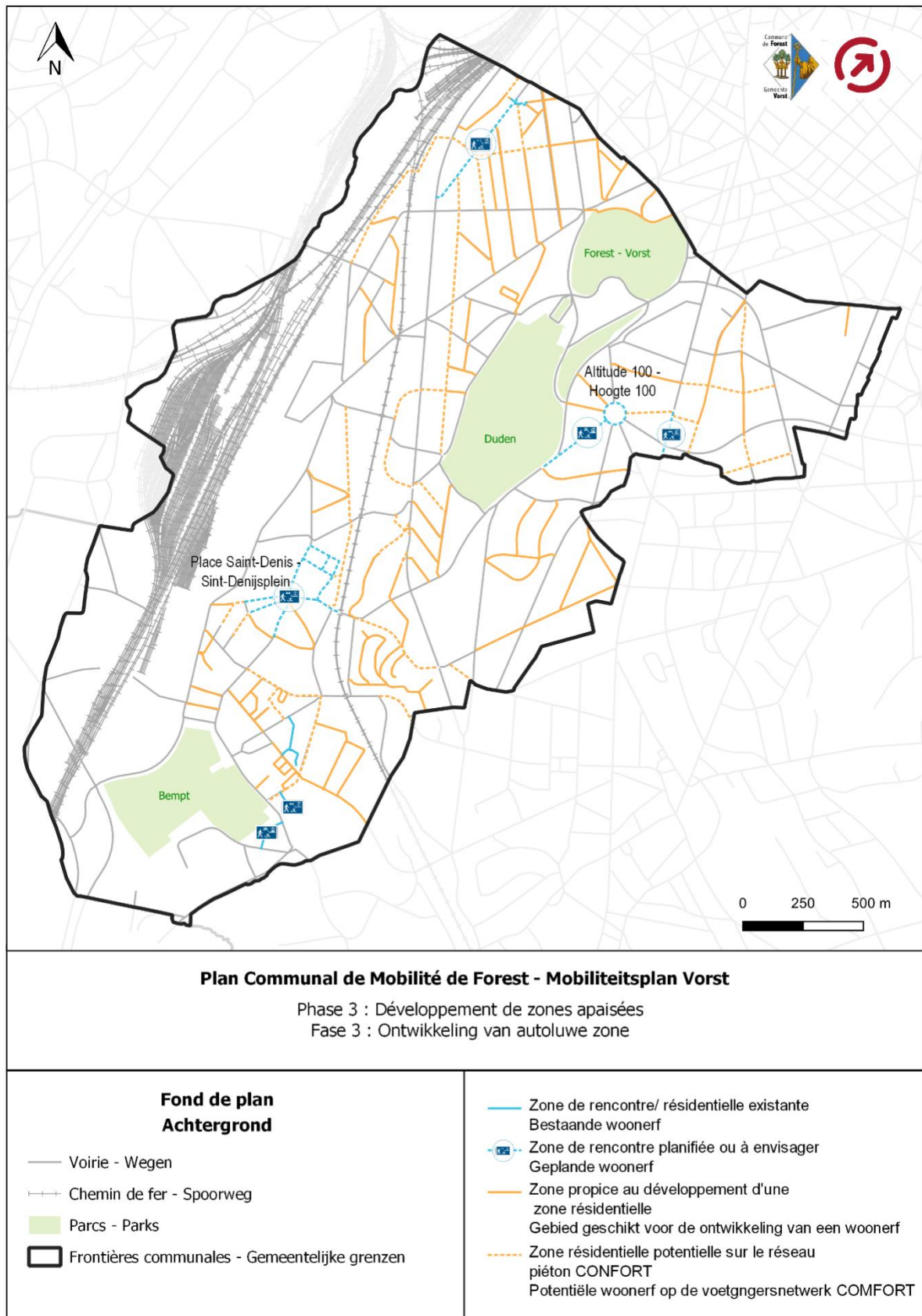
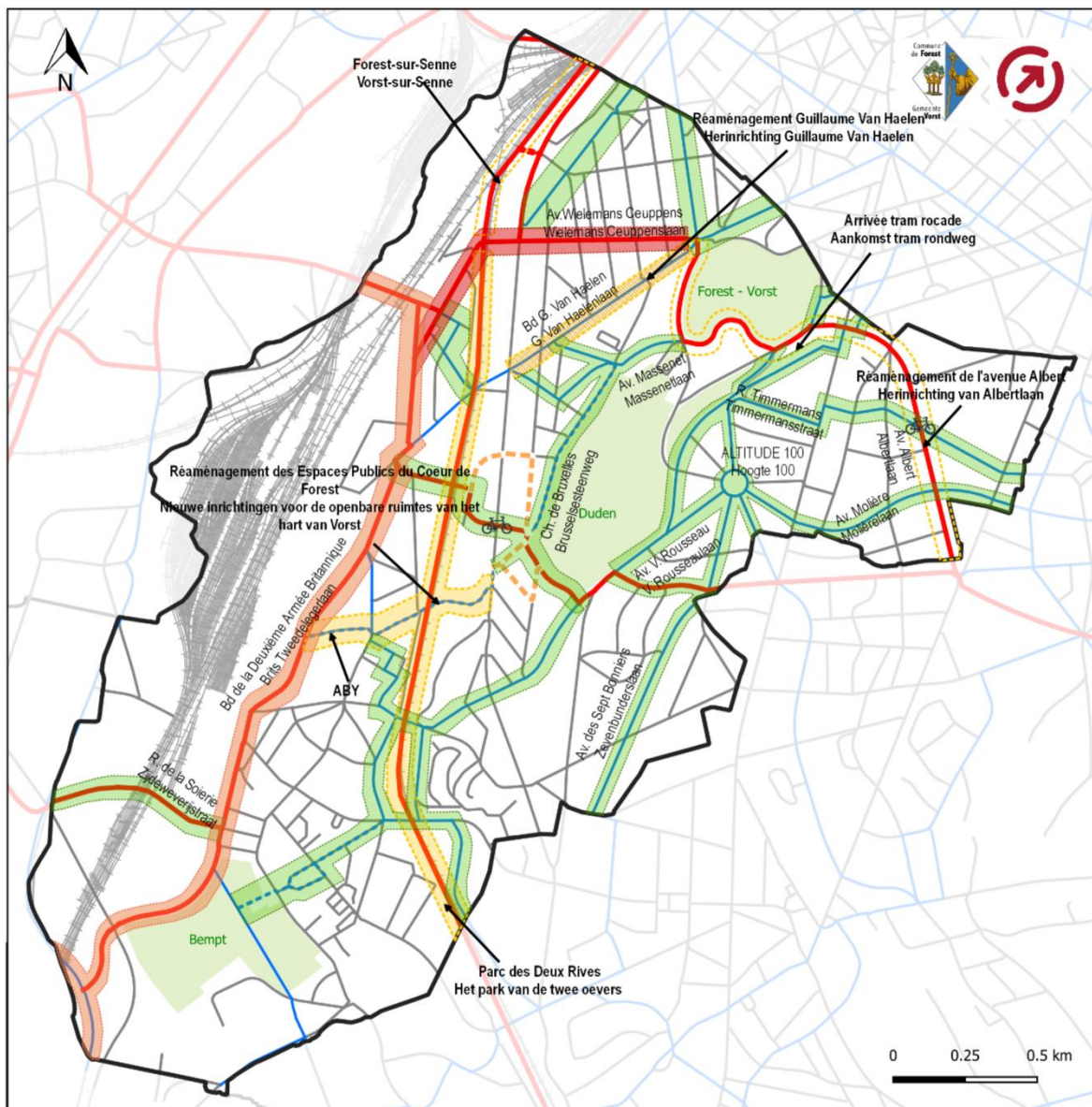


Figure 3 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

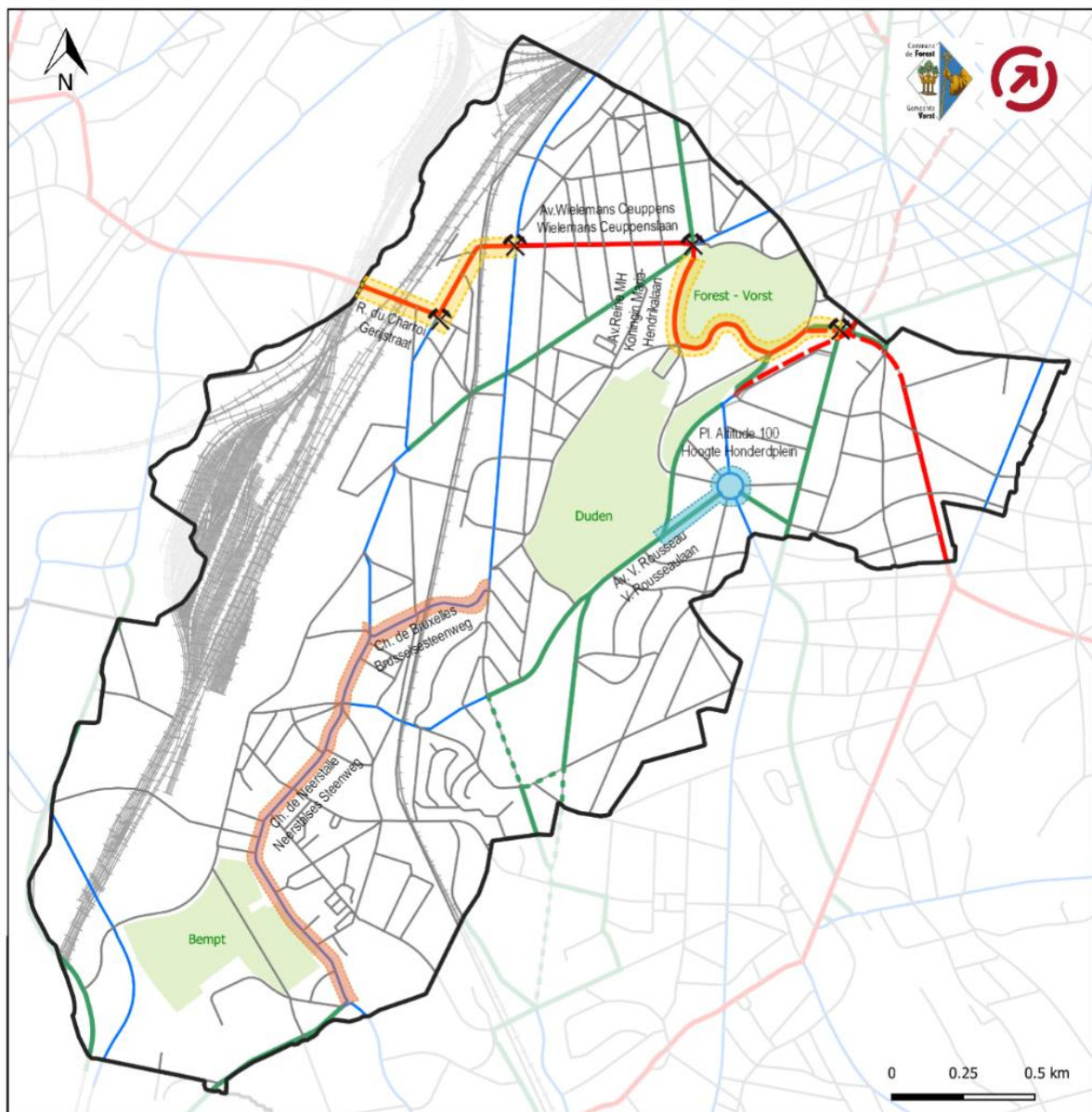


**Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst**

Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV Vélo  
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS Fiets

<p><b>Fond de plan - Achtergrond</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Chemin de fer - Spoorweg</li> <li> Parc - Park</li> <li> Frontière communale - Gemeentelijke grens</li> </ul>	<p><b>Projets d'aménagements -</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Aménagement planifié / récemment réalisé Geplande / Recent voltooid herinrichtingsprojecten</li> <li> Aménagement en projet Herinrichtingsprojecten in de maak</li> </ul> <p><b>Améliorations à apporter - Aan te brengen verbeteringen</b></p> <p><b>Le long du réseau AUTO structurant - Langs het AUTO-structurerendennetwerk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Améliorations sensibles - Aanzienlijk verbeteringen</li> <li> Améliorations mineures - Kleine verbeteringen</li> </ul> <p><b>Le long du réseau AUTO quartier - Langs het AUTO-buurtennetwerk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Aménagement cyclable - Fietsinfrastructuur</li> <li> Aménagement cyclable à renforcer - Fietsinfrastructuur te versterken</li> <li> Traversée cyclable à créer - Fietsoversteekplaats te creëren</li> </ul>
<p><b>Spécialisation Multimodale des Voies Multimodale wegen specialisatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Vélo - Fiets PLUS</li> <li> Vélo bis - Fiets bis PLUS</li> <li> Vélo Confort - Fiets Comfort</li> <li> Vélo Quartier - Fiets Wijk</li> <li> Nouveau réseau - Nieuw netwerk</li> </ul>	

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



## Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 3 : Actions à entreprendre / SMV TP  
 Fase 3 : Uit te voeren acties / MWS OV

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

Figure 5 : Carte des interventions sur le réseau des transports publics (TP) (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

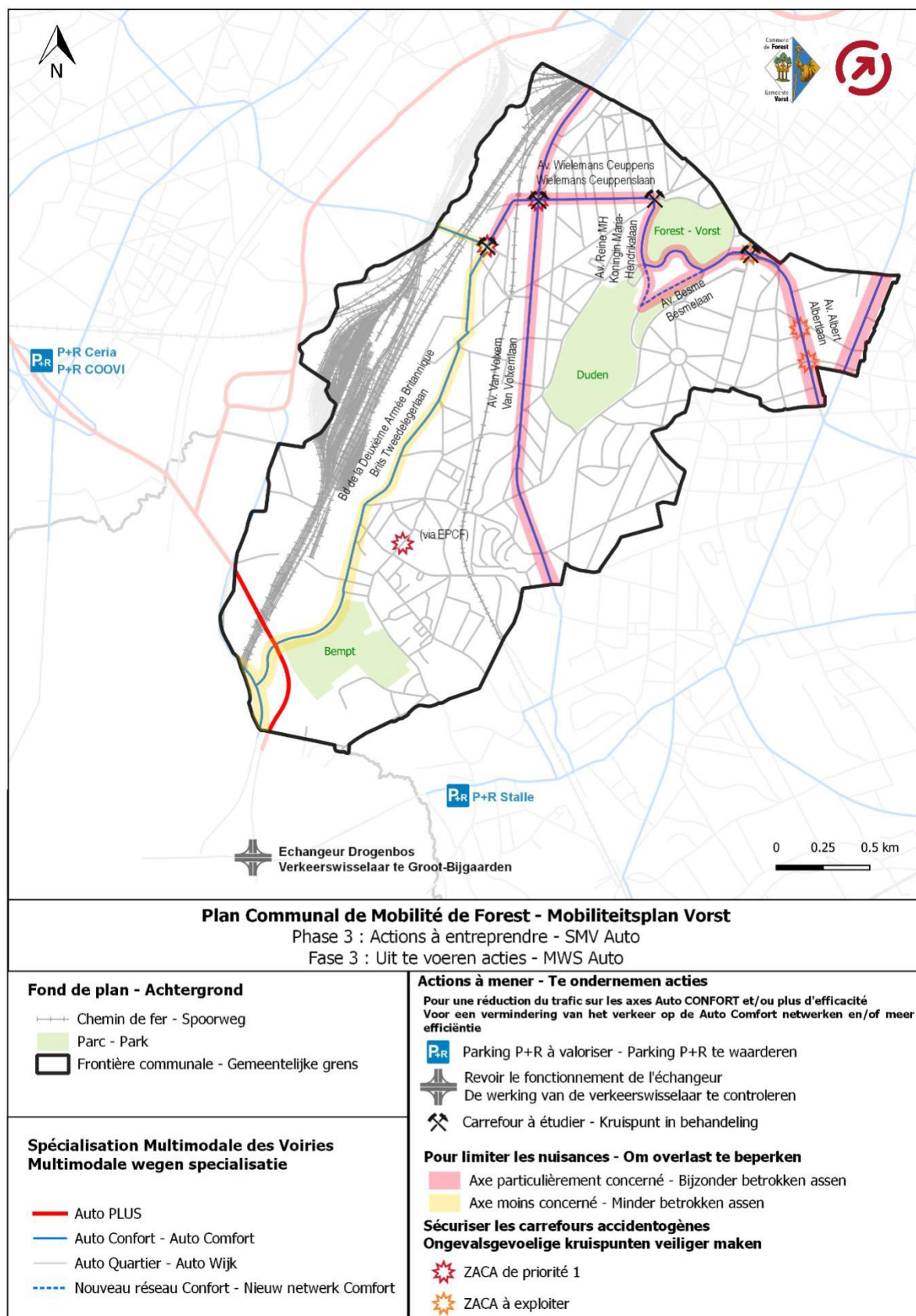


Figure 6 : Carte des interventions sur le réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

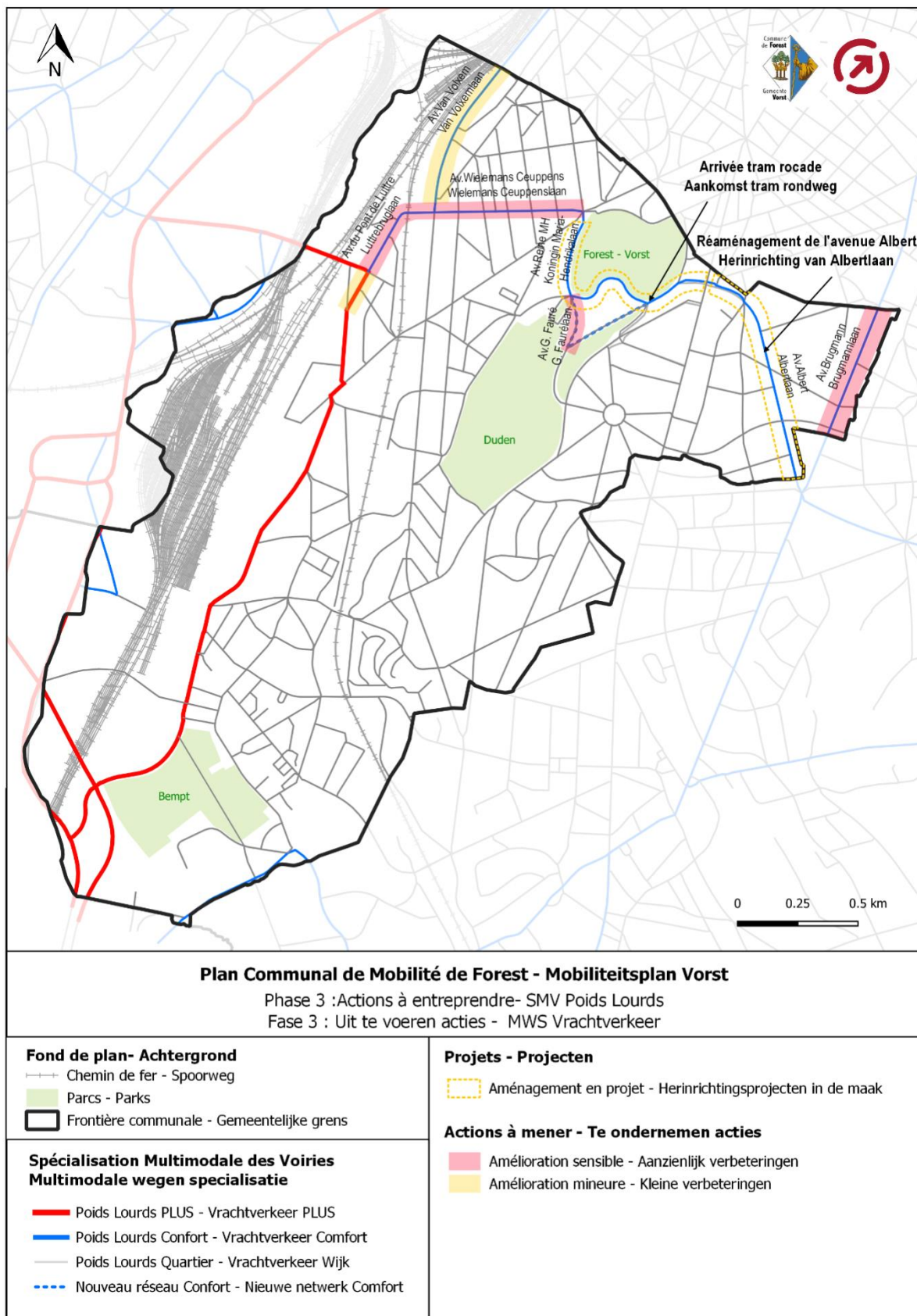


Figure 7 : Carte des interventions sur le réseau Poids Lourds (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

### **3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE**

---

#### **3.1 Les aspects socio-économiques et les biens matériels**

---

##### **3.1.1 Situation existante**

---

La commune de Forest compte 56.581 habitants (IBSA, 2020) pour une superficie de 6,3 km<sup>2</sup>. Les quartiers les plus denses se situent dans les parties au nord et au nord-est de la commune. Le profil socio-économique de la commune est très similaire à la moyenne régionale, que ce soit au niveau de la densité, des caractéristiques de la population, des revenus ou encore 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.

L'ouest de Forest est occupé par une zone industrielles et d'entreprises urbaines. Forest compte deux noyaux commerciaux, notamment la place Saint-Denis et la place Altitude 100. On retrouve aussi de nombreux commerces dans l'avenue Wielemans Ceuppens et la chaussée d'Alseberg. Le reste est éparpillé sur le territoire communal. Dans l'ensemble, il s'agit de commerces de proximité ou de service ainsi que des établissements dans l'horeca, qui ont un rayon d'attraction relativement local.

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'). Le territoire communal compte 27 établissements scolaires accueillant un total de 9.300 enfants et adolescents. L'administration communale (deuxième plus gros employeur après Audi) est répartie entre 6 bâtiments, dont l'hôtel communal, situés dans la partie sud-ouest de Forest.

##### **3.1.2 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 ;

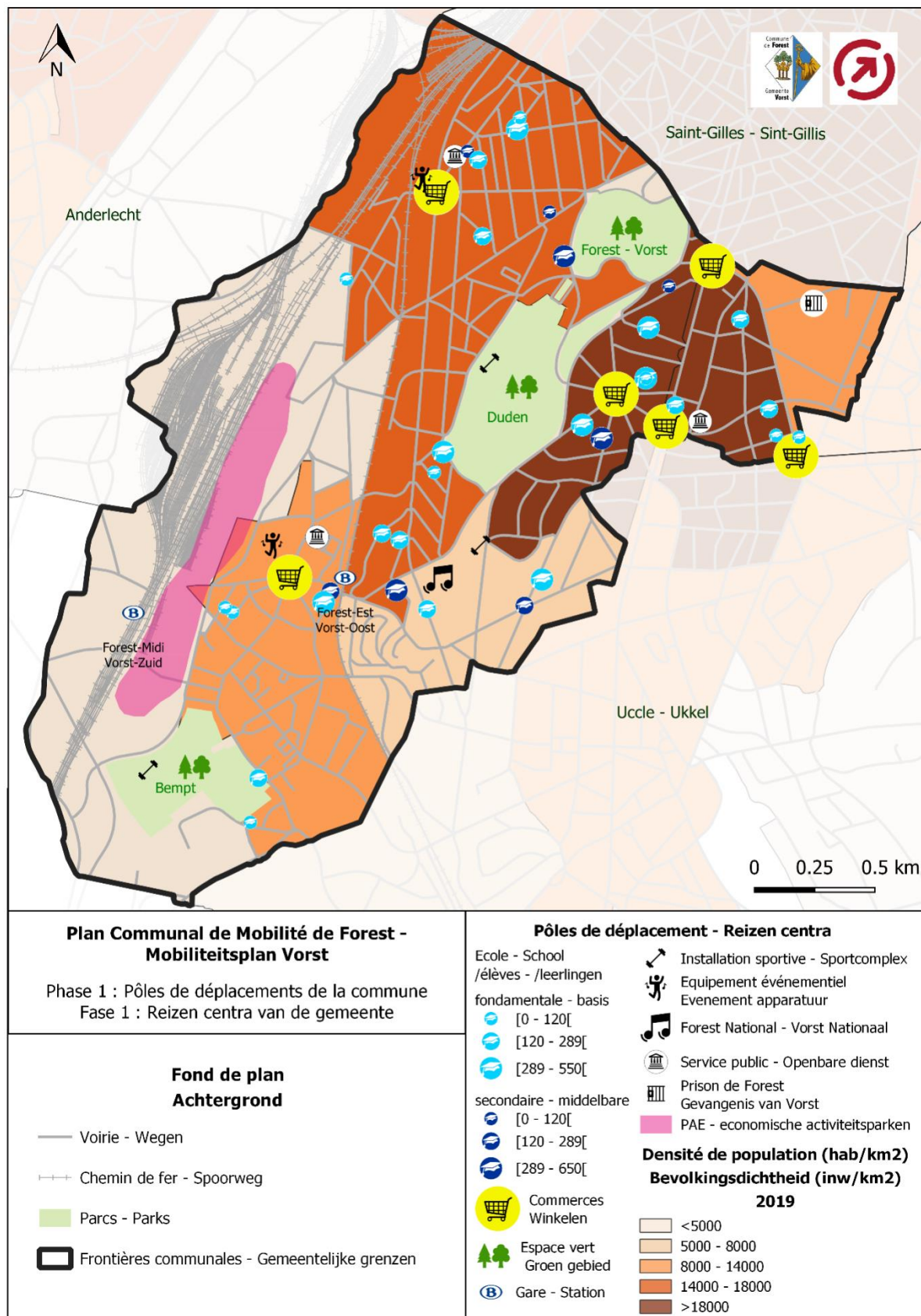


Figure 8 : Equipements et biens matériels de Forest (source : projet de PCM, 2021)

## 3.2 La mobilité

### 3.2.1 Situation existante

Les infrastructures ferroviaires à l'ouest du territoire communal constituent de véritables barrières dans la mobilité de la commune. Le franchissement des voies ne peut se faire qu'à deux endroits (rue du Charroi et rue de la Soierie).

Forest compte de nombreux sentiers et chemins, qui offrent parfois de précieux raccourcis pour les piétons. Une grande partie des infrastructures piétonnes ne répondent pas au standard de qualité en matière de confort requis afin d'améliorer le confort des piétons

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.

Plusieurs grands axes de Forest sont équipés d'aménagements pour les cyclistes, mais pas tous. Plusieurs itinéraires cyclables régionaux (RER-vélo et ICR<sup>4</sup>) traversent Forest. L'offre en stationnement pour vélo (1.520 emplacements de 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.

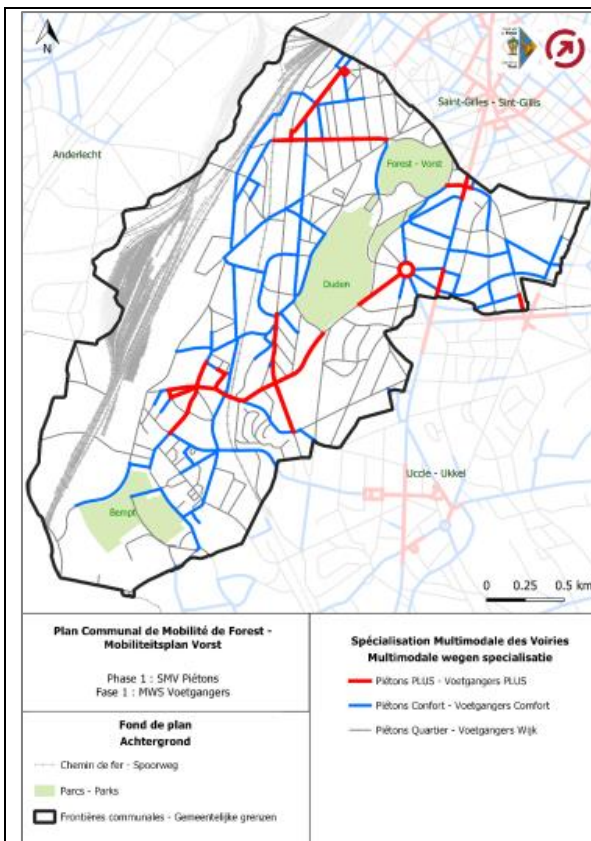


Figure 9 : Réseau piéton tel que défini par GoodMove, basé sur le PAVE (source: Projet de PCM, 2021)

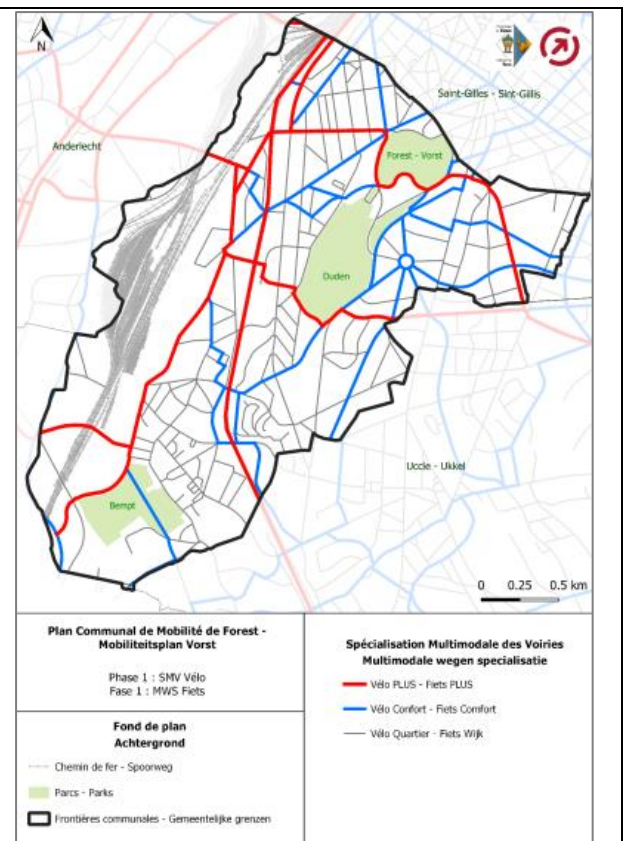


Figure 10 : Réseau Vélo tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

<sup>4</sup> Le Réseau Express-Régional Vélo (RER-vélo) a vocation de permettre les déplacements rapides et directs 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.



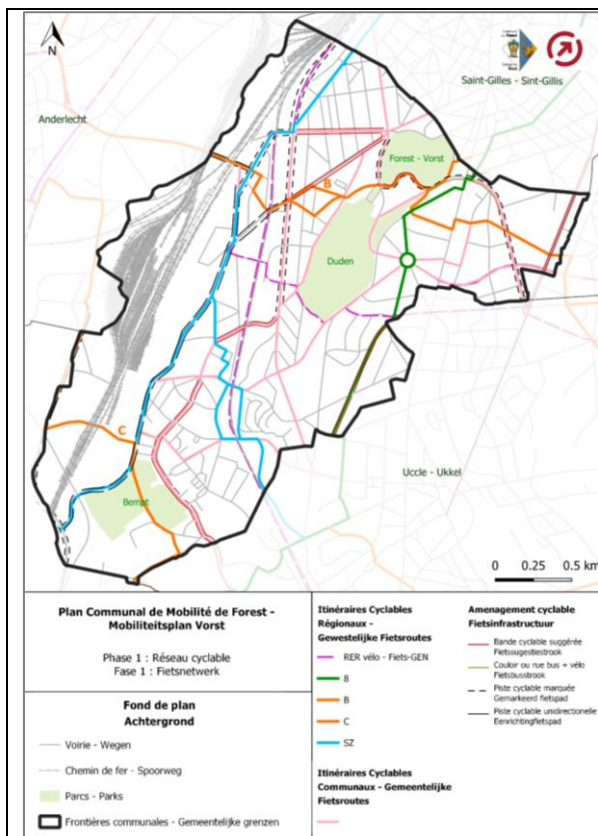


Figure 11 : Aménagements et itinéraires cyclables sur Forest (source: projet de PCM, 2021)

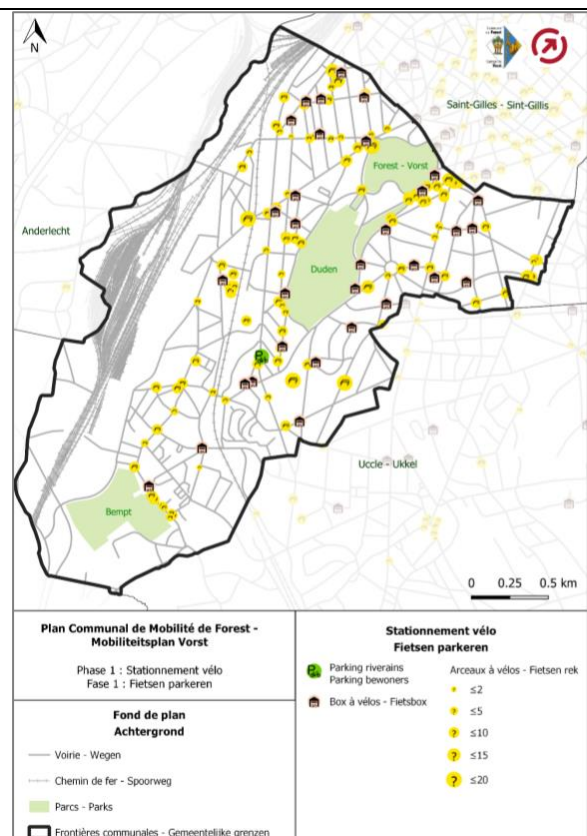


Figure 12 : Stationnement vélo à Forest (source : Projet de PCM, 2021)

Forest compte deux gares ferroviaires sur son territoire (Forest-est et Forest-Midi, desservies par le réseau de trains S) et plusieurs lignes de tram et de bus. Les connexions en transports en commun sont essentiellement du nord au sud (et inversement), et non d'ouest en est (et inversement). 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.

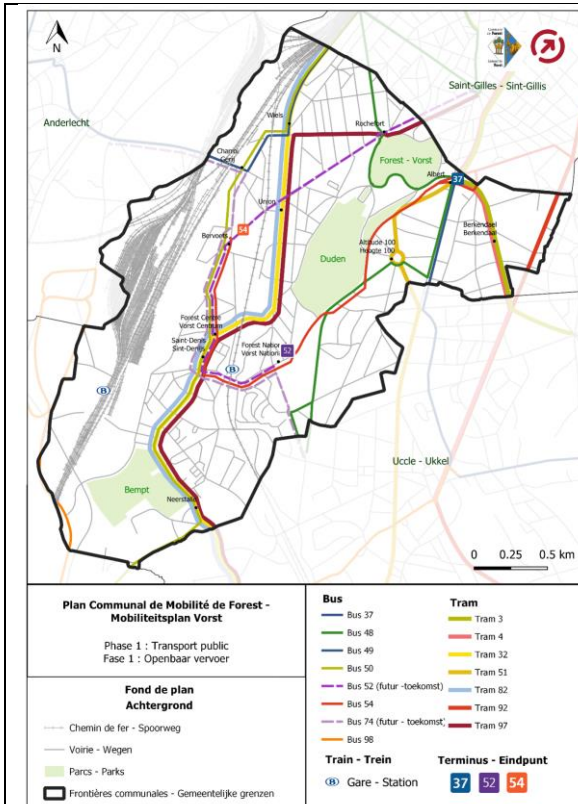


Figure 13 : Gares, lignes de bus et de tram sur Forest (source: projet de PCM, mars 2021)

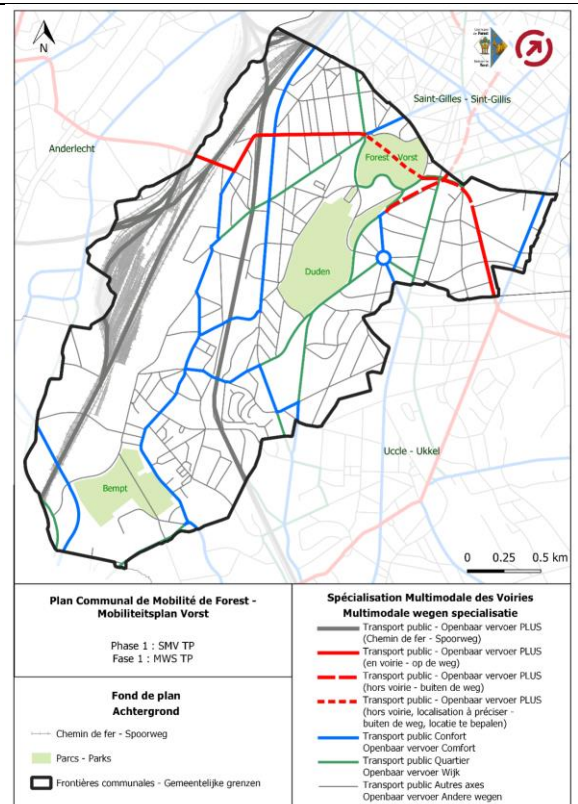


Figure 14 : Réseau TP tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, mars 2021)

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.

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, tout le territoire est en zone verte, avec quelques zones rouges dans les noyaux commerciaux. Une zone spéciale '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 : le P+R Stalle à Uccle et le P+R Ceria à Anderlecht.

Des services de voitures partagés (ex. : Cambio) sont déjà très largement implantés sur le territoire. Le bas de Forest (dont le quartier de la place Saint-Denis) est toutefois moins bien desservi.

La zone industrielle dans la partie ouest de Forest constitue une zone importante d'origine et de destination pour les poids lourds circulant 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.

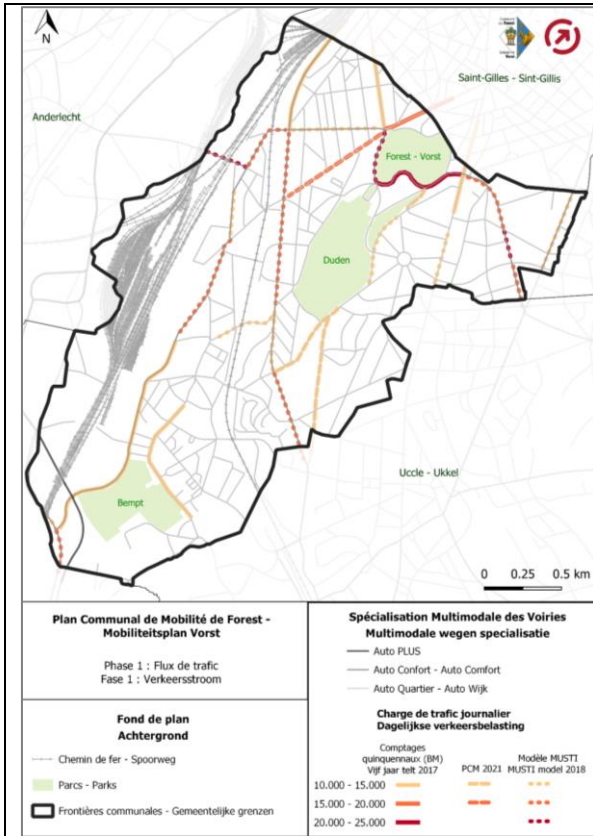


Figure 15 : Flux de trafic automobile (source: projet de PCM, 2021)

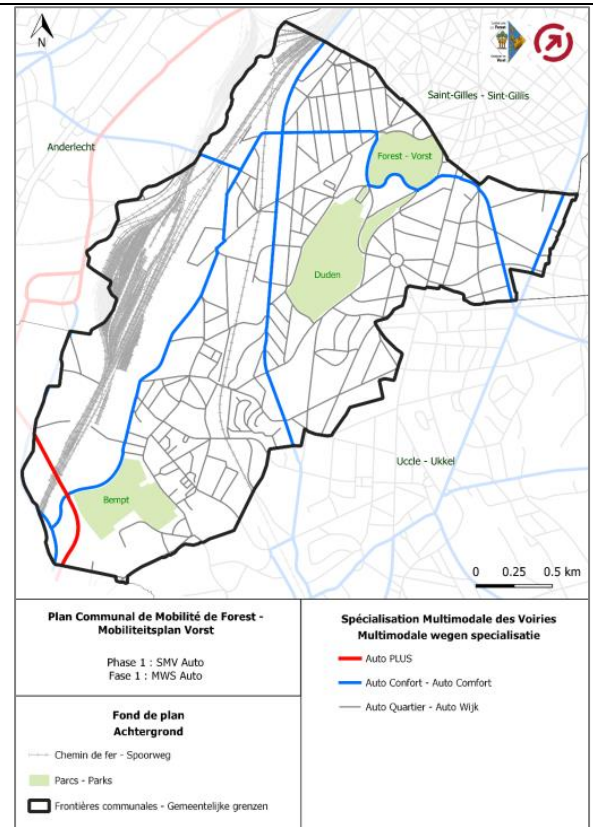


Figure 16 : Réseau Auto tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

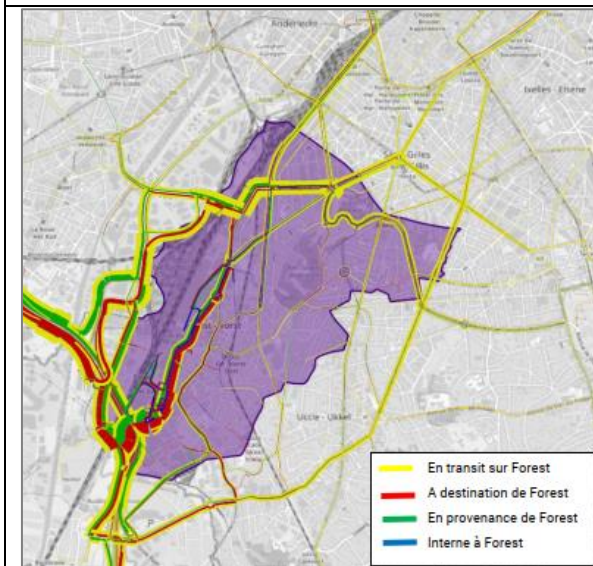


Figure 17 : Flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic (source: projet de PCM, 2021)

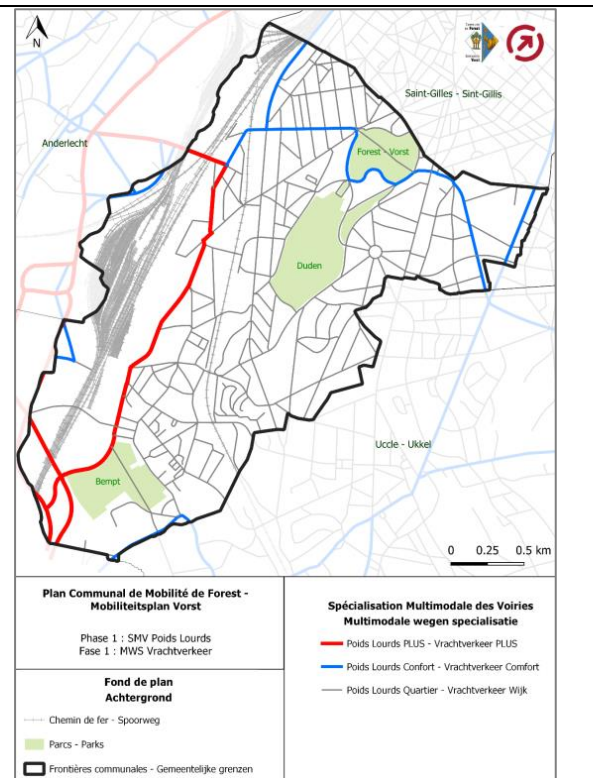


Figure 18 : Réseau PL tel que défini par GoodMove (source: Projet de PCM, 2021)

Entre 25% et 40% des déplacements quotidiens 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. La part des déplacements à pied et à vélo est relativement élevée comparé à la moyenne régionale.

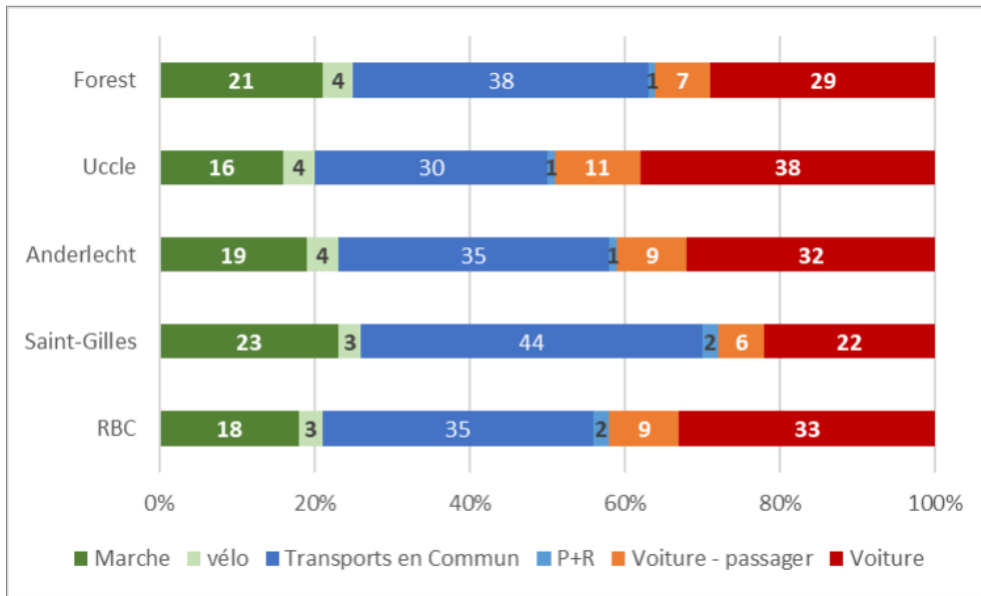


Figure 19 : Parts modales à Forest, ses communes voisines et en RBC (source : projet de PCM, 2021)

### 3.2.2 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 ;

## 3.3 L'air, le climat, et l'énergie

### 3.3.1 Situation existante

L'exposition aux particules fines (en particulier le Black Carbon) est la plus forte à proximité immédiate du Ring de Bruxelles et dans une moindre mesure sur certains tronçons à Forest, tels que l'av. Fonsny, l'av. Van Volxem, l'av. W. Ceuppens, l'av. du Pont de Luttre, le bld. Guillaume Van Haelen, le bld. de la Deuxième armée britannique et l'av. du Globe) et à certains carrefours à Forest (ex. W. Ceuppens x Van Volxem, W. Ceuppens x Av. du Parc).

La température de l'air est généralement élevée dans les parties ouest et nord-ouest de Forest, 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.

En ce qui concerne le développement de bornes de recharge pour véhicules électriques, la couverture territoriale actuelle est relativement bonne. Certains noyaux commerciaux ne sont toutefois pas équipés (ex. quartier de la place Saint-Denis). 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.

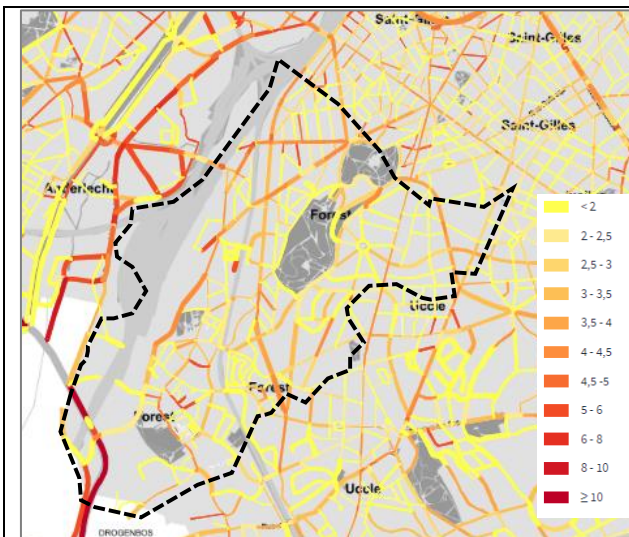


Figure 20: Concentration en black carbon ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en heures de pointe (source: Geodata, Bruxelles Environnement 2020)

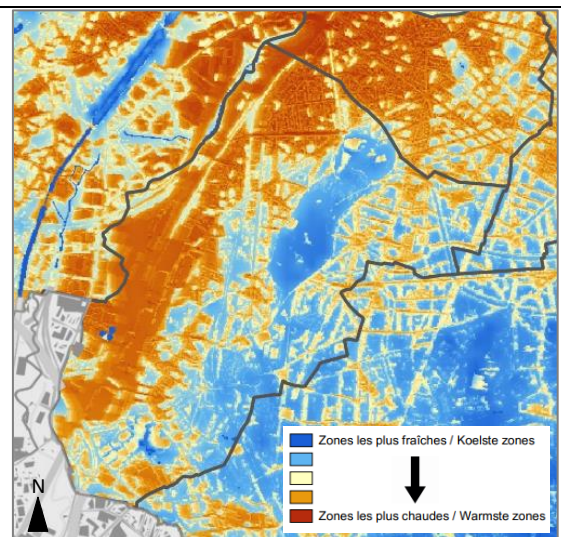


Figure 21 : Cartographie des îlots de chaleur / fraîcheur (source : Bruxelles Environnement 2020)

### 3.3.2 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 ;

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

### 3.4.1 Situation existante

Une importante partie du territoire communal de Forest est occupé par des infrastructures ferroviaires et des industries urbaines, 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.

Une pente importante marque le relief de Forest entre l'ouest (situé dans la vallée de la Senne) et l'est de la commune (point culminant de la région bruxelloise au niveau de la place Altitude 100).

Enfin, 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.

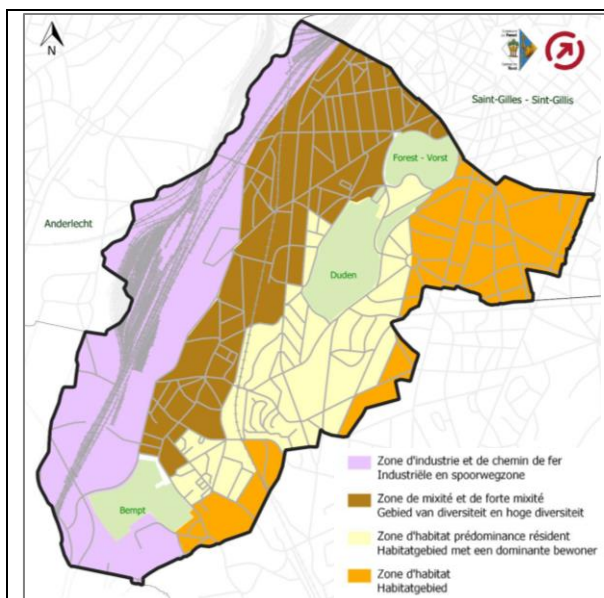


Figure 22 : Typologie du territoire de la commune de Forest (source : projet de PCM, 2021, mise en forme modifiée par CSD Ingénieurs)

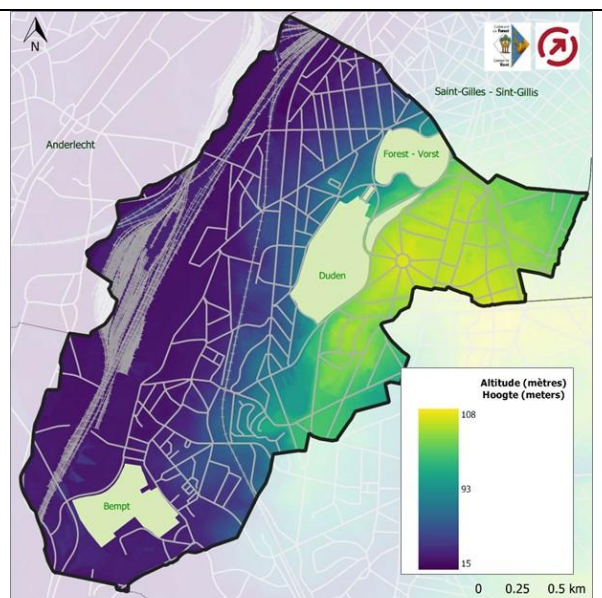


Figure 23 : Topographie du territoire de la commune de Forest (source : Extrait du projet de PCM, 2021)

### 3.4.2 Enjeux

- Atténuer les barrières urbaines / discontinuités au sein de la commune et avec les communes voisines ;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti de Forest ;
- Préservation voire amélioration de la qualité des espaces publics à Forest et leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...);

## 3.5 L'environnement sonore et vibratoire

### 3.5.1 Situation existante

Le niveau de bruit est très élevé dans la zone industrielle et ferroviaire à l'ouest du territoire et dans l'extrême sud aux alentours du Ring de Bruxelles (R0). Des nuisances sonores sont également à relever le long de la ligne L124 (Bruxelles-Charleroi) qui traverse Forest, sur les grandes avenues et boulevards, et dans les parcs (en particulier les parcs de Forest et du Bempt). Les intérieurs d'îlot et les quartiers situés à l'est sont au contraire (très) peu bruyants, sauf sur les axes routiers.

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. Il est d'ailleurs repris comme zone de confort acoustique ('*Quiet-zone*' ou Q-zone) à améliorer ou à créer.

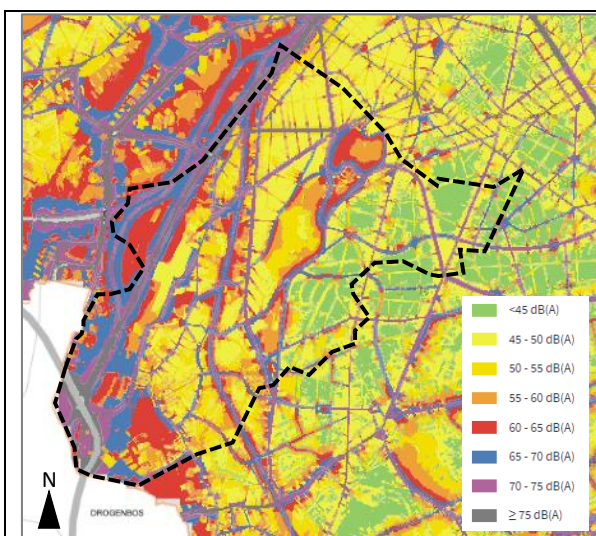


Figure 24: Niveaux de bruit multi-exposition (source : Geodata, Bruxelles Environnement, 2020)

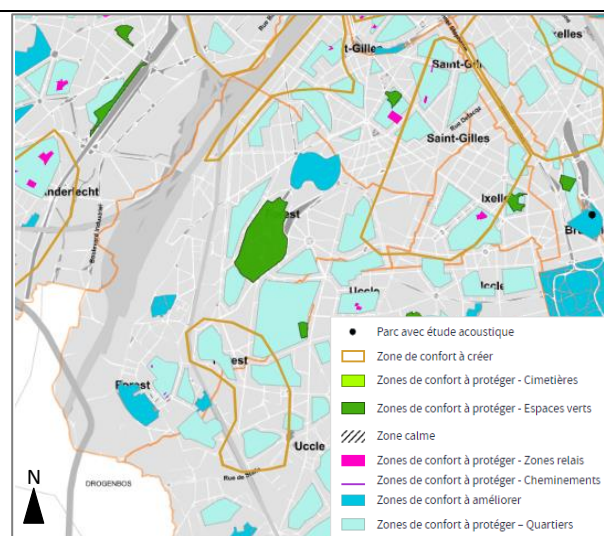


Figure 25 : Stratégie zones de confort acoustique (source : Bruxelles-Environnement, 2020)

### 3.5.2 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 ;

## 3.6 La faune et la flore

### 3.6.1 Situation existante

Les espaces verts couvrent une grande partie de la surface du territoire communal, surtout du côté Est. 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. Comme relevé plus haut, 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. Le parc Jupiter s'étend quant à lui le long de l'avenue Besme et relie le parc de Forest avec le parc Duden.

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.

Des arbres remarquables sont recensés au sein de la commune, en particulier dans les parcs publics mais aussi en intérieur d'îlot dans des espaces privés.

Différentes espèces animales (oiseaux et chauves-souris en particulier) ont été observés à Forest. Le nombre d'espèces est réparti de façon relativement équitable sur le territoire communal, avec 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.



Figure 26 : Pourcentage de couverture végétale (parcelles) (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)

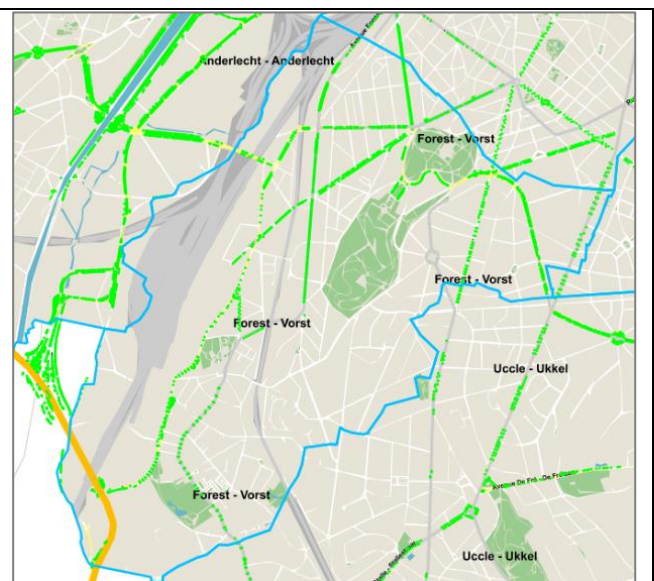


Figure 27 : Arbres d'alignement situés le long des voiries régionales à Forest (source : Mobigis, 2021)

### 3.6.2 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 ;



## 3.7 Les sols et eaux

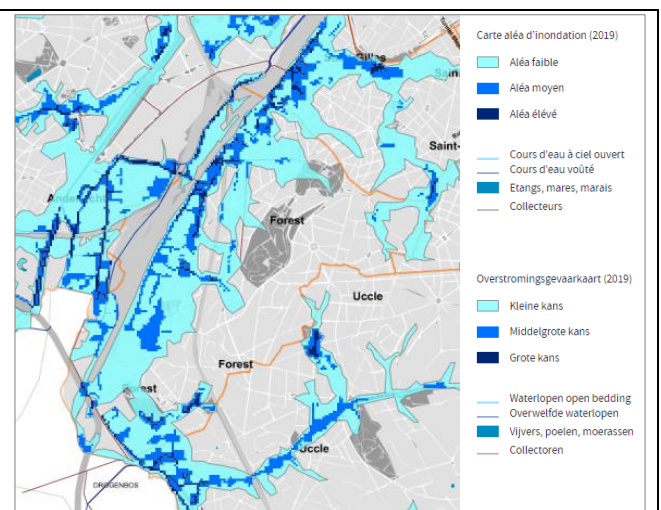
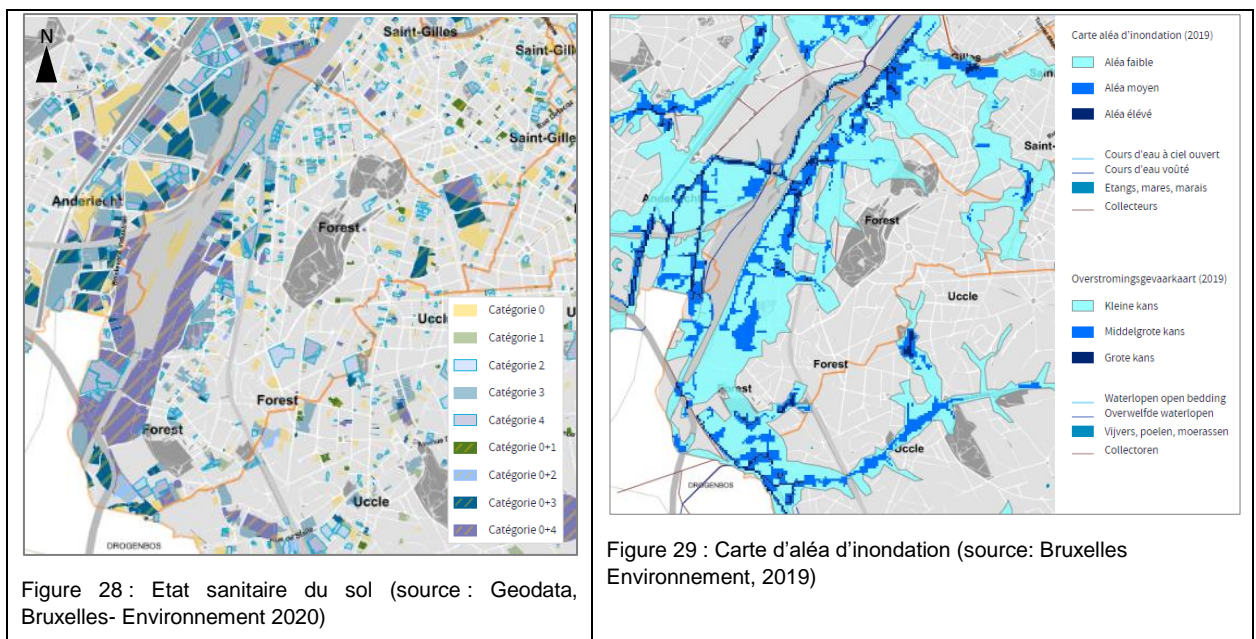
### 3.7.1 Situation existante

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.

La Senne traverse sur près de 180 mètres le territoire communal, à la frontière avec la commune d'Anderlecht. Des plans d'eau se situent également dans le parc Bempt et le parc Jacques Brel. Des plans d'eau naturels ('marais Wiels') sont également situés à Wiels.

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.



### 3.7.1 Enjeux

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

## 3.8 L'être humain

### 3.8.1 Situation existante

Le territoire communal compte 7 zones à concentration d'accidents, 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 carrefours de Wiels, Charroi / Pont de Luttre, et sur l'av. Albert font partie des zones à risque.

Selon la carte établie dans le cadre du Plan Nature<sup>5</sup>, le territoire communal de Forest comprend plusieurs larges zones de carence en espaces verts accessibles au public. Il manque ainsi des zones vertes surtout 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.

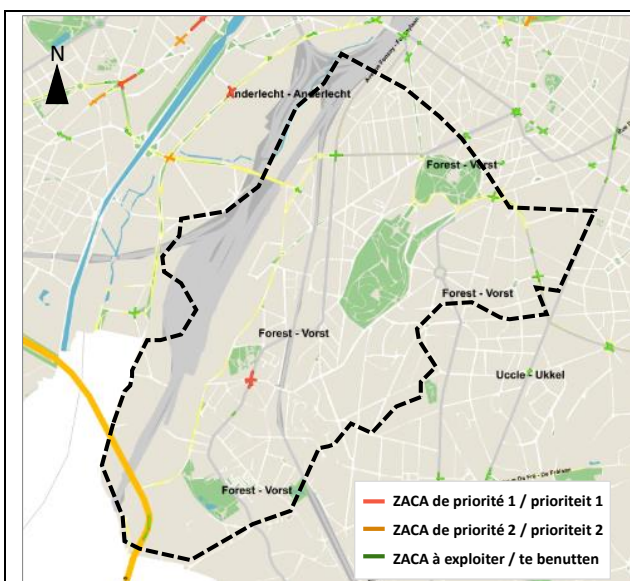


Figure 30 : Zones à concentration d'accidents (source: Mobigis, 2021)

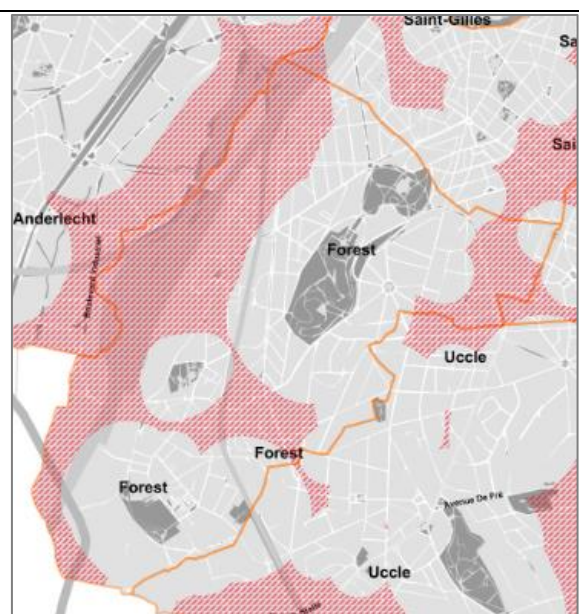


Figure 31 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Geodata, Bruxelles-Environnement, 2020)

### 3.8.2 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) ;

<sup>5</sup> 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>

## 4. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

### 4.1 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.

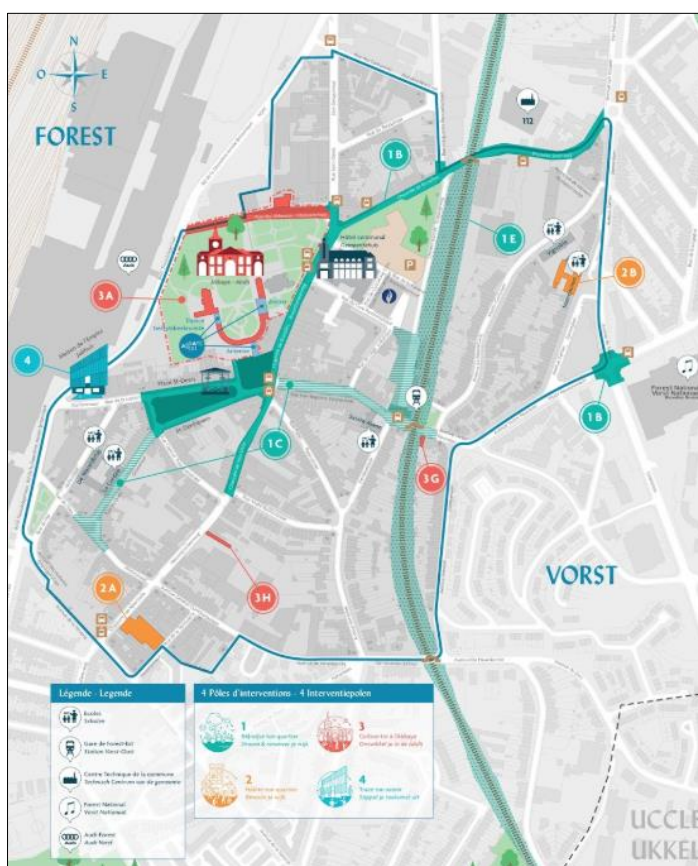


Figure 32 : Périmètre concerné par le CQD Abbaye (source : site web du CQD Abbaye<sup>6</sup>)

<sup>6</sup> <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.

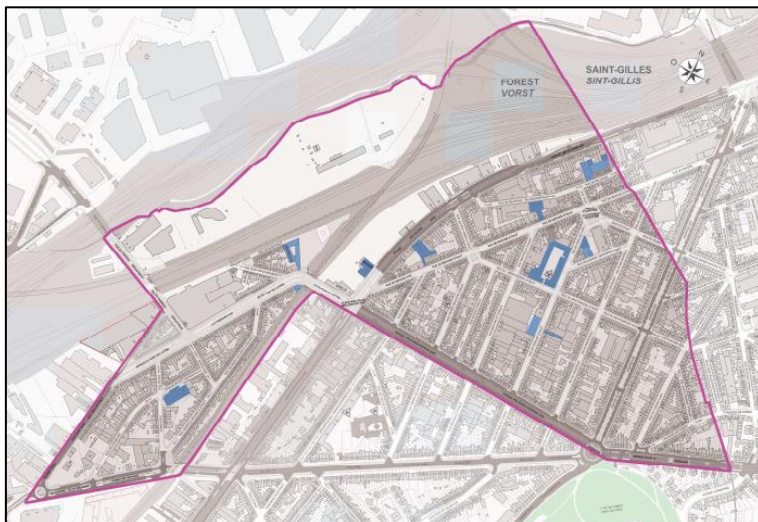


Figure 33 : Périmètre d'intervention du CQD Wiels-sur-Senne (source: site web commune de Forest, 2021)

## Contrat de rénovation urbaine (CRU 4) 'Avenue du Roi'<sup>7</sup>

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).

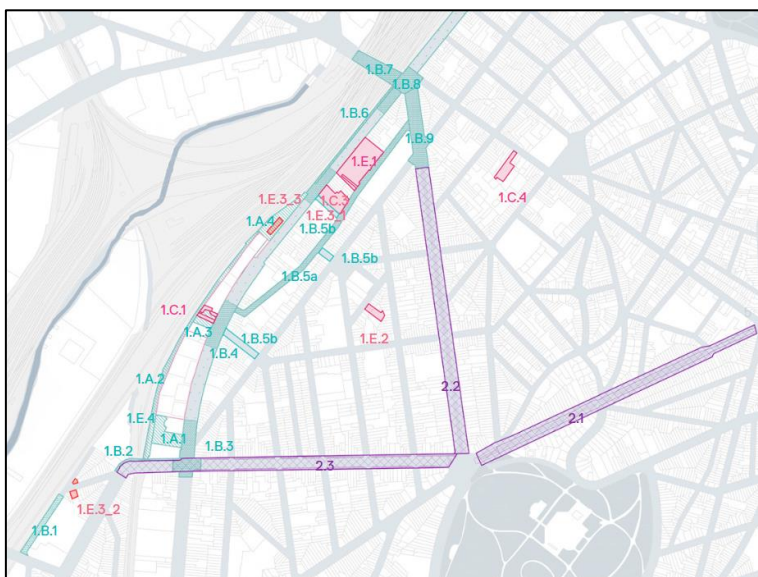


Figure 34 : Carte des interventions prévues par le CRU4 (source : Perspective.Brussels, mars 2021)

<sup>7</sup> Source : <https://perspective.brussels/fr/actualites/contrat-de-renovation-urbaine-avenue-du-roi-etat-davancement-et-modification-du-programme>

## 4.2 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)<sup>8</sup>, qui concerne le site de l'abbaye de Forest et tout le quartier qui l'entoure.



Figure 35 : Vue aérienne du périmètre du projet (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)



Figure 36 : Place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)

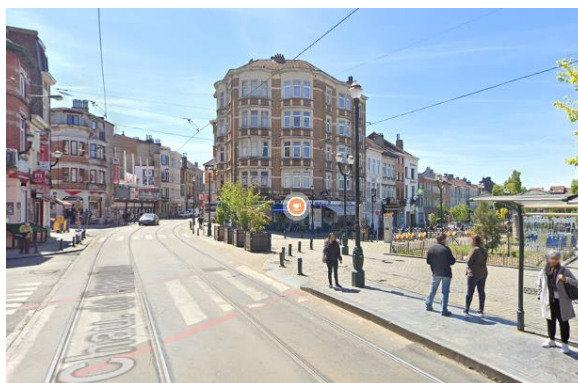


Figure 37 : Chaussée de Bruxelles, à la hauteur de la place Saint-Denis (source : GoogleMaps, sept. 2021)

<sup>8</sup> 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 38 : Place Saint-Denis en situation existante (à gauche) et projetée (à droite) (source : RIE du projet d'aménagement, ARIES 2021)

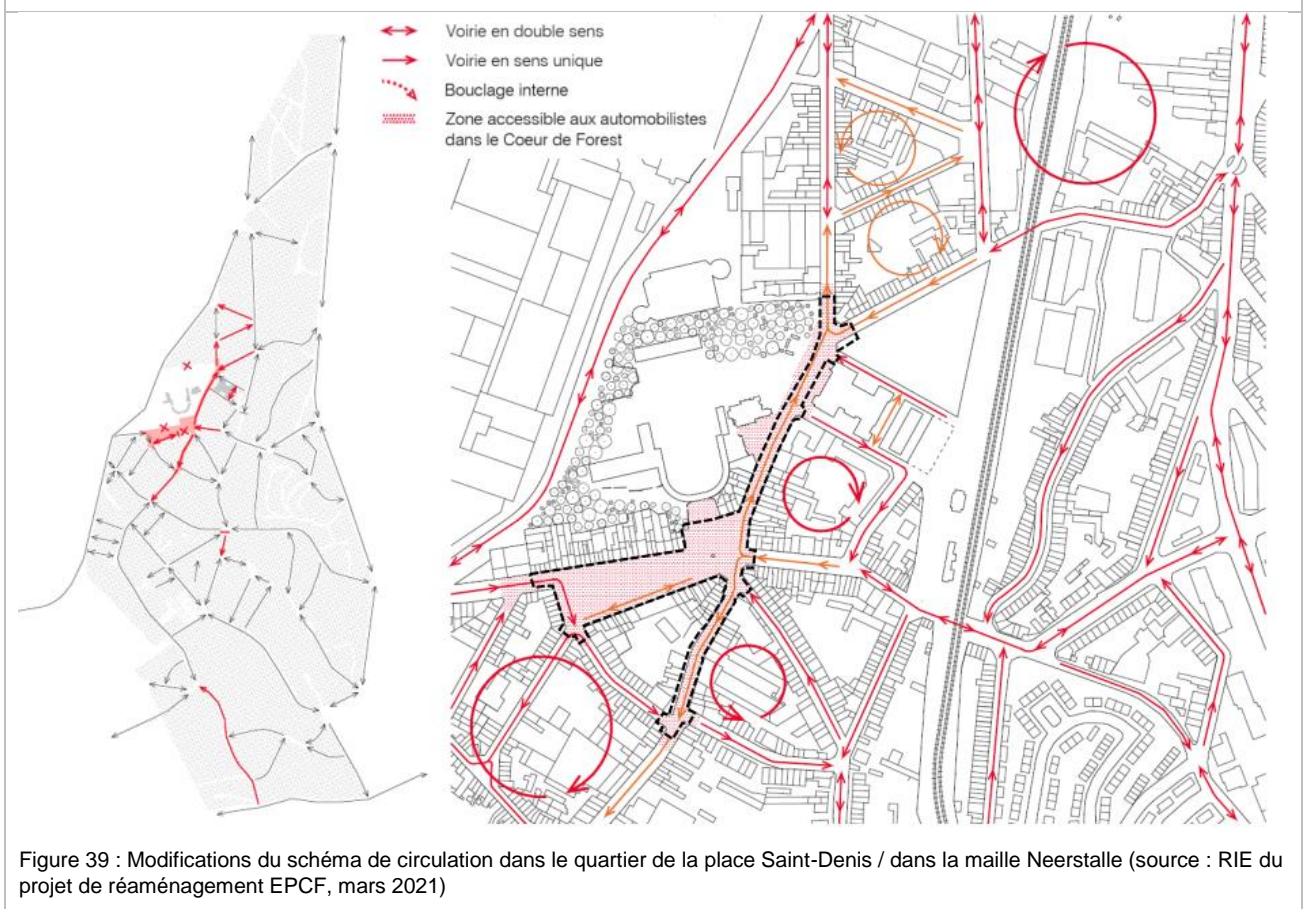


Figure 39 : Modifications du schéma de circulation dans le quartier de la place Saint-Denis / dans la maille Neerstalle (source : RIE du projet de réaménagement EPCF, mars 2021)

## Projet STIB Chaussée de Neerstalle (2022 – 2023)<sup>9</sup>

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.

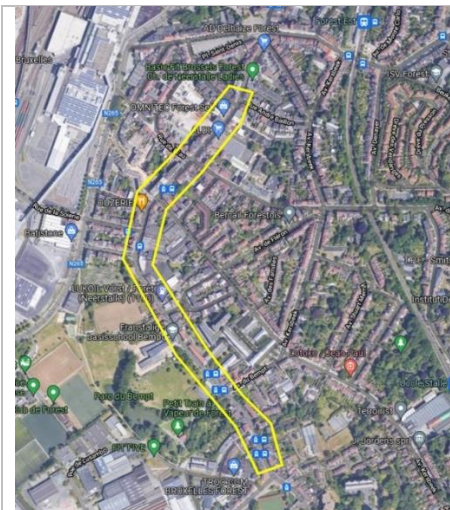


Figure 40 : Vue aérienne du périmètre du projet



Figure 41 : 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.

<sup>9</sup> Pour plus d'informations, consultez 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>



Photo 1 : Illustration du projet sur le site de l'abbaye de Forest (source : ABY.Brussels, 2021)

## Projet CityDev 'Ilot Barcelone'/'Chant des Grenouilles'

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

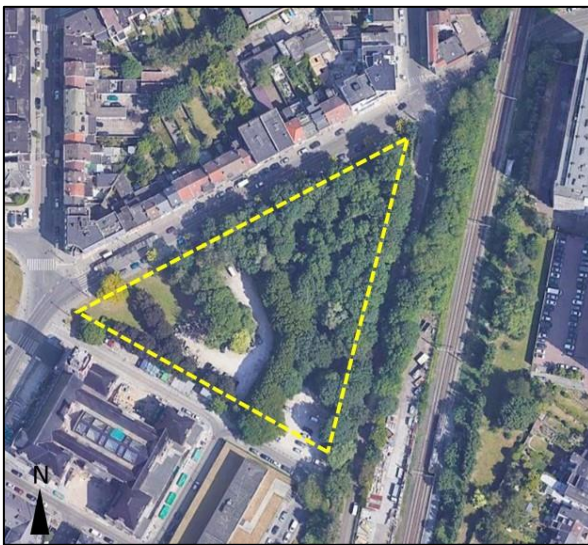


Figure 42 : Localisation du projet 'Ilot Barcelone' (source : Commune de Forest et RIE EPCF)

## 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 2 : 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'<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Plus d'informations ici : <http://quartierabbaye-abdijwijk.blogspot.com/2018/07/ensemble-faisons-du-parc-des-deux-rives.html>

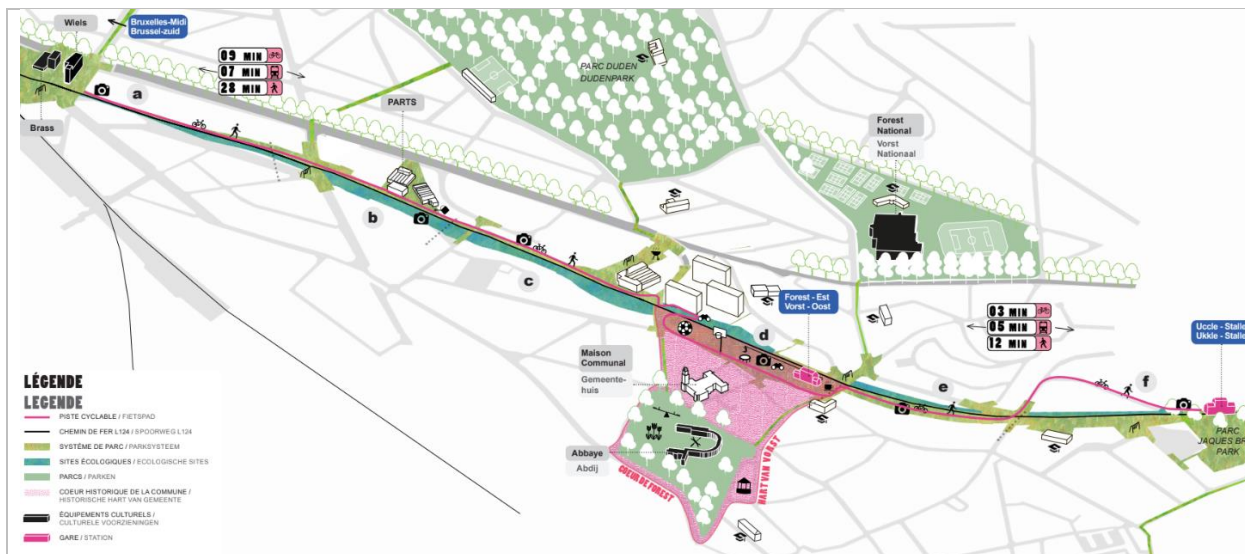


Figure 43 : Illustration du projet de parc des Deux Rives (source : Taktyk, 2018)

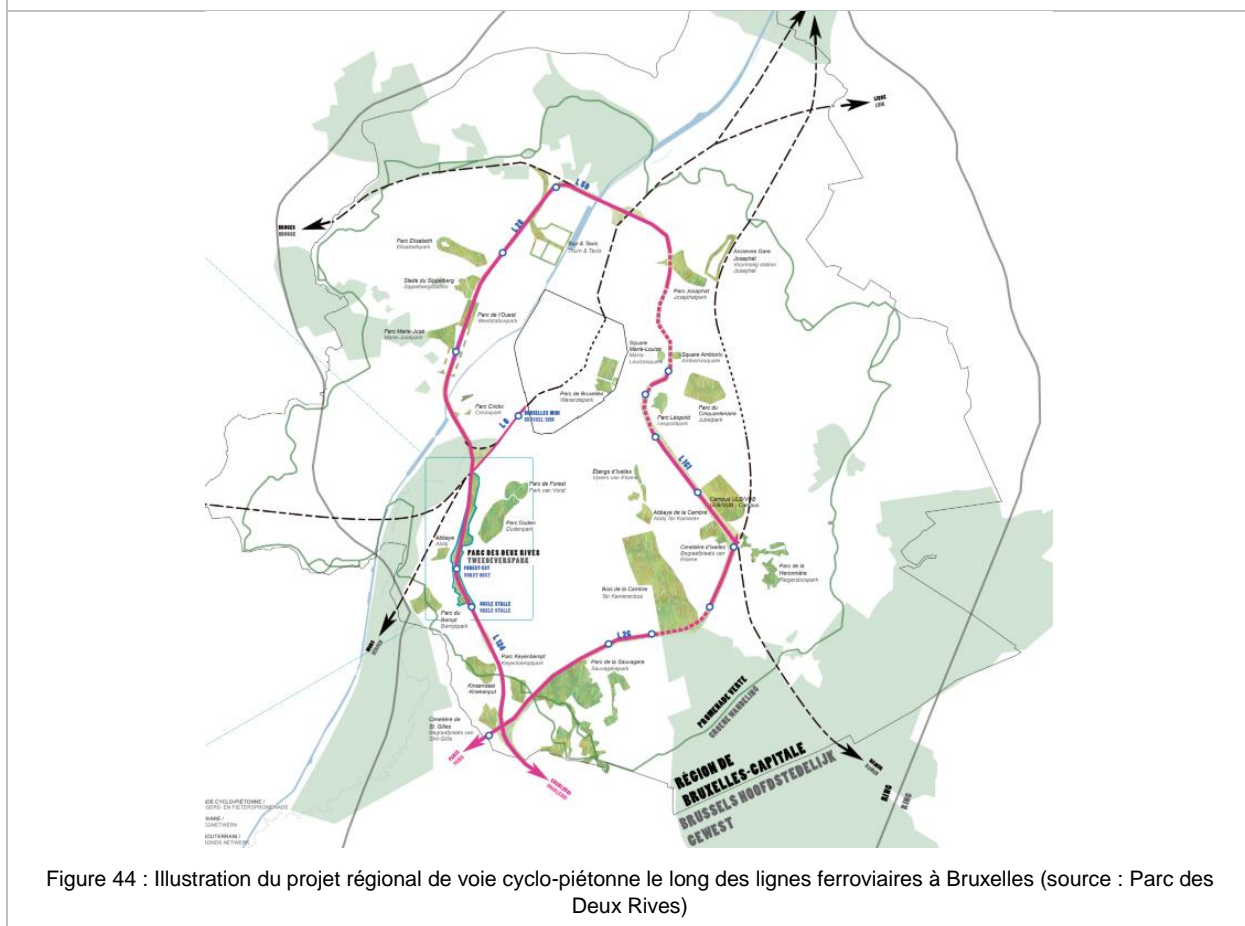


Figure 44 : Illustration du projet régional de voie cyclo-piétonne le long des lignes ferroviaires à Bruxelles (source : Parc des Deux Rives)

### 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 45 : 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.

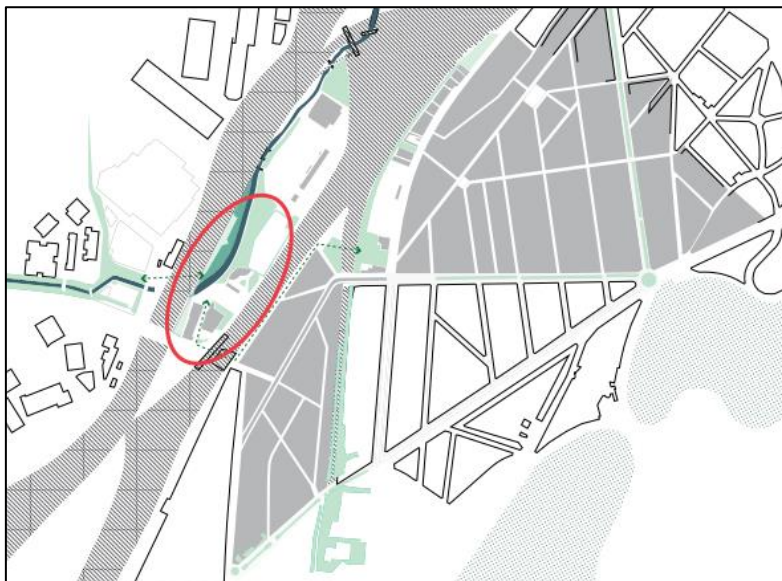


Figure 46 : Parc le long de la Senne sur le site Charroi (source : programme du CQDW, 2018)

### 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)<sup>11</sup>. Il sera financé par la Région de Bruxelles-Capitale.

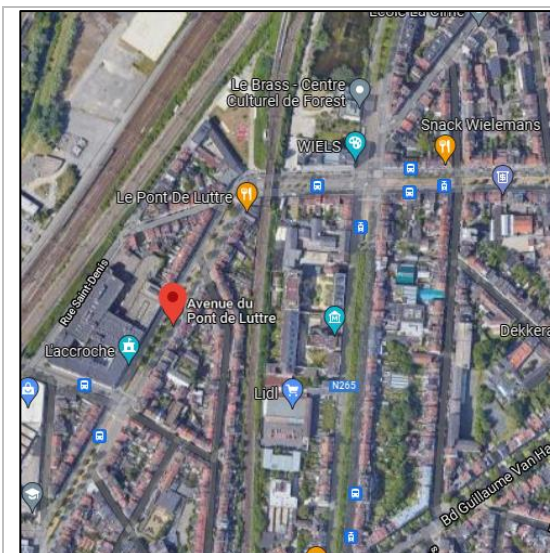


Figure 47 : Vue aérienne du carrefour concerné (source : Google Maps, 2021)

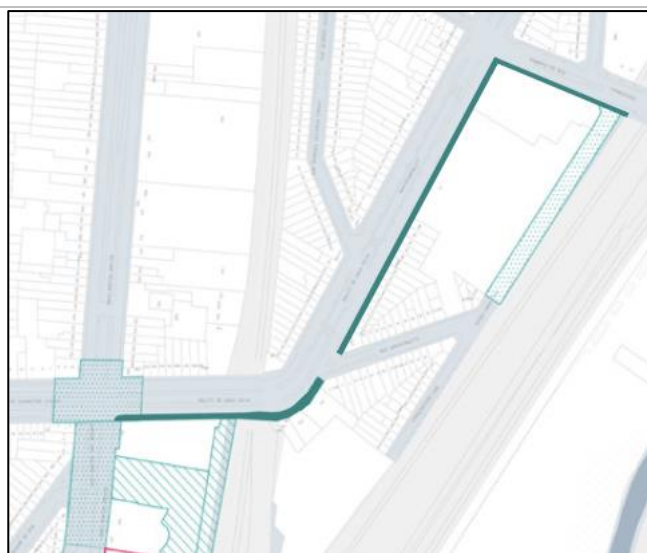


Figure 48 : Illustration des interventions prévues sur l'axe Charroi / Pont de Luttre et le carrefour Wiels-van Volxem, dans le cadre du CRU4 (source programme définitif modifié du CRU, décembre 2020)

## 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).

<sup>11</sup> Consulter le site web suivant : <https://quartiers.brussels/2/page/programmes>



Figure 49 : 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.

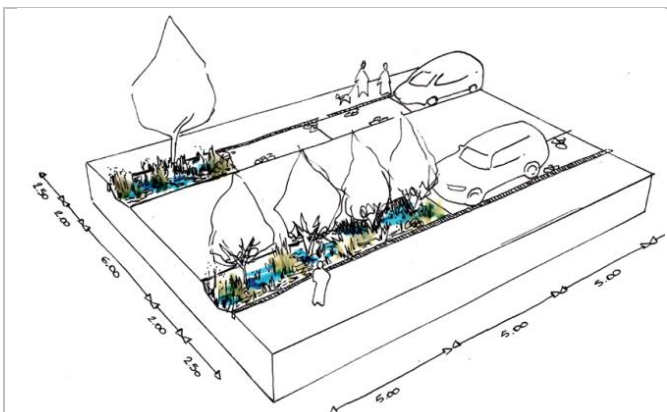


Figure 50 : Type d'intervention proposé pour la rue de Mérode (source: CQDW mars 2018, Zeppelin Collectif 2017)



Photo 3 : 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 STIB<sup>12</sup>, 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 51 : Vue aérienne du périmètre du projet de la STIB (source : GoogleMaps, ill. CSD Ingénieurs)



Photo 4 : 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

<sup>12</sup> 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.

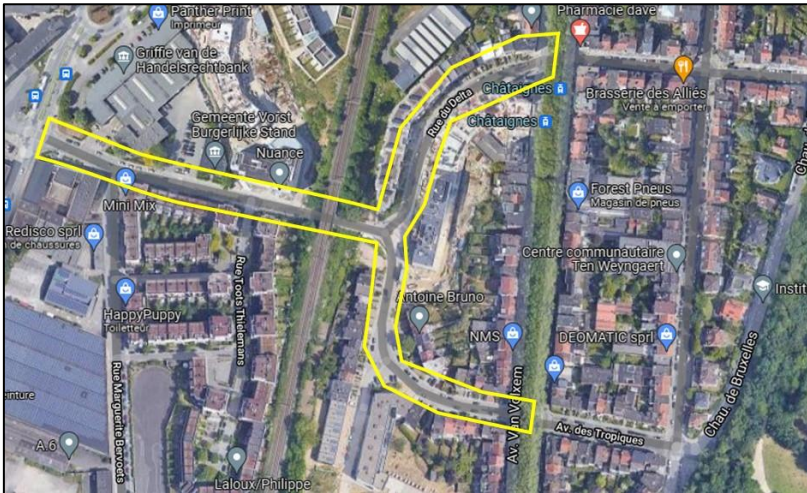


Figure 52 : Vue aérienne du périmètre du projet de réaménagement Patinage-Delta-Tropiques (source : Google Maps 2021 ; ill. CSD Ingénieurs)

## 5. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM

---

### 5.1 Impact global prévisible dans les domaines social et économique, sur les biens matériels

---

Les actions proposées au projet de PCM favorisent l'accessibilité des modes actifs aux différents pôles culturels et noyaux commerciaux présents sur le territoire communal, répondant ainsi aux enjeux identifiés lors du diagnostic.

La mise en œuvre d'actions d'entretien et de maintenance des voies de circulation existantes permet également d'offrir des connexions plus directes, continues et agréables entre les noyaux commerciaux.

Le fait de donner la parole aux acteurs locaux (commerçants et autres) permet de mettre en évidence les problématiques rencontrées et d'envisager des solutions appropriées, favorisant la mixité et répondant donc partiellement aux enjeux dégagés lors de l'élaboration du diagnostic. De ce fait, la mise en place d'une communication entre les acteurs locaux est de nature à favoriser une meilleure cohésion entre ces derniers (création/renforcement de liens sociaux).

Les différentes actions prévues qui améliorent l'espace public participent à l'amélioration de l'attractivité des commerces. Par ailleurs, les mesures envisagées pour soutenir les commerçants (ex. l'augmentation des espaces dédiés aux activités commerciales tels que les terrasses, le contrôle accru des zones de livraison, etc.) sont bénéfiques pour la pérennité des activités économiques présentes sur le territoire.

La création de plusieurs emplois et d'un équipement (point-relais des informations de type BOUTIK) est plus d'une fois évoquée au sein du programme du projet de PCM.

L'impact de la réduction du stationnement en voirie est négligeable pour les commerces de proximité (essentiellement des clients locaux) et le centre culturel du Wiels (dispose d'un parking hors voirie pour ses visiteurs), ce qui est moins le cas pour les habitants de Forest possédant un véhicule. Des mesures (en partie) compensatoires sont proposées par le projet de PCM.

Enfin, d'une manière globale, les actions touchant à la communication et à la sensibilisation des modes actifs ont pour conséquence de réduire les besoins de possession d'un véhicule privé et la contrainte liée au stationnement, libérant ainsi une partie du budget des ménages pour d'autres usages.

En conclusion, le projet de PCM de Forest permet globalement de rendre l'espace plus qualitatif et plus attractif, ce qui est bénéfique aux activités locales, aux équipements, aux noyaux commerciaux et aux différents pôles de développement (tels que l'Altitude 100 et le cœur de Forest).

### 5.2 Impact global prévisible sur la mobilité

---

Par nature, les principaux impacts du projet de PCM sont attendus dans le domaine de la mobilité. En effet, la majorité des actions proposées visent logiquement 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 améliorés.

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 réservée aux autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, ainsi que 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 plan se focalise dans la phase 3 sur une maille en particulier



(maille 'altitude 100 – Globe'), mais le projet de PCM ambitionne un apaisement de l'ensemble des mailles à terme.

Le plan de circulation proposé pour la maille 'Altitude 100 – Globe' est jugée globalement positif 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 pour d'autres usages (par ex. via une mise en sens unique). Il ne faut toutefois pas 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 (ex : 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) hors voirie sont proposées par le projet de PCM pour réduire les nuisances potentielles sur les habitants concernés.

## 5.3 Impact global prévisible dans les domaines de l'air, le climat et l'énergie

Dans le domaine de l'énergie, les mesures prévues au projet de PCM sont globalement favorables, puisque l'ensemble de ces mesures encouragent les déplacements à pied ou à vélo (modes moins consommateurs d'énergie). Parmi les actions proposées, la mise à disposition de vélos électriques aux employés communaux encourage un transfert modal de la voiture vers le vélo pour les déplacements professionnels. Bien que plus énergivores que les vélos classiques, ceux-ci restent cependant moins polluants par rapport à la situation existante (utilisation de véhicules motorisés) et engendrent un impact positif.

Au niveau de la qualité de l'air, les mesures prévues au projet de PCM permettent une amélioration notable de la qualité de l'air, puisque l'ensemble de ces mesures encouragent les déplacements à pied ou à vélo (mode non-polluants pour la qualité locale de l'air). Enfin, certaines actions de réduction de la vitesse sur l'ensemble du territoire forestois amélioreront également la qualité de l'air tant au niveau local que global.

De manière générale, l'encouragement des modes alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle est bénéfique dans l'atténuation du réchauffement climatique (moins de gaz à effet de serre).

## 5.4 Impact global prévisible dans les domaines de l'urbanisme, du paysage, de l'aménagement du territoire et du patrimoine immobilier

Plusieurs actions proposées par le projet de PCM touchent directement aux espaces publics et/ou les aménagements urbains. De manière générale, ces modifications interviennent positivement sur le paysage urbain et le cadre de vie. La qualité de l'espace public est donc amenée à augmenter dans les dix prochaines années via les projets de réaménagement planifiés ou à l'étude, la mise en place de zones résidentielles dans certains espaces publics de Forest, etc.

Certaines opérations mènent à une requalification de l'espace public, en particulier en certains endroits dédiés uniquement à la voiture ; La réduction des besoins en stationnement pour voiture libère de l'espace public au profit d'autres usages.

Plusieurs bâtiments inscrits à l'inventaire 'Iris.monument' sont directement concernés par certaines actions (ex. hôtel communal de Forest) ou sont situés aux abords des zones d'intervention. Le projet de PCM tel

que proposé est de nature à mettre en valeur ce patrimoine immobilier puisqu'il vise à revoir l'organisation de l'espace urbain, à réduire le nombre de véhicules présents aux abords desdits bâtiments et contribue ainsi à sa valorisation visuelle. L'impact est négligeable pour les autres.

La lisibilité du territoire est également renforcée via l'installation d'une signalétique appropriée. Les interactions avec les communes voisines sont renforcées via l'amélioration de la rue de la Soierie (vers/de Anderlecht) et l'augmentation des possibilités de traverser l'avenue Albert (vers/de Saint-Gilles, Uccle et Ixelles).

## 5.5 Impact global prévisible dans le domaine de l'environnement sonore et vibratoire

La mise en œuvre des plans de circulation proposés dans le projet de PCM réduit le trafic de transit à travers les quartiers (mailles). L'impact attendu est positif dans le domaine de l'environnement sonore et vibratoire, vu que les nuisances sonores liées au trafic routier sont fortement réduites pour les rues situées en intérieur de maille. A l'instar des incidences relevées sur la mobilité, il ne faut toutefois pas exclure – du moins dans un premier temps – une augmentation des nuisances sonores sur les axes du réseau Auto-CONFORT. Raison pour laquelle le projet de PCM insiste sur la nécessité d'adopter des mesures d'accompagnement (telles que décrites au point 5.2 ci-avant).

De manière générale, le projet de PCM est bénéfique pour l'environnement sonore, étant donné les multiples actions bénéfiques visant la réduction de la vitesse, la réduction du trafic routier (notamment via l'encouragement du report de trafic vers les grands axes Auto-PLUS), l'encouragement des déplacements à pied ou à vélo (modes non-bruyants).

Le remplacement des rails de tram (projets de la STIB appuyés par le projet de PCM) contribue à réduire les nuisances vibratoires liées au passage des trams.

## 5.6 Impact global prévisible dans le domaine de la biodiversité

Au même titre que les projets déjà initiés sur le territoire communal, les nouvelles actions prévues au projet de PCM ne sont pas directement dirigées sur le développement de la valeur biologique des espaces verts ou la conservation de la biodiversité. Dans l'ensemble, l'impact du projet de PCM est d'ailleurs limité dans les domaines de la faune et de la flore, sauf dans le cas où des espaces verts sont supprimés pour construire des parkings hors voirie (ex. en intérieur d'îlot) dans la cadre de mesures compensatoires à la perte de stationnement en voirie. Il est cependant positif de constater que le projet de PCM ne prévoit *a priori* pas d'élargissement des voiries aux dépens des surfaces vertes existantes.

Par ailleurs, les actions d'entretien des réseaux cyclistes et piétons présentent des opportunités de valorisation et d'amélioration des réseaux écologiques existants. De la même manière, les actions entraînant le réaménagement de l'espace public (ex. transformation de places de stationnement en espace dédié aux activités commerciales tel que terrasses, l'élargissement des trottoirs, la mise en sens unique de voiries, la création de zones résidentielles, etc.) présentent des opportunités de création de nouveaux espaces verts de qualité biologique significative dans l'espace public. L'intégration de la dimension biologique dans les actions pourrait ainsi contribuer au maintien et à l'amélioration du maillage vert régional et irait dans le sens des ambitions environnementales en région bruxelloise (cf. Plan régional de développement durable<sup>13</sup>, Plan régional nature<sup>14</sup>).

<sup>13</sup> Plus d'information ici : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>

<sup>14</sup> Plus d'information ici : <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/le-plan-nature>

## 5.7 Impact global prévisible dans le domaine du sol et de l'eau

---

Diverses actions du projet de PCM portent sur les emplacements de stationnement en voirie et le réaménagement de l'espace public en général. Comme relevé ci-avant pour le domaine de la biodiversité, ces interventions dans l'espace public présentent des opportunités pour réduire le taux d'imperméabilisation des sols et pour améliorer la qualité de ceux-ci, en convergence avec les objectifs de la stratégie Good Soil<sup>15</sup>. De même, ces interventions sont également des opportunités pour installer des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. utilisation de revêtements perméables, noues urbaines, jardins de pluie, etc.). Ces deux enjeux sont particulièrement importants dans la partie nord de Forest (quartier du Wiels), qui est considérée comme une zone à risque d'inondations.

Le projet de PCM prévoit d'éventuelles mesures de compensation (partielle) à la suppression d'emplacements de stationnement en voirie. Dans le cas où un nouveau parking serait créé hors voirie sur des espaces précédemment verts et/ou perméables, la mesure entraînerait une augmentation de l'artificialisation du territoire et donc du risque d'inondation.

Une légère réduction de la perméabilité des sols peut être attendue dans le cas de l'action visant la création d'un large trottoir sur la chaussée de Bruxelles le long du parc Duden (réalisation du réseau Piéton).

Enfin, le projet de plan prévoit la vérification de la bonne perméabilité des sols des sentiers et venelles, ce qui devrait avoir un impact positif sur la gestion des eaux.

Les autres actions du projet de PCM n'ont pas d'impact direct sur les domaines du sol et de l'eau.

## 5.8 Impact global prévisible dans le domaine de l'être humain

---

L'impact sur les personnes et en particulier sur leur sécurité constitue l'un des principaux impacts prévisibles du projet de PCM. En effet, la majorité des actions proposées visent spécifiquement à améliorer les conditions de circulation de tous les modes de déplacements. Le traitement des zones accidentogènes est également prévu sur le territoire, en agissant sur les carrefours et tronçons identifiés dans le diagnostic, y compris aux alentours des arrêts de transports en commun. Il est ainsi attendu que le projet de PCM contribue à une augmentation globale de la sécurité routière et améliore l'accessibilité de l'ensemble du territoire forestois.

Certaines opérations pour la mobilité active favorisent aussi l'accessibilité des espaces verts au public, contribuant ainsi à la qualité du cadre de vie.

---

<sup>15</sup> Pour plus d'information : <https://environnement.brussels/thematiques/sols/good-soil/la-strategie-good-soil>

## 5.9 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* : Dans la mesure où les réaménagements de l'espace public en faveur d'une meilleure mobilité améliorent la valeur écologique du territoire et la gestion des eaux tout en limitant le taux d'imperméabilisation du sol, l'impact des mesures est 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 que les vagues de chaleur seront plus fréquentes dans le contexte du réchauffement climatique.

## 6. CONCLUSION

### 6.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM

Le présent rapport 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 est également amenée à augmenter dans les dix prochaines années via les projets de réaménagement planifiés, la mise en place de zones résidentielles dans certaines rues ou places de Forest, 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 plan se focalise dans la phase 3 sur une maille en particulier (maille 'altitude 100 – Globe'), mais le projet de PCM 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 (ex : 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 du 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.

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.

## 6.2 Synthèse des recommandations

L'ensemble des recommandations relatives au projet de PCM de Forest sont reprises dans la tableau ci-dessous, classées par action.

Tableau 1 : Synthèse des recommandations

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
<b>Actions continues et progressives</b>		
A.C.1	Valoriser et entretenir les sentiers et venelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inclure les zones vertes le long des venelles/sentiers et en augmenter la qualité écologique ;</li> <li>■ 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;</li> <li>■ Vérifier que les nouvelles venelles / nouveaux sentiers, créés via les projets à venir (qu'ils soient publics ou privés), soient ajoutés au réseau piéton ;</li> <li>■ 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) ;</li> <li>■ Installer un éclairage respectueux de la biodiversité ;</li> </ul>
A.C.2	Monitorer la qualité des réseaux cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ S'assurer de la qualité globale des infrastructures et élargir cette analyse aux abords directs lors que cela s'avère pertinent ;</li> <li>■ Vérifier que les réseaux cyclables soient bien intégrés aux projets à venir</li> <li>■ Promouvoir la plateforme auprès des citoyens</li> </ul>
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"> <li>■ Inclure la sensibilisation à la sécurité routière et l'apprentissage du vélo dans le cursus scolaire des écoles ;</li> <li>■ 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)</li> </ul>

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
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"> <li>■ Réfléchir à inclure des stations Cambio et Villo ! lors de chaque réaménagement de voirie ;</li> </ul>
A.C.7	Faire connaître l'offre multimodale permettant l'accès aux principaux pôles de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Faire participer les associations locales dans les actions de valorisation des accès et des noyaux / infrastructures existantes ;</li> <li>■ Intégrer les futurs projets dans les campagnes de sensibilisation.</li> </ul>
A.C.8	Elaborer un PDE ambitieux	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)<sup>16</sup> ;</li> </ul>
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	/
A.C.11	Poursuivre et étendre le champ des événements visant une mobilité plus durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maintenir et multiplier la mise à disposition les dispositifs de déplacements alternatif pour que les habitants puissent les essayer (lors des événements) ;</li> <li>■ Proposer des balades à pied ou à vélo sur le territoire communal ;</li> <li>■ Adapter la communication selon les besoins des types de publics ;</li> </ul>

<sup>16</sup> 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
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Favoriser l'insertion professionnelle lors de ces évènements (que ce soit lors de l'organisation ou des personnes chargées de leur promotion)</li> </ul>
A.C.12	Echanger avec les acteurs locaux (entreprises, commerçants, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Adapter la communication selon les catégories d'acteurs et leurs besoins ;</li> <li>■ Réaliser un suivi continu de ces réunions / rencontres</li> <li>■ Etablir une boite à questions / recommandations dans une optique de gestion participative du territoire.</li> </ul>
A.C.13	Soutenir la mise en place d'actions portées par les acteurs locaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Veiller à avoir un référent en mobilité pour répondre aux questions des acteurs locaux ;</li> <li>■ 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).</li> </ul>
A.C.14	Mobiliser et soutenir les commerçants en vue d'une gestion plus durable de leurs marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer la création d'espaces verts dans les d'emplacements de stationnement transformés en espaces dédiés aux activités commerciales ;</li> </ul>
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"> <li>■ Veiller à ce que l'électricité utilisée pour le rechargement des véhicules électriques provienne de sources d'énergies renouvelables.</li> </ul>
A.P.1	Mise en conformité PAVE du réseau piéton de niveau PLUS, CONFORT et QUARTIER	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inclure les bordures du parc Duden dans l'action et les améliorer par la même occasion.</li> <li>■ Vérifier la conformité des projets à venir (qu'ils soient publics ou privés) aux normes de qualité, vis-à-vis du réseau piéton.</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Augmenter la visibilité et la compréhension du concept de rue cyclable via une sensibilisation / communication appropriée auprès de la population.</li> </ul>
A.P.4	Assurer l'accessibilité à vélo des écoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer une réflexion sur le stationnement vélo au sein des pôles scolaires afin de répondre aux besoins (lier à action A.P.8) ;</li> </ul>

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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 ;</li> </ul>
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"> <li>■ Prévoir une augmentation de la couverture végétale dans le cadre des projets de création de rues résidentielles ;</li> </ul>
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"> <li>■ Choisir une entreprise d'économie sociale (ex. Cyclo) pour l'exploitation des futurs points d'information / de service ;</li> <li>■ S'assurer que les futurs point d'information seront bien accessibles aux PMR;</li> <li>■ S'assurer que l'implantation des points d'information va de pair avec une amélioration de la qualité des espaces publics qui les entourent ;</li> <li>■ 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 ;</li> </ul>
A.P.8	Développer l'offre en stationnement vélo sur le territoire communal	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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 ;</li> </ul>
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	/
<b>Actions à court-terme</b>		
A.CT.P1	Projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest (Phase 1)	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
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"> <li>■ 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.</li> </ul>
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"> <li>■ 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.</li> </ul>
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"> <li>■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et l'horeca ;</li> <li>■ Prévoir des zones de livraison à proximité des commerces afin d'éviter des problèmes de stationnement illicite sur les aménagements cyclables / piétons ;</li> <li>■ Etudier les possibilités de compensation du stationnement en hors voirie.</li> <li>■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
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"> <li>■ 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.</li> <li>■ Mettre en valeur les zones vertes existantes le long du chemin d'accès ;</li> </ul>

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ 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 ;</li> </ul>
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"> <li>■ Prévoir des zones de livraison à proximité des commerces ;</li> <li>■ Profiter de l'agrandissement des trottoirs pour installer des arceaux à vélos supplémentaires, en particulier devant les commerces et les équipements (écoles, etc.) ;</li> <li>■ Profiter de la réflexion sur l'agrandissement des trottoirs pour créer de nouvelles zones vertes en pleine terre.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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) ;</li> <li>■ Prévoir la suppression de la rue des Abbesses du réseau Auto QUARTIER ;</li> </ul>
A.CT.8	Evaluer la possibilité d'améliorer le fonctionnement des principaux carrefours	/

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
	– Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, Albert	
A.CT.9	Valoriser et rendre plus attractifs les P+R	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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) ;</li> <li>■ 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 ;</li> <li>■ 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.</li> </ul>
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"> <li>■ Etudier la faisabilité d'une végétalisation des parkings vélos existants/futurs et de leurs abords.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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);</li> <li>■ Prévoir des zones de chargement / déchargement des colis à proximité directe des espaces dédiés à la logistique urbaine.</li> </ul>
A.CT.14	Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionale en matière de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action</li> </ul>

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
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"> <li>■ Si la réservation d'emplacements pour certaines catégories d'usagers est validée par la Région, utiliser un revêtement perméable pour les emplacements réservés ;</li> <li>■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;</li> </ul>
A.CT.16	Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur (stationnement)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réviser le projet de PACS sur base de cette action ;</li> </ul>
A.CT.17	Evaluer avec les écoles les possibilités de mise en place de rues scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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 ;</li> <li>■ Suivre les recommandations de Bruxelles-Mobilité pour la mise en place d'une rue scolaire<sup>17</sup>.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
<b>Actions à moyen-terme</b>		
A.MT.P1	Projet de réaménagement de l'avenue Albert*	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inclure le trajet « vert » du tram et en augmenter la qualité écologique ;</li> <li>■ 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 ;</li> <li>■ Vérifier que l'arrêt de tram soit bien accessible aux PMR (ex. absence de bordure, largeur suffisante, etc.) ;</li> <li>■ Prévoir des pistes cyclables séparées de 2,5m</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>

<sup>17</sup> 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
	Reine Marie-Henriette*) dans le cadre de l'arrivée du tram de rocade	
A.MT.P4	Projet « Parc des Deux Rives »	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Articuler la présente action avec les objectifs de l'action A.CT.3.</li> </ul>
A.MT.1	Réaménagement de l'Altitude 100 (et de l'av. Victor Rousseau : tronçon jusqu'à Jupiter)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
A.MT.2	Réaménagement de la chaussée d'Alseberg (tronçon piéton-PLUS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inclure la création d'espaces verts dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Alseberg.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
A.MT.3	Aménager les abords de gares et principaux pôles d'échange	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Articuler les objectifs de la présente action avec ceux des actions A.P.1, A.CT.3, A.MT.P4.</li> </ul>
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"> <li>■ Inclure la création de nouvelles zones vertes le long de l'avenue van Volxem dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue.</li> <li>■ Choisir un revêtement perméable pour les emplacements de stationnement voiture dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue.</li> </ul>
A.MT.5	Réaménager l'avenue Victor Rousseau	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Créer des zones vertes de chaque côté de l'avenue.</li> <li>■ Prolonger l'alignement des arbres du côté impair de l'avenue V. Rousseau, en privilégiant la même essence d'arbres.</li> <li>■ 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.</li> </ul>
<b>Actions à long-terme</b>		

N° de l'action	Nom de l'action	Recommandations
A.LT.1	Réaménager la rue de Mérode (dans sa portion reprise dans le réseau piéton-PLUS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer la création d'espaces verts à valeur biologique dans le projet de réaménagement.</li> <li>■ Accompagner le réaménagement de mesures limitant le trafic et les vitesses de circulation ;</li> </ul>
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



## 6.3 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 compétent<sup>18</sup>**

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.

---

<sup>18</sup> Conformément à l'art. 175/16, 9° du CoBAT.