

Plan communal de Forest Phase 2 : Objectifs stratégiques

Commune de Forest

Projet de rapport final

(en vue de l'enquête publique)



Mars 2021

COLOPHON

Titre : Projet de rapport final de la Phase 2 : Objectifs stratégiques
Client : HP

Personne de contact : Mme Sarah Grégoire

Date : 19/10/2021

Version :

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



TRAJECT

TRAJECT

Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT

Marnixlaan/Rue Marnix 17
1000 Brussel/Bruxelles
+32 2 505 40 46

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	4
2. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES.....	5
2.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)	6
2.2 HIÉRARCHISATION DES RÉSEAUX.....	7
2.2.1 Réseau piéton.....	7
2.2.2 Réseau cyclable.....	9
2.2.3 Réseau de transport public	11
2.2.4 Réseau automobile	13
2.2.5 Réseau poids lourds	15
2.3 CONDITION DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX	17
2.3.1 Préambule.....	17
2.3.2 Conditions générales de fonctionnement	17
2.3.3 Et lorsque des choix sont à opérer	20
2.3.4 Ne pas oublier les carrefours.....	23
3. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES.....	24
3.1 DÉFINITION ET OBJECTIF (RAPPEL)	25
3.2 STRATÉGIE D'APAIEMENT DES MAILLES.....	26
3.2.1 Stratégie générale.....	26
3.2.2 Application concrète aux mailles forestoises	27
3.3 PÉRIMÈTRES PRIORITAIRES (ET PHASAGE DE MISE EN ŒUVRE).....	29
4. AXE 3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	31
4.1 PRÉAMBULE.....	32
4.2 DÉPLACEMENT DES PERSONNES	32
4.3 LIVRAISONS.....	33
5. STRATÉGIE DE STATIONNEMENT.....	35
5.1 PRÉAMBULE.....	36
5.2 RÉDUIRE L'EMPRISE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE	36
5.3 RÉDUIRE LA PRESSION EN STATIONNEMENT VIA UNE POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT ADAPTÉE	37
5.4 FACILITER LE STATIONNEMENT DES USAGERS QUI APPORTENT UNE VALEUR AJOUTÉE AU FONCTIONNEMENT DE LA RÉGION.....	37
5.5 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES	38

1. Introduction

Définir les objectifs stratégiques

Le présent document se rapporte au second volet du Plan Communal de Mobilité de Forest qui, pour rappel, en comporte 4. Il a pour objet la définition des objectifs stratégiques pour chacun des 4 axes de travail :

Axe 1 : Spécialisation Multimodale des Voiries

Il s'agit en particulier de préciser la spécialisation multimodale de chacune des voiries desservant le territoire communal, sur base de celle envisagée par le Plan Régional de Mobilité – GoodMove et des observations faites dans le diagnostic (cohérence des réseaux proposés, zones grises). Il s'agit également de définir les conditions de fonctionnement des réseaux structurants (PLUS et CONFORT) en accord avec la spécialisation multimodale des voiries proposée.

Axe 2 : Stratégie de réalisation des mailles apaisées

Il s'agit de définir les grands principes qui devront contribuer à l'apaisement des mailles couvrant le territoire communal. Cet axe de travail vise à identifier également les périmètres d'intervention prioritaire et à définir un phasage de mise en œuvre.

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

Cet axe porte sur les principaux objectifs à suivre en matière de communication, de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité. Ces objectifs sont définis à la fois pour les déplacements des personnes et pour les flux de marchandises (livraison/logistique).

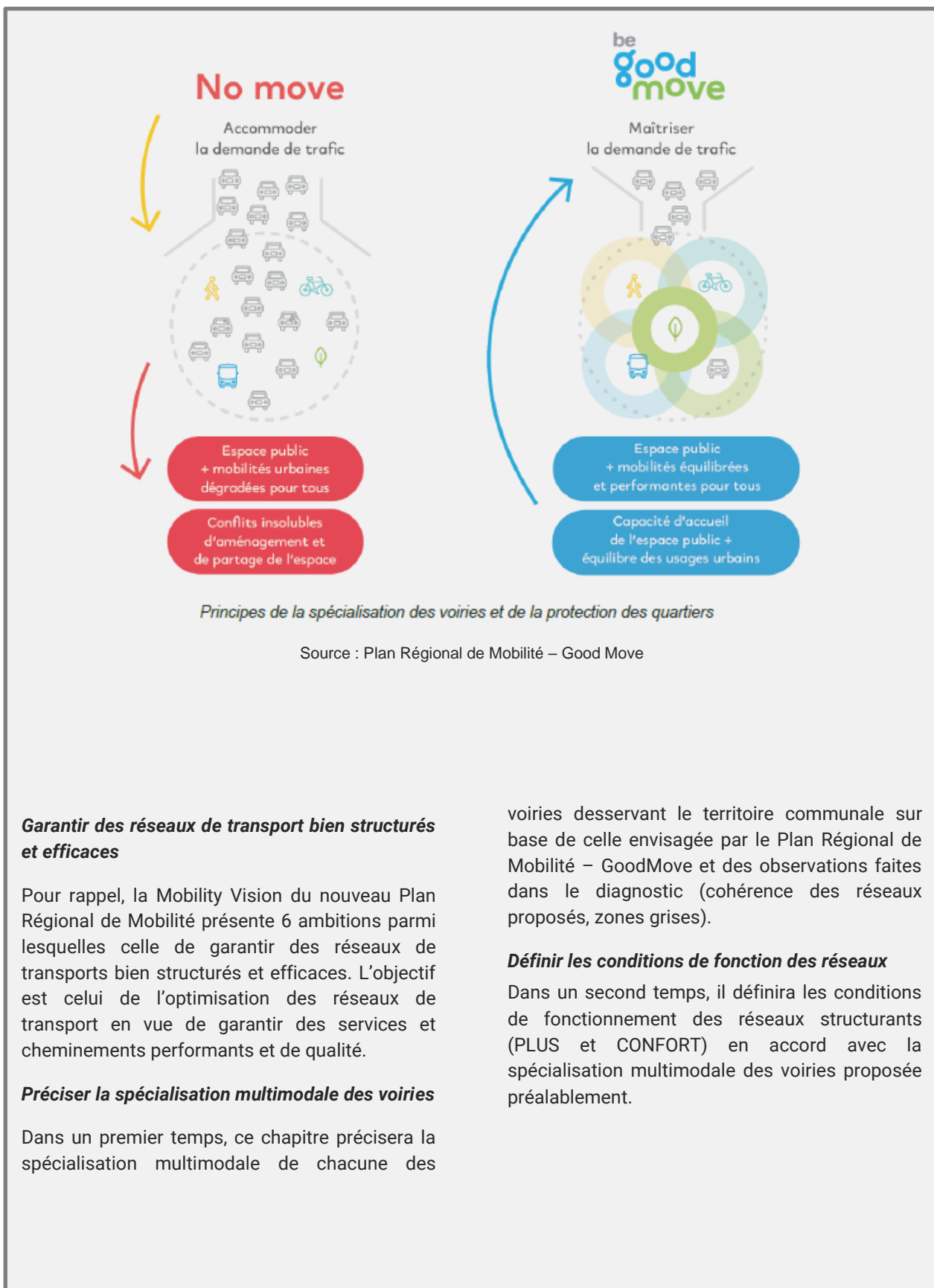
Axe 4 : Stratégie de stationnement

Cet axe de travail doit permettre d'ajuster au besoin les objectifs stratégiques définis dans le projet de Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) récemment réalisé, en fonction notamment des interventions projetées sur les réseaux (cf. axes 1 et 2), et en adéquation avec les objectifs poursuivis par le Plan Régional de Mobilité – GoodMove.

2. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES



2.1 Définition et objectif (rappel)



Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces

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

Préciser la spécialisation multimodale des voiries

Dans un premier temps, ce chapitre précisera la spécialisation multimodale de chacune des

voiries desservant le territoire communal sur base de celle envisagée par le Plan Régional de Mobilité – GoodMove et des observations faites dans le diagnostic (cohérence des réseaux proposés, zones grises).

Définir les conditions de fonction des réseaux

Dans un second temps, il définira les conditions de fonctionnement des réseaux structurants (PLUS et CONFORT) en accord avec la spécialisation multimodale des voiries proposée préalablement.

2.2 Hiérarchisation des réseaux

2.2.1 Réseau piéton

Des adaptations mineures à apporter pour la cohérence du réseau

Pour rappel, le réseau piéton défini par le PRM se base sur celui proposé dans le cadre de la réalisation d'un Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE), méthodologie unique pour l'ensemble des communes de la Région de Bruxelles-Capitale et qui reposait sur trois typologies d'itinéraires que sont les itinéraires principaux (=piéton-PLUS), les itinéraires de liaison (=piéton-CONFORT) et le maillage piéton de base (=piéton-QUARTIER).

En vue de rendre le réseau piéton davantage cohérent, quelques adaptations mineures sont ici proposées :

- De reprendre l'ensemble de l'**avenue Albert en réseau piéton-CONFORT** entre les pôles Albert et Vanderkindere (eux, piéton-PLUS) – en lieu et place d'une succession de tronçons CONFORT et QUARTIER.

L'avenue Albert constitue en effet un itinéraire de liaison privilégié pour les piétons entre ces deux pôles ;

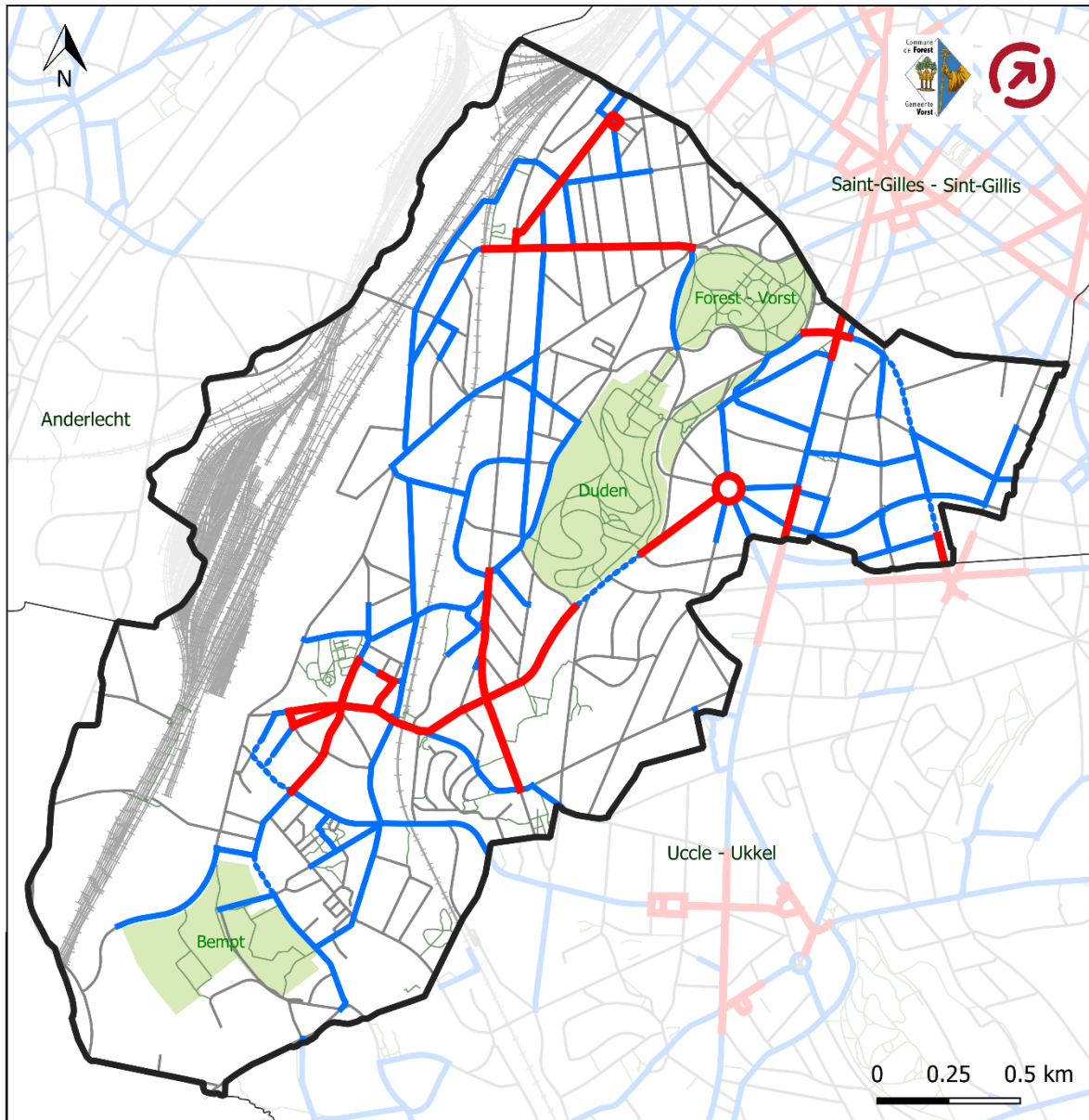
- Dans le même ordre d'idée, de surclasser le tronçon de l'**avenue Rousseau** (actuellement en QUARTIER) en **réseau CONFORT** entre les pôles de l'Altitude 100 et de Forest-National ;
- De reprendre l'ensemble de la **rue du Dries** et de la **rue de Hal** dans le **réseau CONFORT** - deux voies qui accueillent des écoles – de même que le tronçon de la **rue de l'Eau** compris entre la rue de Hal et la chaussée de Neerstalle ;
- D'également reprendre dans le **réseau CONFORT** (et non pas QUARTIER) le tronçon de la **chaussée de Neerstalle** compris entre la rue du Katanga et le chemin menant au parc Bempt ;

- En revanche, de déclasser le **clos des Fushias** dans le **réseau QUARTIER**, puisque celui-ci ne joue pas un rôle particulier en matière de déplacement à pied et en vue de garder une cohérence que ce soit à l'échelle communale ou régionale.

La carte ci-après illustre les adaptations proposées pour la hiérarchie du réseau piéton.

Des sentiers et venelles à valoriser




Le diagnostic de la situation existante a mis en avant le rôle que pouvait jouer les sentiers et venelles sillonnant le territoire, du fait des raccourcis qu'ils offrent parfois. Il sera dès lors important de les intégrer au réseau piéton et de les valoriser.








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

Phase 2 : SMV Piétons ajusté
Fase 2 : MWS Voetgangers aangepast

**Fond de plan
Achtergrond**

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

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

-  Piétons PLUS - Voetgangers PLUS
-  Piétons Confort - Voetgangers Comfort
-  Piétons Quartier - Voetgangers Wijk
-  Nouveau réseau - Nieuw netwerk
-  Voies lentes - Trage wegen

2.2.2 Réseau cyclable

Peu d'adaptation concernant le réseau vélo-PLUS

Le réseau vélo-PLUS, destiné prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine, englobe pour rappel le RER-vélo et les itinéraires structurants régionaux et supra-régionaux qui, sur le territoire communal, empruntent pour l'essentiel les voies régionales de circulation.

Compte tenu du rôle de liaison qu'elle joue entre deux axes PLUS, il est suggéré d'inclure la connexion entre l'avenue Van Volxem et le RER vélo longeant les voies de chemins de fer dans le réseau vélo-PLUS – il s'agit de la seule modification proposée.

Bien que représentant un enjeu majeur en termes de mise en place de réseaux performants pour l'ensemble des modes de transport, l'itinéraire vélo-PLUS de l'avenue W. Ceuppens a été maintenu. L'objectif étant que l'ensemble de cet itinéraire rencontre les ambitions souhaitées (réseau cyclable séparé confortable sur les axes régionaux desservant la commune ; cf. ci-après), et ce à un horizon de 10 ans. En revanche, la mise en œuvre de l'itinéraire de rocade empruntant la rue du Mystère devra s'envisager à un horizon plus lointain, compte tenu de la nécessité notamment de mettre en place des solutions spécifiques en vue de rendre confortable et sécurisé le déplacement le long de cette voirie en forte pente.

À noter qu'une alternative a été envisagée en vue d'offrir une nouvelle liaison vélo-PLUS pour traverser le territoire d'ouest en est, via l'avenue G. Fauré notamment. En raison de la déclivité de cette dernière, cette option n'a pas été retenue.

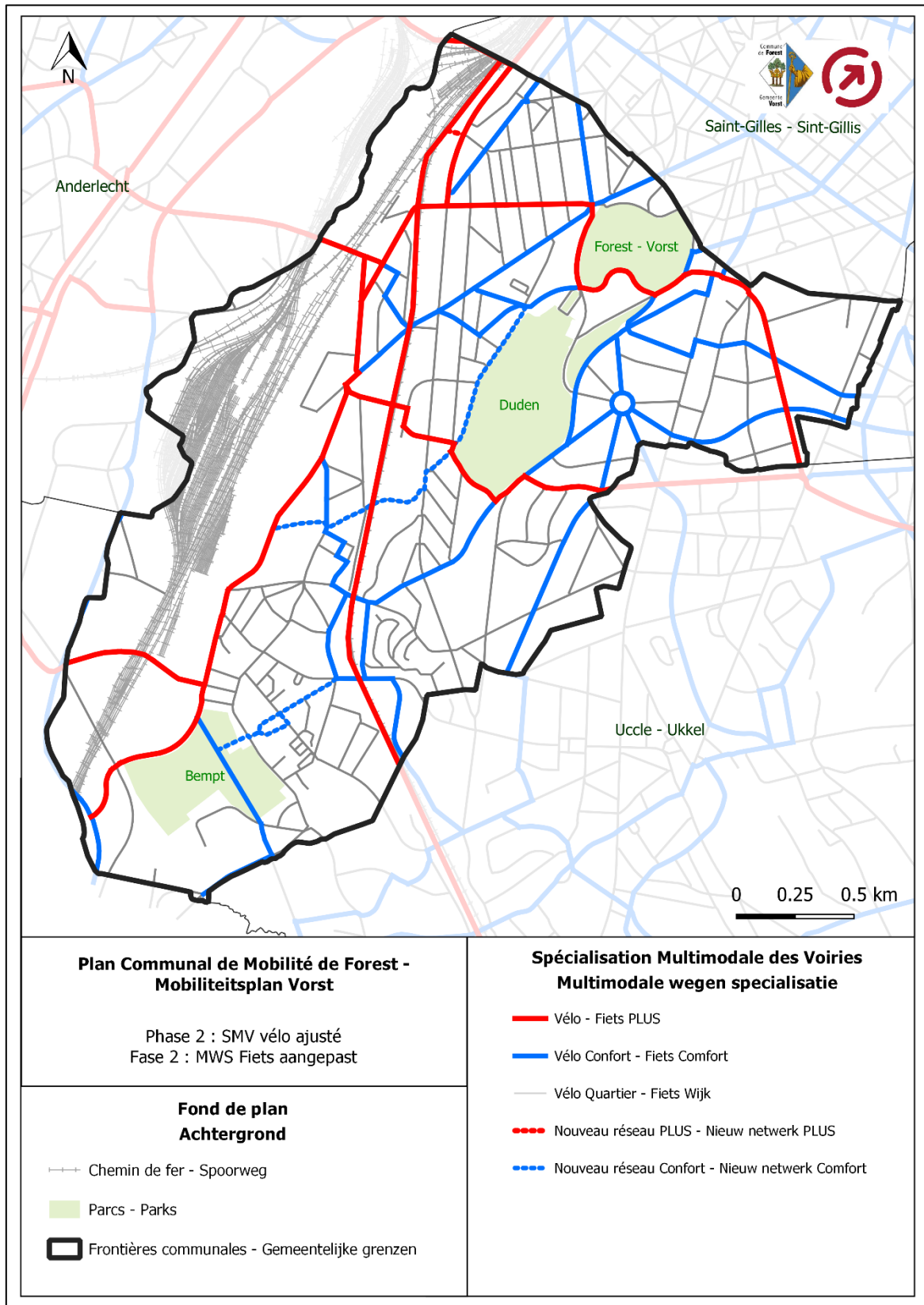
Compléter le réseau vélo-CONFORT, notamment dans la partie sud du territoire

Concernant le réseau vélo-CONFORT, outre les axes proposés par le PRM (qui englobe les ICR et certains ICC), il est proposé d'inclure également :

- La chaussée de Bruxelles et la rue des Abbesses, compte tenu du rôle structurant de cet itinéraire qui est particulièrement fréquenté selon les informations transmises par le GRACQ local. La chaussée de Bruxelles constitue par ailleurs un itinéraire cyclable communal qui connecte le bas et le haut Forest ;
- L'avenue du Fléron, les rues Auguste et Louis Lumière, le chemin menant au parc Bempt, et un tronçon de l'avenue de la Verrerie afin de compléter le maillage dans la partie sud de Forest et offrir une connexion entre le parc Bempt et la promenade verte avec le reste du réseau cyclable.

À noter que depuis la généralisation de la Ville 30 à l'ensemble de la Région (et donc de la Commune), et puisque l'ambition reste celle de rendre cyclable l'ensemble des voiries desservant le territoire régional, il n'est pas apparu nécessaire d'inclure l'ensemble des ICC dans le réseau CONFORT.

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau vélo proposée dans le cadre du présent PCM, sur base de celle définie par le PRM-Good Move, et des adaptations proposées.



2.2.3 Réseau de transport public

Une légère modification proposée pour le réseau de transport public

Les seules adaptations envisagées concernent l'**avenue du Globe**, la **rue de Rosendael** et la rue **Gatti de Gamond** qu'il est proposé de reprendre dans le réseau **TP-QUARTIER** (et non CONFORT), en vue de plus de cohérence sachant que ces voiries ne sont empruntées « que » par deux lignes de bus (48, 74), et bien que la ligne de bus 48 offre une bonne fréquence de passage (un bus toutes les 5 minutes durant les heures de pointe) et soit desservie par des bus articulés. S'il a été envisagé de reprendre l'ensemble des voies empruntées par cette ligne 48 dans le réseau TP-CONFORT, cette option n'a finalement pas été retenue. En effet, la ligne 48 présente un rôle moins structurant que les lignes de tram notamment, ou encore que d'autres lignes de bus (telle que la ligne 71). C'est bien donc dans une logique de cohérence du niveau TP-CONFORT à l'échelle régionale qu'il a été choisi de maintenir ces voies dans le réseau TP-QUARTIER.

De manière générale, outre le réseau ferroviaire, sont repris dans le réseau TP-PLUS les axes desservis par le réseau identifié comme structurant à l'échelle régionale à savoir les lignes de (pré-)métro, ainsi que les lignes de tram de rocade dont celle à venir sur le territoire forestois. Le réseau TP-CONFORT reprend les axes de trams, ainsi que ceux desservis par au minimum 3 lignes de bus.

Une ligne de tram de rocade dont le tracé n'a pas encore été tranché

Pour rappel, la Région ambitionne le développement d'un tram de rocade qui desservirait la commune de Forest. À hauteur du parc de Forest, le tracé de ce tram n'a toutefois pas encore été tranché, aucun accord n'ayant été trouvé à ce stade entre la Région, la STIB et la Commune.

Dans la suite de l'étude, et en l'attente d'une décision, les deux principales alternatives seront retenues, à savoir :

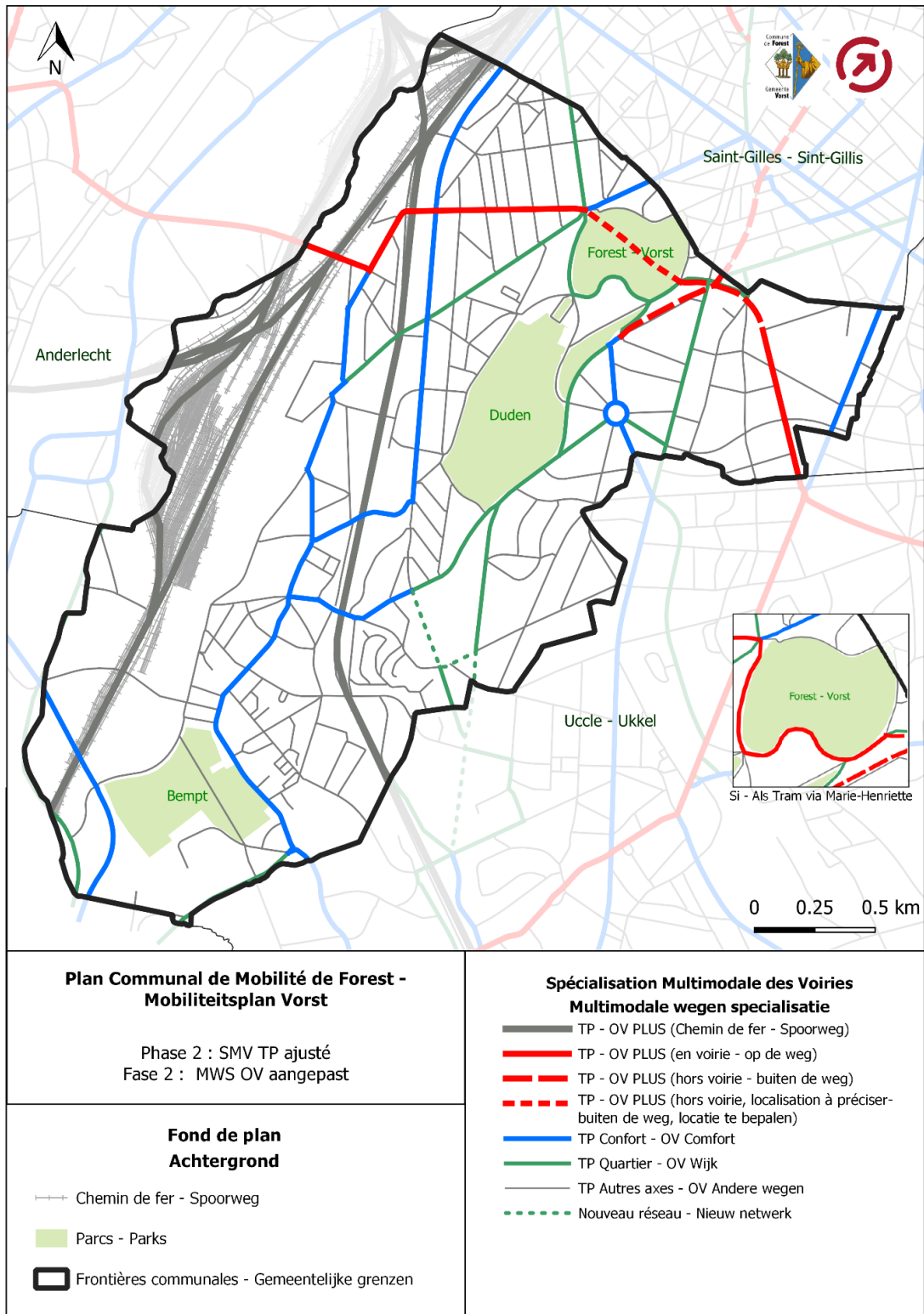
- Un passage du tram via l'avenue Reine Marie-Henriette et l'avenue Besme ;
- Un passage du tram sous le parc de Forest.

Dans ce premier cas, les avenues Reine Marie-Henriette et Besme seraient alors reprises dans le réseau TP-PLUS, ce qui aurait des implications sur les autres réseaux (en particulier les réseaux auto et PL ; cf. ci-après).

Une réflexion autour de Bervoets

Au vu de l'accumulation des réseaux structurants sur la rue Saint-Denis et de son étroitesse (= zone grise), il a été envisagé que dans cette zone, les bus passent via la rue Marguerite Bervoets, qui connaît par ailleurs un développement immobilier important. À ce stade, cette option n'a pas été retenue car elle aurait des impacts probables sur la régularité des bus. Un dédoublement des lignes de bus entre les rues Saint-Denis et Marguerite Bervoets n'a pas non plus été retenu car elle ne résoudrait pas la question de la zone grise sur la rue Saint-Denis, apporterait une lecture moins claire de la desserte en transport public dans le quartier, et n'est pas optimale en termes de correspondances.

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau TP proposée dans le cadre du présent PCM, sur base de celle définie par le PRM-Good Move, et des adaptations envisagées.



2.2.4 Réseau automobile

Des adaptations à envisager en cas du passage du tram sur les avenues Reine Marie-Henriette et Besme

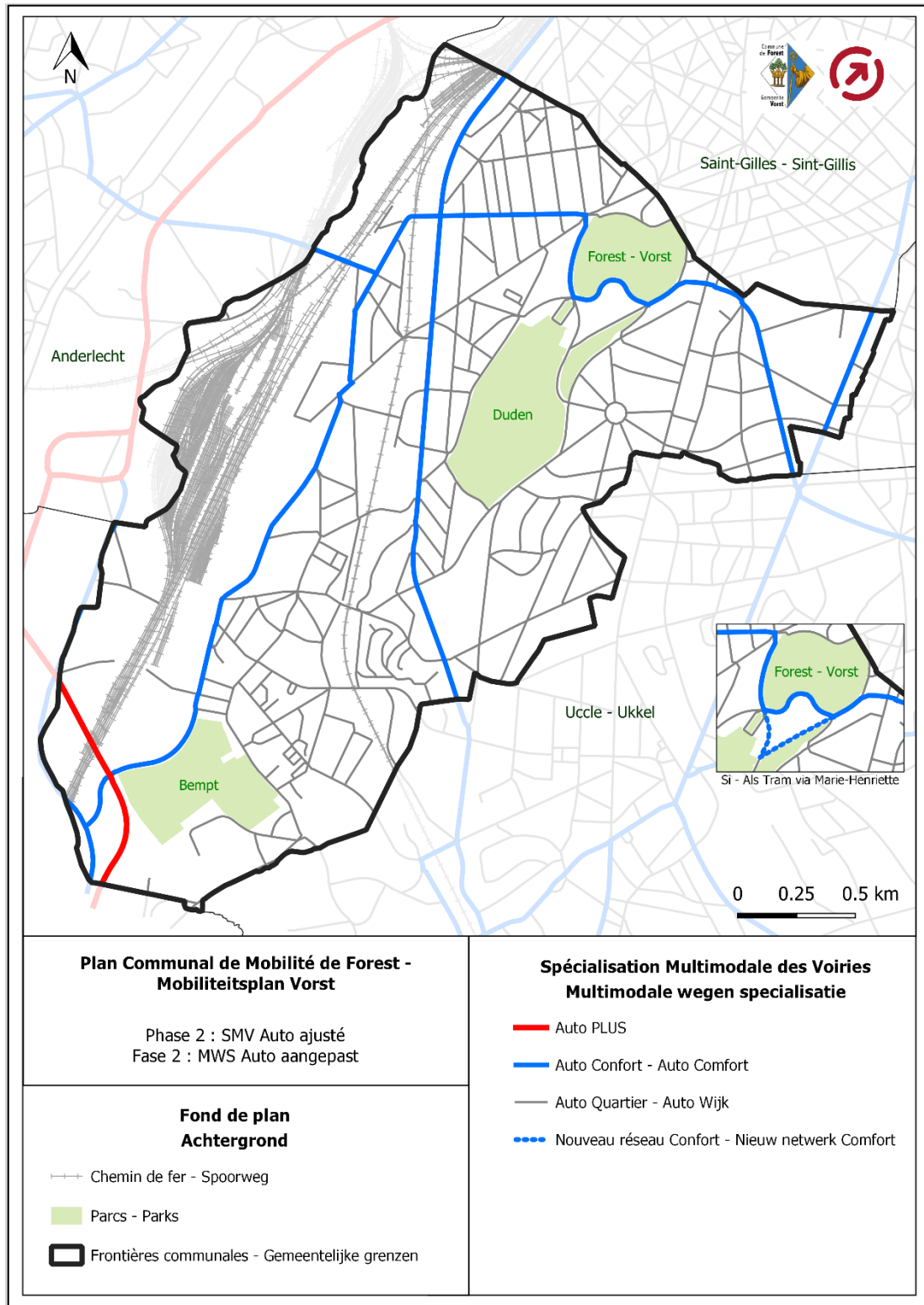
Le réseau proposé par le PRM pour le réseau auto est assez cohérent. Toutefois, en fonction du tracé retenu pour le passage du tram de rocade, une adaptation du réseau sera à envisager :

- Si les trams (TP-PLUS) sont amenés à emprunter les avenues Reine Marie-Henriette et Besme, il est proposée la réalisation d'un bouclage via l'**avenue Gabriel Fauré** - tel que proposé dans l'étude d'impact de la liaison projetée par transport public entre la station Albert et le bas de la commune de Forest. Le cas échéant, cette avenue et le tronçon de l'avenue Besme compris entre G. Fauré et Reine Marie-Henriette serait également repris dans le **réseau CONFORT**.
- En cas de passage du tram sous le parc de Forest, aucun changement ne serait apporté par rapport à la version proposée par le PRM.

Une réflexion autour de l'avenue W. Ceuppens

Etant donnés les enjeux identifiés avenue W. Ceuppens, qui concentre de nombreux réseaux structurants, un bouclage via l'avenue du Roi et l'avenue Van Volxem a ici aussi été envisagé. Cette proposition n'a pas été retenue pour de multiples raisons : nécessité de maintenir un sens de circulation de part et d'autre des voies de tram (accès aux services de secours, commerces et parkings privés), itinéraire peu cohérent, définition d'une nouvelle maille peu pertinente, etc.

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau auto proposée dans le cadre du présent PCM, sur base de celle définie par le PRM-Good Move, et des réflexions menées.

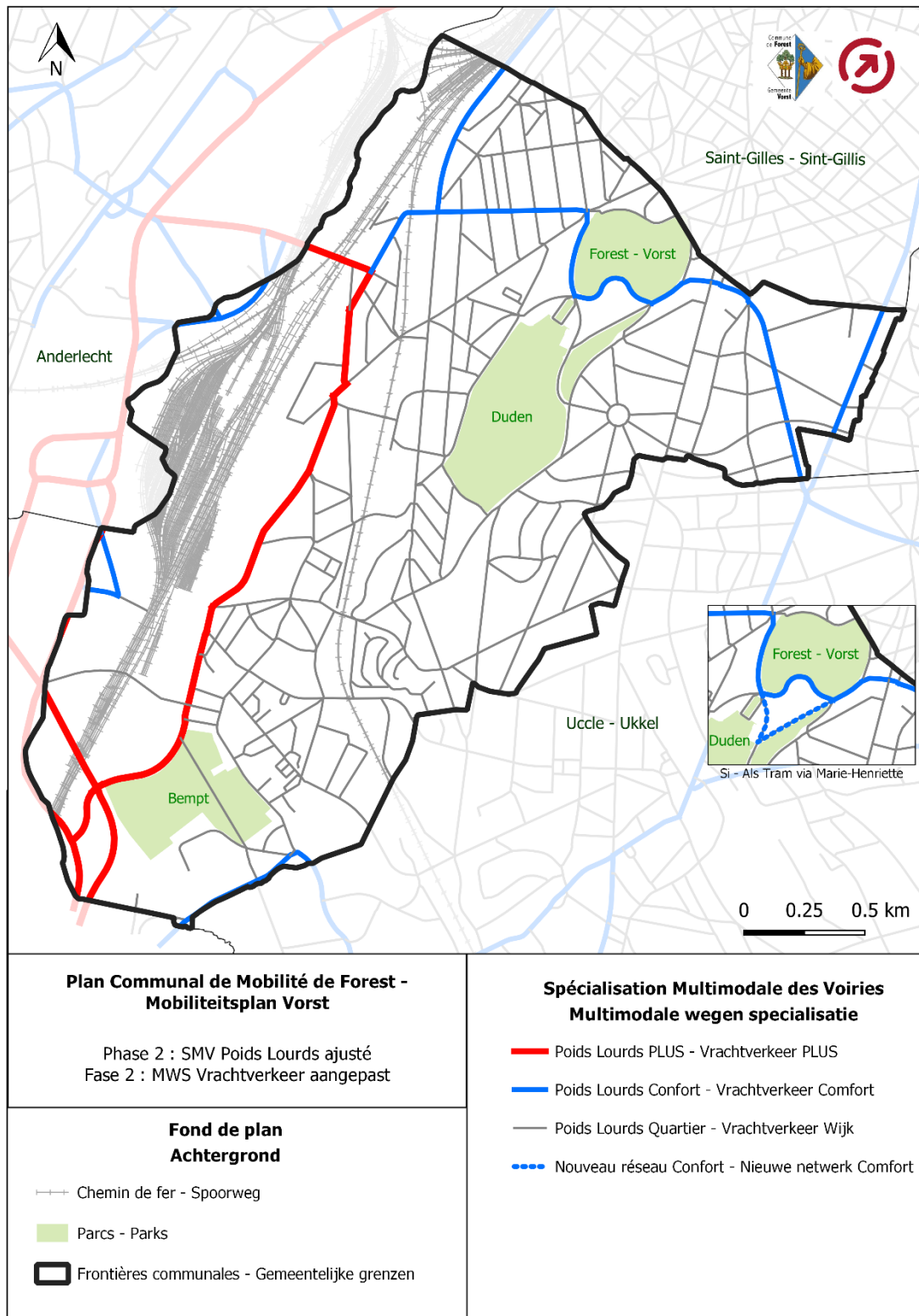


2.2.5 Réseau poids lourds

Des adaptations à envisager également pour le réseau PL en cas du passage du tram sur Reine Marie-Henriette et Besme

À l'image du réseau auto, le réseau PL défini par le PRM est assez cohérent. En fonction du tracé retenu pour le passage du tram de rocade, une adaptation du réseau est ici à envisager de la même manière que pour le réseau auto. Un bouclage via l'avenue Gabriel Fauré est donc à prévoir en cas de passage des trams via l'avenue Reine Marie-Henriette.

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau PL proposée dans le cadre du présent PCM, sur base de celle définie par le PRM-Good Move, et des réflexions menées.



2.3 Condition de fonctionnement des réseaux

2.3.1 Préambule

Des lignes directrices fixées par le PRM

Le Plan Région de Mobilité GoodMove donne les grandes orientations concernant le fonctionnement général des différents réseaux de déplacements, sur lesquelles se basent le présent Plan Communal de Mobilité.

2.3.2 Conditions générales de fonctionnement

2.3.2.1 Réseau piéton

Le PRM mentionne que « *les voiries PLUS et CONFORT [du réseau piéton] demandent un standard d'aménagement élevé dans les critères suivants liés à la qualité d'usage : dimensionnement adapté aux flux, cheminement piéton sans détour, planéité et confort, adhérence et dévers* ».

Eu égard aux observations faites dans le diagnostic, il s'agira pour le **réseau piéton-PLUS** desservant le territoire communal forestois d'en **améliorer grandement son confort d'usage**, tant en terme de qualité des revêtements, que d'espaces voués aux piétons, ou encore de convivialité. Cela vaut pour l'ensemble des voies du réseau piéton-PLUS.

Au sein des quartiers, et cela vaut en particulier pour le cœur de Forest et l'Altitude 100, la mise en place de zones apaisées de type de rencontre doit y être envisagée. Sur les voies constituant également des axes structurants pour le réseau automobile (av. Wielemans Ceuppens, av. Zaman, av. du Globe, av. Besme, ...) une séparation physique avec la circulation automobile doit être maintenue.

Concernant le **réseau piéton-CONFORT** (et le réseau piéton-QUARTIER), il s'agira de **rendre progressivement les trottoirs et itinéraires piétons accessibles à tous via la mise en œuvre des recommandations du Plan d'Accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE)**. Il en est de même pour le réseau piéton-QUARTIER. Selon les opportunités, la mise en place de zones apaisées de type zone de rencontre, zone résidentielle, etc., peut également y être envisagée, spécifiquement aux endroits qui ne sont desservis par aucun autre réseau de transport structurant.



2.3.2.2 Réseau vélo

Le PRM mentionne que les axes repris dans les réseaux d'itinéraires cyclables structurants (vélo-PLUS et vélo-CONFORT) « *visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des standards d'aménagement et de gestion élevés pour les cinq critères de qualité d'un itinéraire cyclable : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable. Ils offriront un avantage compétitif au vélo, tout en facilitant le choix d'itinéraire (Wayfinding)* ».

En parallèle, un guide reprenant la vision sur le choix des aménagements cyclables en section dans le contexte bruxellois a été élaboré par Bruxelles-Mobilité. Cet outil, qui définit le type d'aménagement cyclable préférentiel selon la hiérarchie des réseaux vélo et auto, constituera la base de toute réflexion portant sur l'aménagement du réseau vélo. Il sera aussi tenu compte des dimensions recommandées des aménagements cyclables, à savoir que la largeur standard d'un aménagement séparé est de :

- « *Pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ;*
- *Pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS* ».

Quant à la largeur standard des aménagements cyclables marquée est le de 1,3 m hors zone de tampon et hors filet d'eau.

 		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
		Auto PLUS	Aménagement cyclable séparé ¹ ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹	Aménagement cyclable séparé ² ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹ ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) ⁴	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ ±200 véh/HP/sens	Rue cyclable ³	Partage de la voirie ³ ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre	

¹ largeur : 2,50m ² Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m. ³ une réduction de la vitesse à 30km/h est dans ce cas souhaitable

Figure 1 : Extrait du guide « Quel aménagement cyclable à quel endroit ? », Bruxelles Mobilité (2020)

Actuellement, à Forest, ni le réseau vélo-PLUS (pistes cyclables trop peu larges ou inexistantes, absence de zones tampons), ni le réseau CONFORT (pas d'aménagement), ne répondent au standard souhaité.

En ce qui concerne le **réseau vélo-PLUS**, il s'agira dans la mesure du possible d'**offrir davantage de places aux cyclistes** (création/ élargissement des pistes), en priorité/surtout sur les axes structurants pour les véhicules automobiles qui sont dépourvus de pistes séparées et/ou sur ceux qui ne sont pas limités à 30 km/h (exclusif) telle que l'avenue Wielemans Ceuppens, ou encore l'avenue du Pont de Luttre.

Concernant le **réseau vélo-CONFORT** qui emprunte exclusivement des voiries auto-QUARTIER, l'objectif est de **marquer l'ensemble des itinéraires cyclables en vue de donner plus de visibilité à ceux-ci**.

Au sein des quartiers, la mise en place de rue cyclable doit être envisagée afin de marquer les itinéraires cyclables structurants (si ceux-ci ne sont pas repris comme zone de rencontre eu

égard à leur statut d'axe structurant pour les piétons).

Enfin, afin de rencontrer l'objectif d'un réseau de voirie 100 % cyclable tel qu'ambitionné par le PRM-GoodMove, un aménagement cyclable séparé devra être réalisé le long des voiries desservies par le réseau automobile structurant même si celles-ci ne sont pas reprises comme itinéraire structurant pour les cyclistes, telle que l'avenue du Globe.

2.3.2.3 Réseau TP

Le PRM mentionne que les axes **TP-PLUS** « permettent des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées ». À cet égard, le PCM ambitionne la réalisation d'un réseau-PLUS **en site propre dans la mesure du possible**, et des pertes temps limitées en traversée de carrefour.

Un tel aménagement devra notamment être envisagé sur l'avenue Reine-Marie-Henriette si le tracé du futur tram de rocade emprunte cette voirie. La réalisation d'un tel aménagement est en revanche plus difficilement envisageable sur la première portion de la rue du Charroi étant donné son étroitesse. La mise en place d'un site propre à l'approche du carrefour doit y être envisagée en vue d'y limiter les pertes de temps à l'approche du carrefour. Le carrefour Charroi/Luttre/Saint-Denis doit par ailleurs être repensé en cohérence avec les recommandations de la spécialisation multimodales des voiries. D'autres carrefours devront faire l'objet d'une attention particulière en vue d'y améliorer si possible les conditions de circulation pour les transports publics, à savoir le carrefour Wiels, Albert, Altitude 100, et du cœur de Forest.

À propos du **réseau TP-CONFORT**, le PRM mentionne qu'« *assurant des déplacements à moins grande échelle et circulant sur des voiries de gabarit plus restreint que le réseau TP-PLUS, le réseau CONFORT n'a pas vocation à assurer le même type de performance en matière de temps de parcours. En revanche, l'enjeu de la régularité est essentiel* ». L'objectif poursuivi par le PCM est celui de **supprimer les points noirs en matière de régularité**, identifiés lors de la première phase (cœur de Forest, Altitude 100, etc.). Au sein des quartiers, cela passera notamment par une réduction du flux de trafic automobile tel que poursuivi au travers de la stratégie d'apaisement des mailles.

2.3.2.4 Réseau auto

Le **réseau auto structurant** devra **accueillir dans la mesure du possible le trafic de transit éliminé du réseau de Quartier**, tout en s'inscrivant dans une réduction globale de la circulation automobile/ motorisée à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Le PRM ajoute que les mesures sur le réseau auto structurant seront prises de manière à rationaliser la circulation entrante et sortante du territoire bruxellois.

Sur Forest, afin de pouvoir accueillir un minimum de trafic sur le réseau auto-CONFORT, il faudra par ailleurs **faire en sorte que ce réseau soit délesté**

autant que possible du trafic suprarégional qui doit être canalisé sur le seul réseau auto-PLUS.

L'objectif est également de **réduire l'insécurité pour tous les modes** :

- En agissant sur les zones accidentogènes dont plusieurs concernent le réseau auto structurant forestois (carrefours Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Albert, Albert/Molière, référencés comme ZACA secondaires) ;
- En prenant les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limitations de vitesse imposées. Cet élément est d'autant plus important que l'essentiel du réseau auto structurant permettait jusqu'il y a peu de circuler jusqu'à une vitesse de 50 km/h, alors que depuis le 1^{er} janvier 2021, il fait partie intégrante de la Ville 30.

Enfin, il faudra faire en sorte d'y **limiter les nuisances de circulation pour les riverains**, notamment en matière de bruit, de qualité de l'air ou de coupure urbaine. À cet égard, les éventuels dispositifs ralentisseurs devront être de nature à limiter autant que possible ces nuisances, et les voiries rendues le plus perméables possibles pour les piétons. Une attention particulière devra être portée ainsi à l'axe Pont-de-Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Albert dans la mesure où il constitue également un axe structurant pour les transports publics.

2.3.2.5 Réseau Poids lourds

Concernant le **réseau structurant pour les poids lourds**, l'ambition est de faire en sorte qu'il offre une **largeur adaptée à la circulation de ceux-ci**, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci. Ce réseau doit permettre le « *maintient le trafic de marchandises sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules/d'autres modes* » (PRM).

Actuellement, le réseau desservant le territoire forestois n'offre pas partout ce confort de circulation pour les poids lourds, notamment en raison de l'étroitesse de la voirie (rue Saint-Denis) et/ou de la mixité de circulation avec les cyclistes (Charroi, W. Ceuppens, Reine Marie-Henriette, Brugmann).

2.3.3 Et lorsque des choix sont à opérer

2.3.3.1 Vision générale

La largeur des voiries ne permet pas toujours d'assurer la performance de l'ensemble des modes de transport eu égard à leur hiérarchisation multimodale et aux critères de performance ambitionnés pour chacun de ces réseaux. Des choix doivent parfois être opérés.

Ces critères à suivre pour l'amélioration des réseaux et le réaménagement des espaces publics sont :

- **D'abord la hiérarchie des différents réseaux**

La priorité doit ainsi être donnée au réseau PLUS, ensuite au réseau CONFORT et enfin au réseau de QUARTIER ;

- **Ensuite, le principe « STOP »**

L'amélioration s'effectue en priorité pour les piétons, puis pour les cyclistes, le réseau de transport public, et enfin la circulation automobile (et les poids lourds) ;



Figure 2 : Principe STOP
Source : duurzame- mobiliteit .be

Préalablement, il y aura lieu d'étudier la possibilité de supprimer des emplacements de stationnement en voirie (en vue de récupérer de l'espace). Cette analyse (phase 3) s'effectuera au regard de la pression existante et des éventuelles compensations (partielles) possibles hors voirie. Et ce, en adéquation avec l'ambition régionale de

réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie.

Cette analyse tiendra également compte du profil des usagers, sachant que l'objectif régional est de faciliter le stationnement des professionnels mobiles en voirie, et à l'inverse de limiter l'offre et l'attractivité pour les travailleurs (sédentaires). Elle intégrera également la possibilité d'une évolution de la gestion du stationnement sur le territoire communal telle que recommandée par ailleurs (cf. axe 4), en particulier celle de limiter les cartes de dérogations pour les professionnels (sédentaires) et de découper en secteurs de stationnement. Enfin, devra être pris en compte dans la mesure du possible, le potentiel de « dépossession » de la voiture individuelle en fonction de l'offre de mobilité multimodale offerte dans le quartier – sachant par ailleurs que la population forestoise présente un taux de possession de la voiture assez faible.

2.3.3.2 Quid des zones grises ?

[Axe Charroi – Pont de Luttre – W.Ceuppens – Reine M.-Henriette – Besme – Albert](#)

Sur cet axe, c'est essentiellement le confort de déplacement des cyclistes (réseau Vélo-PLUS) qui doit être amélioré. De manière générale, davantage d'espace doit être donné aux cheminements cyclables qui consistent pour l'essentiel en des pistes cyclables marquées ne présentant pas de surlargeur de sécurité tant vis-à-vis du trafic automobile en circulation que vis-à-vis des espaces de stationnement situés le long de la chaussée. Dans une moindre mesure, la qualité des cheminements piétons doit aussi y être amélioré, en particulier le long de l'avenue W. Ceuppens (piéton-PLUS) qui ne disposent pas d'un espace suffisant pour absorber le flux piéton en période de forte affluence, ou de la rue du Charroi (piéton-QUARTIER) qui ne dispose pas par endroit d'espace de circulation pour les déplacements à pied à proprement parler.

Sur l'avenue du Pont de Luttre et l'avenue Wielemens Ceuppens, la mise en place de réseau performant pour les modes actifs passera essentiellement par une suppression du stationnement le long de ces voiries qui

comportent chacune 4 bandes de stationnement. La pression en stationnement y est actuellement relativement conséquente, et des réflexions doivent être menées à terme afin d'identifier les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre en vue de permettre une suppression de ce stationnement (compensation partielle hors voirie, révision de la politique générale de stationnement - cf. axe 4 -, etc.). L'objectif étant la mise en œuvre de réseaux performants sur ces axes et donc un réaménagement de ces voiries à moyen terme (5 à 10 ans).

La Région prévoit un réaménagement de l'avenue Albert à court-moyen terme. Le projet comprend la création de pistes cyclables séparées (1,80 m) dans chacun des sens de circulation. Le trottoir aura une largeur de 2,60 m et l'espace de circulation pour les véhicules automobiles de 3,20 m. De ce fait, et même si l'espace de circulation pour les cyclistes ne rencontre pas les standards de confort souhaité (2,50 m), le présent PCM n'envisage pas de mesure supplémentaire

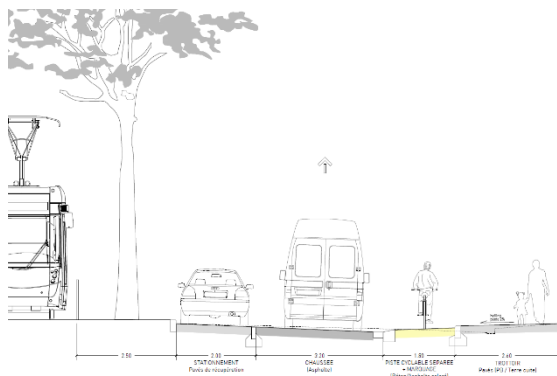


Figure 3 : Projet de réaménagement de l'av. Albert – Source : Bruxelles-Mobilité

Concernant la rue du Charroi, la suppression de voie(s) de circulation automobile et de stationnement sera nécessaire et possible dans la portion ouest en vue de la mise en place d'un site propre pour les trams et de plus de confort pour les modes actifs. À contrario, il y aura lieu de maintenir une bande de circulation automobile dans chacun des sens d'une largeur minimale de 3,20 m en vue de permettre la circulation des poids lourds sur cet axe repris dans le réseau PL-PLUS. Sur la portion la plus à l'est, peu de marge de manœuvre existe. La suppression du stationnement doit être envisagée, et des mesures

d'accompagnement le cas échéant mises sur pied. Une attention particulière devra être portée à la régularité des trams et un site propre maintenu à l'approche du carrefour formé avec l'avenue du Pont de Luttre.

Enfin, le devenir l'avenue Reine Marie-Henriette et de l'avenue Besme dépendra essentiellement du passage ou non du tram sur ces voiries. Si c'est le cas, il est envisagé la mise à sens unique de ces avenues sur les portions comprises entre Albert et le rond-point de l'avenue Massenet en vue de permettre la mise en place d'un site propre tram, de pistes cyclables et le maintien d'espace de circulation confortable pour les piétons, ainsi que pour les voitures et poids lourds. Le cas échéant, le maintien de stationnement le long de ces voiries est également envisageable.

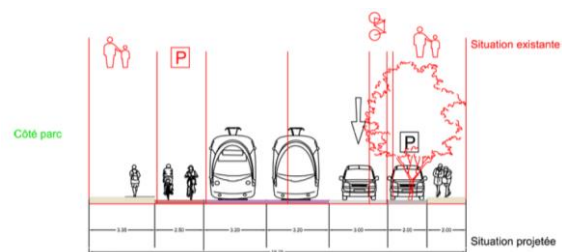


Figure 4 : Profil possible av. Reine Marie-Henriette – Source : Transitec

Dans le cas d'un passage du tram sous le parc, les cheminements cyclables devront être améliorés, ce qui nécessitera probablement la suppression d'une partie du stationnement.

Par ailleurs, des réflexions doivent également être menées autour des carrefours concernés par l'ensemble de ces axes (en particulier Albert, Rochefort, Wiels et Charroi/Pont de Luttre), en vue de garantir autant que possible leurs fonctions eu égard à la hiérarchie des différents réseaux au droit de ceux-ci - sachant toutefois qu'il s'avèrera particulièrement délicat de pouvoir offrir le standard de qualité souhaité pour chacun des modes de transport.

Axe Deuxième Armée Britannique / St-Denis / Pont de Luttre

La phase de diagnostic avait mis en évidence que sur cet axe également les conditions de

circulation des cyclistes en particulier (et piétons) ne sont pas toujours des plus optimales.

Dans la portion sud de la Deuxième Armée Britannique (jusqu'au rond-point Saint-Denis), la suppression de bandes de stationnement – présentes des deux côtés de la voirie – permettraient un élargissement des espaces de circulation pour les cyclistes¹, qui actuellement sont en deçà des normes recommandées (1,3 m au lieu 2,5 m). Étant donné la présence de pistes cyclables séparées, du fait que les bandes de stationnement constituent des réserves de stationnement en vue d'accueillir (une partie) du stationnement à supprimer dans le cœur de Forest, et du fait du réaménagement relativement récent de cette voirie, le réaménagement de cette section de voirie ne constitue pas une priorité, mais doit être envisagée à plus long terme en fonction des possibilités de report de stationnement hors voirie dans la zone. Il en est de même du tronçon de la rue Saint-Denis menant au rond-point suivant.

Au vu de sa largeur, la portion de la rue Saint-Denis comprise entre la rue du Patinage permettrait une amélioration sensible des conditions de circulation des cyclistes (mise en place de piste cyclable – Vélo-PLUS) et piéton (élargissement des trottoirs – piéton-CONFORT), voire également pour les autres modes de transport. Le fait de séparer les cyclistes de la circulation automobile sera par ailleurs plus confortable pour les modes motorisés (PL-PLUS ; Auto et TP-CONFORT).

En revanche, l'amélioration du confort de déplacement des cyclistes (voire des piétons) le long la section suivante de la rue Saint-Denis (entre Deuxième Armée Britannique et Pont de Luttre) impliquera la suppression du stationnement (qui doit être envisagé à long terme), mais aussi et surtout une réflexion en matière de gestion des livraisons le long de cet axe, et ce à court terme. En effet, si l'étroitesse des cheminements cyclables (et piétons) engendrent un certain inconfort, ce sont surtout la présence des véhicules de livraison sur ces cheminements qui engendrent des conflits. Compte tenu de l'étroitesse de cette section et vu l'absence de

problème de régularité notable pour les transports publics, aucune mesure n'est spécifiquement recommandée pour ceux-ci (TP-CONFORT).

Concernant l'avenue du Pont de Luttre, l'amélioration nécessaire des cheminements pour les cyclistes passera par une suppression du stationnement, sur cet axe comprenant 4 bandes de stationnement. Tout comme ce qui est proposé pour l'autre section de l'avenue (cf. ci-avant) des réflexions doivent être menées à terme afin d'identifier les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre en vue de permettre une suppression de ce stationnement (compensation partielle hors voirie, révision de la politique générale de stationnement (cf. axe 4), etc.).

Enfin, une réflexion doit être également menée autour du carrefour Saint-Denis / Deuxième Armée Britannique en vue d'une plus grande cohérence par rapport à la hiérarchie des différents réseaux de transport, d'autant que la desserte en bus est amenée à s'accroître prochainement dans cette zone.

Tronçon nord de l'avenue Van Volxem

Sur ce tronçon c'est également le cheminement cyclable qui doit être essentiellement amélioré en termes d'espace de circulation. Un élargissement qui devra se faire en priorité au détriment d'une suppression de zones de stationnement, et/ou d'un élargissement de la voirie qui pourrait être envisagé dans le cadre du Masterplan Forest-sur-Senne.

Avenue Brugmann

Outre la question de la qualité des revêtements des cheminements piétons, c'est surtout la place offerte aux cyclistes qui constitue le point d'attention sur cet axe. Au vu de la hiérarchisation des différents réseaux et de l'espace disponible, ici aussi l'amélioration des cheminements cyclables passera avant tout par une suppression du stationnement. Toutefois, du fait que cet axe est repris dans le réseau Vélo-QUARTIER, de la nécessité d'améliorer le confort de déplacements des cyclistes dans des zones

¹ En moyenne 50 à 250 cyclistes quotidiens recensés durant la première quinzaine de décembre 2020 (1 sens).

davantage prioritaires, de la pression en stationnement importante sur cet axe, il ne s'agit ici pas d'une priorité.

Voiries communales

Au vu des conditions de fonctionnement des réseaux présentés préalablement, l'ensemble des voies communales sont globalement en mesure d'offrir les standards souhaités puisqu'une mixité des circulations (en dehors éventuellement des piétons) y est la norme sur la majorité des voiries. Les avenues du Globe et Zaman reprises dans le réseau Auto-CONFORT sont suffisamment larges pour permettre une circulation séparée des cyclistes tout en offrant un espace de circulation confortable pour les piétons (et le maintien d'espaces de stationnement).

Sur la rue Van Pé, une voirie structurante pour les piétons, les cyclistes et les transports publics, la mixité des circulations peut être maintenue. Il s'agira toutefois d'y améliorer les conditions de déplacements pour les piétons.

D'autres axes doivent faire l'objet d'attention particulière comme mentionné en première partie d'étude :

- Avenue Victor Rousseau en vue d'y améliorer le confort des déplacements pour les cyclistes (en particulier dans le sens de la montée), la largeur de la voirie permettant une circulation séparée des cyclistes ;
- Altitude 100, qui constitue un point noir pour les transport publics (CONFORT) et n'offre pas des conditions de déplacements confortables pour les piétons et les cyclistes (PLUS) ;
- Av. Alexandre Bertrand, une voie où les cyclistes (CONFORT), les trams (CONFORT) et les véhicules automobiles se partagent l'espace, mais qui dispose d'une largeur permettant de repenser l'espace.

2.3.4 Ne pas oublier les carrefours

Par ailleurs, et comme déjà évoqué ci-avant, les carrefours constituent des points clés des réseaux qu'il y a également lieu de rendre « performant ». À cet égard, une attention particulière doit être portée aux carrefours suivants :

- Charroi / Pont de Luttre ;
- « Wiels »
- « Place de Rochefort »
- « Albert ».

3. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES



3.1 Définition et objectif (rappel)

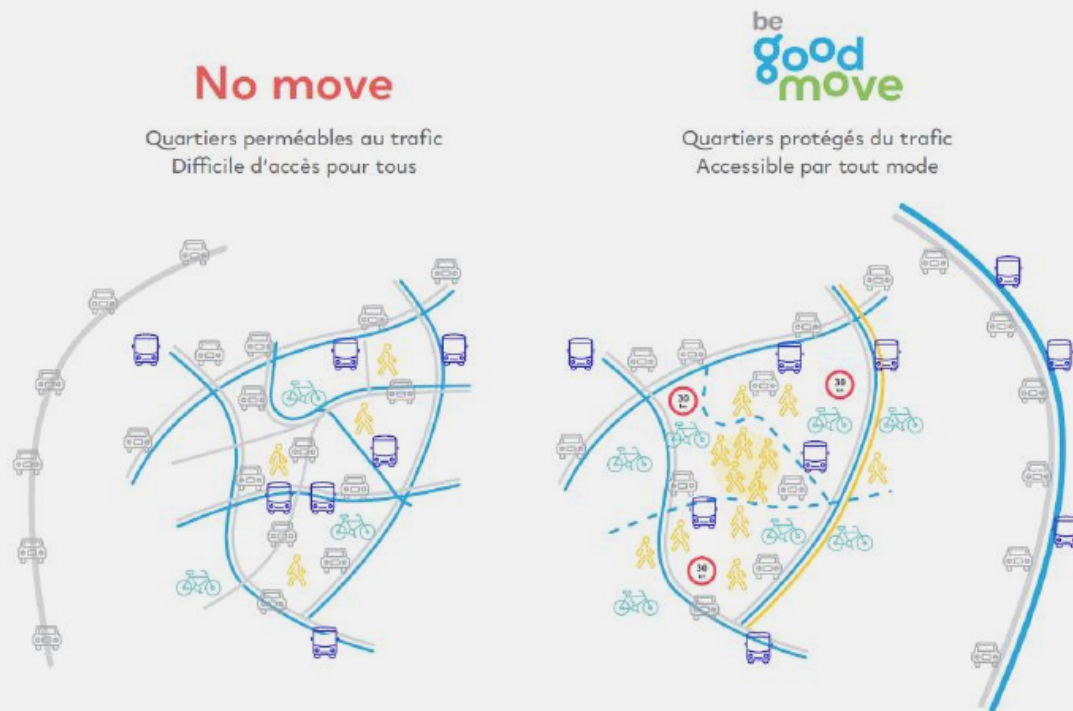


Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier

Source : PRM-GoodMove

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

Au sein de celles-ci, « la qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré, mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied ou à vélo. Le trafic automobile de transit y est en revanche fortement découragé »².

Les mailles sont donc de vastes périmètres « au sein desquels des mesures sont mises en œuvre

pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit »³. Et ce, en vue de :

- « **Améliorer le cadre de vie** :
 - En réduisant les nuisances dues au trafic ;
 - En améliorant la qualité de l'espace public ;
 - En assurant la sécurité de tous les modes de déplacement ;
- **Assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux, définis dans la spécialisation multimodale des voiries** »⁴.

À noter encore que le PRM, qui s'inscrit dans les ambitions du PRDD, vise à l'horizon 2030, la création de 250 km de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.

² Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.75).

³ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.160).

⁴ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.258).

3.2 Stratégie d'apaisement des mailles

3.2.1 Stratégie générale

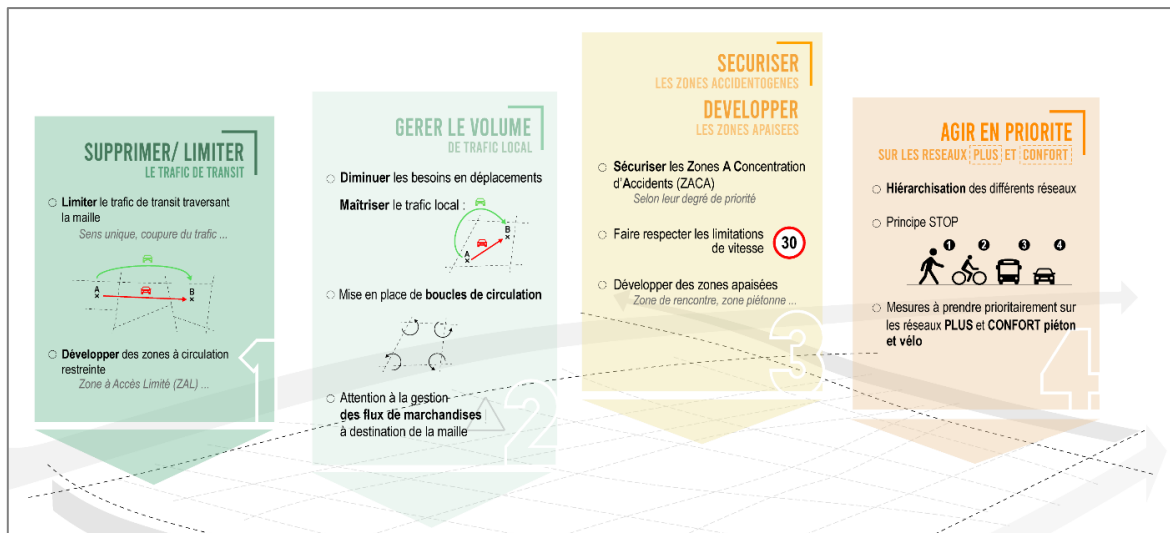


Figure 5 : Stratégie Générale d'apaisement des mailles

Supprimer/limiter le trafic de transit

La première étape consistera à prendre les mesures visant à limiter, voire supprimer tout trafic transitant actuellement par la maille. Différents outils peuvent être utilisés à cet égard, telle que la mise en place de restrictions de circulation (sens unique, coupure du trafic, etc.) et/ou le développement de zones à circulation restreinte (zone d'accès limité, etc.).

Gérer le volume de trafic local

Ensuite, il s'agira de prendre les mesures en vue de gérer le volume de trafic local en diminuant les besoins en déplacements, d'une part, et en maîtrisant au mieux le trafic local, d'autre part. L'idée est que les déplacements automobiles locaux soient limités autant que possible au sein de la maille (éviter raisonnablement qu'un automobiliste souhaitant accéder dans la partie nord de la maille y accède par la partie sud).

Il s'agira également de gérer les flux de marchandises à destination des mailles.

Sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées

En parallèle, il y aura lieu de prendre les mesures nécessaires en vue de :

- Sécuriser les lieux accidentogènes, en particulier les ZACA – selon leur degré de priorité. Mais aussi les autres zones éventuellement identifiées ;
- Faire respecter les limitations de vitesse imposées.

En fonction de la pertinence et de la faisabilité, le développement de zones apaisées (zone de rencontre, zone piétonne, rue scolaire, rue réservée au jeu, etc.) est également préconisé en vue d'atteindre l'objectif d'apaisement des mailles.

Agir en priorité sur les réseaux structurant et selon le principe STOP

Les différentes mesures devront être prises prioritairement et en adéquation avec la hiérarchisation des différents réseaux de transport développés précédemment et selon le principe STOP. Les mesures devront être de nature à protéger prioritairement les réseaux piéton, puis vélo, et enfin de transport public ; et d'abord les réseaux PLUS et CONFORT. Les mesures devront également éviter ou limiter autant que possible toute nuisance supplémentaire sur les autres voiries du quartier.

3.2.2 Application concrète aux mailles forestoises

3.2.2.1 « Neerstalle »

Supprimer/limiter le trafic de transit

Les mesures à prendre devront être de nature à supprimer le trafic de transit au travers de la maille, et en particulier celui transitant par le cœur de Forest, qui concentre un grand nombre d'activités, dont plusieurs écoles (qui drainent de nombreux utilisateurs vulnérables), et dont les axes le desservant sont repris dans le réseau piéton-PLUS. Il s'agit également d'un point noir en ce qui concerne la régularité des transports publics, et un lieu repris comme zone à concentration d'accidents. Plus globalement, il s'agit d'agir sur le trafic de transit dont est victime l'axe Neerstalle-Bruxelles, un axe structurant pour les piétons et les transports publics et qui est fréquenté, par endroit, par plus de 10.000 véh./j.

Les mesures seront également de nature à limiter/supprimer le trafic de transit sur les autres voies qui en sont victimes, dont le boulevard de la Deuxième Armée-Britannique, ou encore les axes Patinage-Tropique et Kersbeek – Dumonceau – Haveskercke également repris comme axe structurant pour les modes actifs ; ainsi que sur les voiries accueillant des écoles.

Gérer le volume de trafic local

Premièrement, il faudra inciter et accompagner les usagers du quartier à un usage plus rationnel de la voiture. Diverses mesures sont possibles à cet égard et seront développées dans l'axe 3, tel que le développement d'outils visant à sensibiliser et inciter à un accès au cœur de la Commune autrement qu'en voiture via la réalisation de campagnes spécifiques. Il s'agira également d'accompagner les entreprises et écoles du quartier, mais aussi et avant tout de montrer l'exemple. Actuellement, une part non négligeable du personnel communal se rend en voiture à l'administration (37%). Il existe donc un potentiel de report modal sachant notamment qu'une partie de ceux-ci habite sur le territoire communal ou à proximité. Au vu de la présence de nombreux commerces, une attention devra être portée à la question de la logistique urbaine en vue de réduire

le recours à des véhicules lourds au sein de la maille, et plus spécifiquement dans le cœur de Forest. De même qu'une attention devra être portée eu égard au projet de développement du pôle culturel ABY.

En parallèle, le plan de circulation à développer devra être de nature à accueillir la demande « locale » de trafic tout en limitant autant que possible les échanges entre les différentes zones de la maille. Le cœur de Forest en particulier devra être préservé au maximum du trafic et doit être vu comme une zone de destination et non une zone de passage. Il est particulièrement nécessaire d'y améliorer et sécuriser les espaces dédiés aux piétons. La mise en place d'une zone de rencontre, telle qu'envisagée par le projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest qui s'appuie sur des propositions faites dans le cadre du contrat de quartier durable Abbaye, est une étape en ce sens.

Sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées

D'autres zones apaisées doivent y être envisagées (rue cyclables, rues scolaires, zones résidentielles) et voir le jour progressivement. En vue d'apaiser la zone, il sera également nécessaire d'y sécuriser la ZACA – ce qui est par ailleurs prévu dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest –, de s'assurer du respect des limites de vitesses et de prendre les mesures ad hoc. Une attention particulière devra être portée aux voiries qui en 2020 n'étaient pas encore mise en zone 30, en particulier l'axe Neerstalle-Bruxelles et la rue Marguerite Bervoets au vu de leur longueur et leur tracé assez rectiligne. Ainsi qu'aux abords d'école en vue d'en faire de lieu sûr et conviviaux.

3.2.2.2 « Globe – Altitude 100 »

Supprimer/limiter le trafic de transit

Les possibilités de transit au travers de cette maille sont nombreuses, et il y aura lieu de faire en sorte de limiter ces possibilités, tout du moins l'attrait de celles-ci. Certains axes victimes de ce transit sont utilisés par plus de 10.000 véh./jour, parfois près de 20.000 véh./jour et constituent en outre des axes structurants pour les modes actifs (Van Haelen, Victor Rousseau, Jupiter). L'attention

doit donc être portée en priorité sur ces axes, de même que sur les axes structurants pour les modes actifs (et transports publics), tels que la chaussée de Bruxelles, l'Altitude 100 et ses environs ; ou encore sur les voies accueillant des écoles . De manière générale, il s'agira de faire de cette maille une zone moins perméable et attractive pour le trafic de transit.

Gérer le volume de trafic local

Au sein de ce quartier, des mesures devront être prises pour inciter et accompagner un usage plus rationnel de la voiture. Outre les habitants du quartier, les actions devront également cibler les écoles, les commerçants et chalands du quartier. En parallèle, il y aura lieu de poursuivre les actions visant à réduire et/ou décourager les déplacements en voiture à destination de Forest-National qui engendre une pression importante sur le stationnement dans le quartier, mais également des déplacements automobiles au sein de celui-ci. Finalement, la question de la logistique urbaine constitue également un enjeu auquel il faut répondre au sein de ce quartier comprenant de nombreux commerces.

Le plan de circulation à développer devra ici aussi être de nature à gérer autant que possible le trafic local et à limiter autant que possible les échanges entre les différentes zones de la maille. Le parc Duden constitue déjà un élément intéressant à cet égard. À l'instar du cœur de Forest, l'Altitude 100 doit également être vu comme une zone de destination plutôt qu'une zone de passage (excepté pour les transports publics) dans laquelle l'espace pour les piétons (et les cyclistes) doit être particulièrement amélioré.

Sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées

Les zones apaisées doivent également être progressivement développées au sein de cette maille (zones de rencontre/résidentielles, rue cyclables, rues scolaires, ...), notamment sur les axes structurants pour les piétons et les cyclistes.

L'apaisement de la zone passera ici aussi par le respect des limites de vitesses. Une attention particulière devra être portée aux voiries qui en 2020 n'étaient pas encore mises en zone 30, telle

que la chaussée d'Alseberg, mais aussi de nombreuses autres voiries. Ainsi qu'aux abords d'école, nombreuses dans le quartier.

3.2.2.3 « ParviS » (Saint-Gilles)

Supprimer/limiter le trafic de transit

Les premières analyses effectuées dans le cadre du présent PCM⁵ ont montré que certains axes présents sur le territoire forestois font aujourd'hui l'objet d'un transit marqué qui doit être dissuadé au maximum. Les voiries concernées sont en outre reprises comme axe structurant pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit de l'avenue du Parc (> 15.000 véh./jour), de l'avenue du Roi et de la chaussée d'Alseberg (> 10.000 véh./jour) ; ainsi que de l'avenue Molière (> 5.000 véh./jour) dans une moindre mesure.

Gérer le volume de trafic local

Côté forestois, il existe des publics cibles vers lesquels s'orienter en vue d'inciter à un moindre recours à la voiture. Outre les habitants, il s'agit des écoles, mais aussi des chalands et commerçants des pôles Wiels et Albert situés en bordure de la maille.

Par ailleurs, et en adéquation avec la stratégie générale proposée, il est recommandé que le CLM à venir définisse un plan de circulation limitant les échanges automobiles à l'échelle de l'ensemble de la maille (selon le principe de boucle de circulation par exemple).

Sécuriser les zones accidentogènes et développer les zones apaisées

Le CLM en cours évaluera également dans quelle mesure des zones apaisées peuvent être développées dans cette maille et attachera une attention particulière au bon respect des limites de vitesses imposées, notamment aux voiries qui en 2020 n'étaient pas encore mises en zone 30 – en particulier l'avenue du Parc et l'avenue du Roi au vu de leur longueur et de leur caractère rectiligne. Il s'agit par ailleurs d'axes qui peuvent être repensés au vu de leur configuration actuelle et dans une logique de spécialisation multimodale des voiries.

⁵ Celles-ci devront être complétées par le CLM à venir.

3.2.2.4 Autres mailles

Les autres mailles s'étendant sur le territoire forestois présentant soit une mono-fonctionnalité (zone industrielle), soit une étendue marginale sur le territoire, ne nécessitent donc pas une stratégie d'aménagement poussée (voir toutefois les points d'attention cités ci-contre).

3.3 Périmètres prioritaires (et phasage de mise en œuvre)

Les Mailles « Neerstalle » et « ParviS » couvertes prochainement par des Contrats Locaux de Mobilité⁶

En 2021, les mailles « Neerstalle » et « ParviS » feront l'objet d'un Contrat Local de Mobilité. Sur base d'une étude de mobilité multimodale approfondie, ceux-ci aboutiront à la définition de mesures à prendre sur le terrain en vue d'un apaisement de ces quartiers.

Ayant été retenues pour faire l'objet d'un Contrat Local de Mobilité à court terme, ces mailles ont donc été identifiées comme prioritaires à l'échelle de la Région, partant du postulat qu'elles ont été choisies parmi de nombreuses mailles. Il s'agit de quartiers dans lesquels les enjeux sont en effet importants à l'échelle de l'ensemble de la maille. Pour rappel, la maille « Neerstalle » s'articule autour du cœur de Forest, et celle de « ParviS » autour de la Barrière de Saint-Gilles.

Une attention particulière à apporter également à la maille « Globe-Altitude 100 »

Compte tenu des enjeux qu'elle présente en matière d'apaisement (et de spécialisation multimodale des voiries), et ce tant sur le territoire forestois que dans sa partie ucquoise, la maille « Globe-Altitude 100 » constitue un lieu sur lequel il est également nécessaire d'agir assez rapidement.

Il est d'ailleurs envisagé d'identifier spécifiquement les mesures à prendre dans le

cadre du présent Plan Communal de Mobilité en vue de tendre à une maille apaisée, via notamment la définition d'un nouveau plan de circulation (multimodal).

Ne pas oublier les autres (parties) de maille

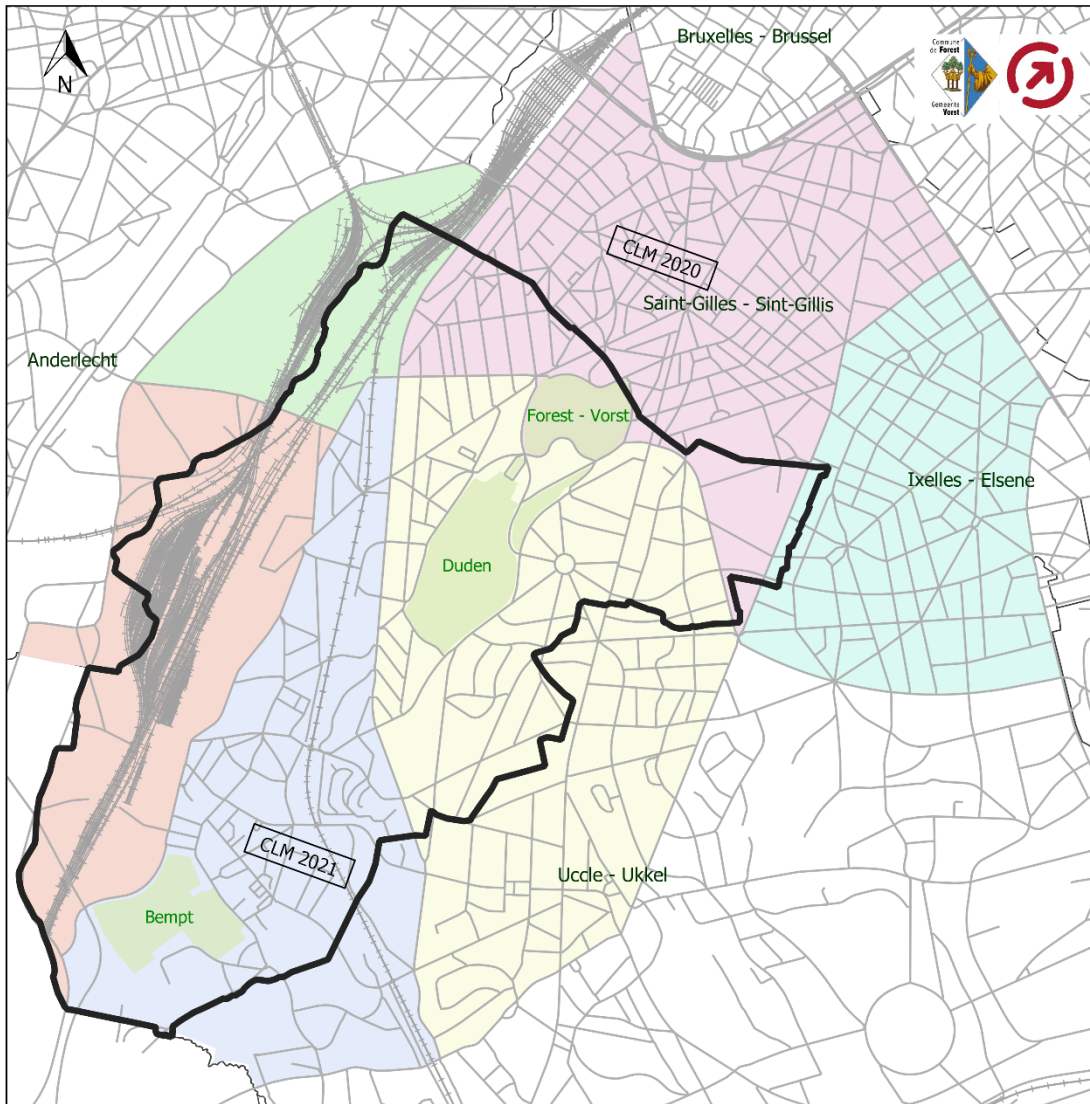
Bien que très peu couverte par la maille «Brugmann », la Commune doit rester attentive aux enjeux et aux mesures à prendre dans ce quartier, du fait notamment d'un possible trafic de transit sur certaines voies communales desservant ce quartier. Il en est de même des mailles à caractère industrielles et par lesquelles passent des axes structurants pour les modes actifs, en particulier la rue de la Soierie reprise dans le réseau vélo-PLUS.

Elle veillera de manière générale à offrir des cheminements de qualité pour les piétons et les cyclistes.

Une attention particulière doit également être apportée aux aspects d'apaisement (et de spécialisation des voiries) dans le cadre du développement des nouveaux projets.

⁶ Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM). Il vise à

stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en renforçant la collaboration entre les communes et la Région.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 2 : Identification des mailles communales Fase 2 : Identificatie van gemeentelijke mazen</p>	<p>Mailles de Forest - Mazen van Vorst</p> <table border="0"> <tr> <td>Mailles prioritaires Prioritaire mazen</td> <td>Enjeu moindre pour Forest Lagere inzet voor Vorst</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Globe - Altitude 100 Globe - Hoogte 100 Neerstalle ParviS Voorplein </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Chatelain - Brugmann Kastelein - Brugmann Industrie Sud 1 Industrie Zuid 1 Industrie Sud 2 Industrie Zuid 2 </td> </tr> </table>	Mailles prioritaires Prioritaire mazen	Enjeu moindre pour Forest Lagere inzet voor Vorst	<ul style="list-style-type: none"> Globe - Altitude 100 Globe - Hoogte 100 Neerstalle ParviS Voorplein 	<ul style="list-style-type: none"> Chatelain - Brugmann Kastelein - Brugmann Industrie Sud 1 Industrie Zuid 1 Industrie Sud 2 Industrie Zuid 2
Mailles prioritaires Prioritaire mazen	Enjeu moindre pour Forest Lagere inzet voor Vorst				
<ul style="list-style-type: none"> Globe - Altitude 100 Globe - Hoogte 100 Neerstalle ParviS Voorplein 	<ul style="list-style-type: none"> Chatelain - Brugmann Kastelein - Brugmann Industrie Sud 1 Industrie Zuid 1 Industrie Sud 2 Industrie Zuid 2 				
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Voirie - Wegen Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 					

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



4.1 Préambule

La présente section a pour objet de définir les objectifs poursuivis en matière de gestion des déplacements de personnes et de marchandises. Pour rappel, cet axe est développé en lien avec les actions du PRM – GoodMove qui visent à encourager la multimodalité des usagers et, dès lors, un usage plus raisonné de la voiture individuelle. Ces actions concernent tant l'offre de services mobilité, que l'amélioration de la lisibilité de cette offre, ainsi que tout ce qui relève de la communication et de l'accompagnement au changement.

4.2 Déplacement des personnes

Garantir l'accès de l'ensemble des citoyens à l'information sur les différents modes de déplacements

La phase de diagnostic a montré que différents canaux existent aujourd'hui afin d'informer l'ensemble des citoyens et autres usagers de la Commune sur les différents moyens de déplacements mis à disposition en vue de se déplacer sur le territoire communal : site internet, Facebook, bulletin communal.

Outre le fait de pérenniser ces canaux d'information, il s'avèrerait opportun d'élargir ce champ de communication via la mise en place de points d'information et de service intégrés à la mobilité notamment, en adéquation avec l'action C.2 du plan Good Move. Ceux-ci permettraient une approche plus personnelle et augmenterait l'accessibilité à l'information. Ils pourraient intégrer un service de test/location de certains de modes de déplacement, voire d'achat (titre de transport, etc.). Dans la troisième phase d'étude, il s'agira notamment d'identifier ces lieux et leur rôle précis.

Développer une stratégie de communication pour faire connaître l'offre multimodale disponible sur le territoire (et inciter à une mobilité plus durable)

En complément, il est proposé de développer des actions visant à informer de manière ciblée les

citoyens et autres usagers du territoire en fonction de leur profil/lieu(x) de déplacement(s). Il s'agira notamment de développer des actions en ce sens eu égard aux déplacements effectués en lien avec les noyaux commerciaux (fiche d'accessibilité multimodale, etc.) et des autres principaux pôles de déplacements pour lesquels aucune communication spécifique n'existe actuellement (complexes sportifs, etc.).

Rendre les différents services de mobilité accessible au plus grand nombre

Actuellement, un certain nombre de services sont mis à disposition des usagers du territoire communal (vélos, scooters et voitures partagées, etc.). Il s'agira de faire en sorte que ceux-ci soient dans la mesure du possible accessible au plus grand nombre. Cela passera par un développement de ces services tant au niveau de leur étendue spatiale (voire temporelle) que de leur accessibilité propre, en concertation avec les opérateurs concernés. Des services tels que Villo ! ou encore Cambio, déjà très largement implantés sur le territoire, pourraient encore être renforcés. À titre indicatif, le projet de PACS mentionne que, selon les objectifs fixés par l'Arrêté du 21 mars 2013 relatif aux véhicules à moteur partagés, 37 véhicules de ce type devraient déjà avoir été mis à disposition sur le territoire de Forest depuis 2020, ce qui n'est pas le cas (actuellement la commune comporte 14 stations pour une capacité totale de 31 véhicules). Il s'agit donc d'un objectif minimal à atteindre dans les prochaines années.

L'offre en stationnement vélo, que ce soit de courte ou de plus longue durée doit également être plus largement développée. Selon le projet de PACS (2019), au vu de l'offre actuelle, 450 nouvelles places de courte durée doivent être implantées selon les objectifs fixés par le PRPS.

En complément, le transport à la demande, en particulier pour les personnes moins mobile, doit également être développé.

Faire de la Commune, une administration exemplaire en matière de mobilité

Le dernier Plan de Déplacement d'Entreprise de l'administration communale de Forest montre qu'un potentiel de report modal (non négligeable) existe.

Plus d'un tiers du personnel se rend quotidiennement en voiture à l'administration, alors même qu'une partie habite la commune, la Région ou les communes périphériques. (un quart des membre du personnel habitant Forest vient en voiture).

L'objectif est donc de faire de l'administration communale une administration exemplaire en matière de mobilité, ce qui passera avant tout par le biais de la communication/information /sensibilisation, mais aussi par d'autres mesures (telle que la mise à disposition d'infrastructures d'accueil confortables et suffisantes pour les cyclistes, etc., mais aussi la mise à disposition de ressources humaines suffisantes).

Accompagner et encourager les acteurs présents sur le territoire communal à tendre vers une mobilité plus durable...en particulier les jeunes

Il s'agit :

- De poursuivre les événements existants, qui pourraient être étendus à d'autres formes de mobilité. Actuellement, ils concernent essentiellement la pratique du vélo ;
- D'accompagner la mise en place d'actions développées par des acteurs locaux visant à une mobilité durable (ex : pédibus et vélobus dans les écoles) ;
- D'échanger régulièrement avec les acteurs du territoire : commerçants, entreprises, etc.) ;

A ces égards, les jeunes constituent un public cible privilégié à accompagner.

Facilité l'intermodalité

Enfin, dernier objectif à poursuivre, celui de faciliter et développer l'intermodalité. Les gares, et en particulier celle de Forest-Est, vu sa localisation, constitue des lieux clés à cet égard. Il en est de même des autres arrêts de transport publics, et plus spécifiquement des nœuds multimodaux que constituent notamment les arrêts « Albert » et « Saint-Denis » (dont l'offre en transport public est encore amenée se développer), ou encore les arrêts « Wiels », « Altitude 100 » ou encore « Charroi » dans une moindre mesure.

L'accessibilité à pied de ces lieux doit être de qualité. L'intermodalité TP-vélo doit y être facilité,

notamment via la mise à disposition d'emplacements de stationnement en suffisance et adaptés pour les cyclistes. Les principaux nœuds intermodaux dont il est question ci-avant doivent être équipés de stations de vélos partagés (ce qui n'est plus le cas par exemple de l'arrêt Albert – depuis le démontage par la STIB dans le cadre de leur chantier métro – ou encore de la gare de Forest-Midi). Les échanges entre les différents réseaux de transport public doivent être aisés et lisibles (cheminement).

Cette ambition est à mettre en lien avec celle du PRM de « *renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par le biais de la requalification des pôles d'échange en veillant à la qualité des services, à l'accessibilité universelle, au niveau de confort et à la lisibilité des cheminements* ».

4.3 Livraisons

L'optimisation de la logistique urbaine est une des ambitions visées par le PRM qui s'appuie en partie sur le Plan stratégique pour le transport de marchandise – et sur lequel repose les objectifs définis dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité. Les ambitions sont notamment celles d'une réduction et d'une optimisation des mouvements des véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville ; et de faciliter les trajets quotidiens des livreurs.

À l'échelle des commune, cela se traduit par une optimisation des livraisons en lien avec les commerces et les entreprises de la commune afin de diminuer l'impact sur l'espace public et les différents réseaux de transport, et par une optimisation des livraisons au sein des quartiers afin de diminuer notamment les kilomètres parcourus inutilement pour les livraisons de l'e-commerce. Et ce, tout en garantissant un approvisionnement des différentes fonctions urbaines de proximité.

À cet égard, doivent être étudiées et évaluées les possibilités de création de points de livraison de quartier, que ce soit pour les livraisons liées à l'e-commerce (points relais) ou aux commerces présents dans les quartier concernés – en particulier ceux du cœur de Forest (Saint-Denis) et

de l'Altitude 100. La mise en place de points relais en lien avec l'e-commerce doit notamment être envisagé à hauteur des nœuds multimodaux de transport que sont en particulier les gares de Forest-Est et Forest-Midi (dans une moindre mesure), ainsi que l'arrêt de (pré-)métro « Albert ».

Par ailleurs, il s'agira de mobiliser et de soutenir les commerçants dans une démarche de changement de mode livraison et visant des modes de livraisons plus propres (vélos-cargos, etc.).

Autant d'éléments qui sont d'autant plus importants vu à la fois le nombre de commerces disséminés sur le territoire communal et la concentration de ceux-ci dans certains quartiers.

Par ailleurs, lorsque le choix se porte sur le maintien et/ou le développement d'aires de livraisons en voirie, notamment pour desservir les commerces de proximité, il s'agira de veiller à la bonne accessibilité de celles-ci. C'est ce qui est d'ailleurs indirectement recommandé par le projet de PACS qui préconise que *« la dépenalisation du stationnement entreprise par la commune de Forest (zones jaunes) soit poursuivie, en privilégiant les secteurs commerçants et les aires les plus problématiques »*.

5. STRATÉGIE DE STATIONNEMENT



5.1 Préambule

Des lignes directrices fixés par le PRM...et des mesures déjà définies par le projet de PACS

Le PRM définit une stratégie claire pour la gestion du stationnement et donne donc les lignes directrices du présent PCM en la matière. Celui-ci s'appuiera également sur le Plan d'Action Communal de Stationnement de Forest (2019) qui a défini toute une série de mesures à prendre – mesures qui, bien que formulées avant l'approbation du PRM, s'inscrivent déjà en grande partie dans la stratégie régionale.

Le stationnement comme outil pour orienter les comportements en matière de mobilité

Le PRM mentionne que « le stationnement est un facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité. La Région développe à cet effet une stratégie globale qui vise à utiliser le stationnement comme :

- *Un levier d'action sur les choix en matière de mobilité ;*
- *Un outil de réappropriation de l'espace public ;*
- *Un maillon des chaînes de déplacements intermodales (voir partie sur les pôles d'échange) ; et*
- *Un service rendu aux usagers de la Région ».*

Il ajoute que « Le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité [...]. Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination, qu'elle soit en ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles [...] que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées.

Le stationnement doit être aussi utilisé dans sa dimension incitative pour :

- *Stimuler la pratique du vélo : déploiement d'une offre d'accueil des vélos en et hors voirie, adaptée aux usages de courte ou de longue durée ;*
- *Diminuer l'utilisation individuelle de la voiture : accroissement de l'offre d'emplacements dédiés aux voitures partagées, au covoiturage, etc. ;*

- *Réduire les distances parcourues en voiture (P+R) ;*
- *Accompagner l'évolution des types de propulsion du parc automobile : réservation et développement d'emplacements permettant une recharge électrique.*

Le PRM stipule par ailleurs que « L'emprise du stationnement sur l'espace public doit être diminuée en favorisant le report vers le stationnement hors voirie. [...]

Dans cette optique, la Région ambitionne, à travers son PRDD, d'atteindre les objectifs suivants à l'horizon 2030 :

- *Réduire le nombre de places de stationnement automobile en voirie en dessous de 200.000, contre 265.000 actuellement ;*
- *Réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ; et*
- *Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains. ».*

5.2 Réduire l'emprise du stationnement en voirie

La réduction de l'emprise du stationnement en voirie permet de « récupérer » de l'espace au profit d'autres usages : permettre une circulation confortable pour les autres usagers, en adéquation avec l'objectif de mise en place de réseaux performants (cf. axe 1), tout en permettant une amélioration sensible des espaces publics.

La réduction de l'emprise est donc nécessaire en priorité dans les zones où il convient d'assurer l'efficacité des réseaux multimodaux (avenue Wielemans Ceuppens, Pont de Luttre, Cœur de Forest, ...) et/ou de créer des espaces publics de qualité (place Saint-Denis, ...).

Le cas échéant, des mesures d'accompagnement (compensation partielle hors voirie, etc.) devront être mises sur pied et adaptées selon les besoins. Un autre levier à activer repose sur la demande en stationnement en tentant de réduire celle-ci et d'assurer au maximum l'offre restante aux usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la

santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) en adéquation avec la vision régionale.

5.3 Réduire la pression en stationnement via une politique communale de stationnement adaptée

La réduction de la pression en stationnement passera tout d'abord par une amélioration des réseaux destinés aux modes actifs et de transport publics (axes 1 et 2), et par une amélioration des services de mobilité (axe 3).

Le diagnostic de la situation existante a toutefois mis en évidence que la pression en stationnement (en voirie) pouvait être conséquente par endroit. Et le projet de PACS que, par ailleurs, la politique de stationnement actuelle – pas toujours conforme avec la réglementation régionale – contribue dans une certaine mesure à cela (nombre de cartes de dérogation important et valable sur l'ensemble du territoire). Le projet de PACS préconise notamment :

- Une **sectorisation du stationnement** afin de limiter le secteur de validité des cartes de dérogations ;
- Une **réduction du nombre de dérogations**. Le projet de PACS mentionne qu'à Forest le nombre total de dérogations est de 20.000 pour environ 11.500 places de stationnement (cf. section 5.4).

Le projet de PACS comprend également d'autres mesures à soutenir car elles concourent à la meilleure gestion du stationnement sur le territoire communal : l'amélioration du respect de la réglementation en vigueur en voirie et l'ajustement de la politique de réglementation du stationnement en voirie. Une attention particulière à ce dernier égard devra notamment être portée lors des réflexions à mener autour des zones à enjeux que sont notamment l'avenue W. Ceuppens, l'Altitude 100 ou encore le quartier Saint-Denis.

5.4 Faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région

Le PRM mentionne que « *L'ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) soient prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement, et notamment ceux situés sur l'espace public, sans pour autant que ce service ne soit gratuit* ».

Au vu des constats faits lors de la phase de diagnostic, cela signifierait notamment un plus grand respect et donc contrôle des zones destinées aux livraisons (par le biais d'une généralisation de la dépénalisation du stationnement - zones jaunes -, telle que recommandée par le projet de PACS). Cela implique également une meilleure gestion globale des livraisons, en particulier dans les noyaux commerçants (le projet de PACS recommande notamment d'augmenter l'offre en zones de livraison dans ces noyaux). À l'échelle des quartiers, l'amélioration de cette logistique doit également s'envisager tenant compte d'une volonté de limiter les kilomètres parcourus, notamment par les livraisons de l'e-commerce et de réduire l'impact sur les espaces publics.

L'éventuelle révision des dérogations accordées sur le territoire communal (cf. ci-avant) devra tenir compte de cette volonté de faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, etc.).

Enfin, une attention particulière à cet aspect devra être portée lors des réflexions futures à mener, que ce soient autour des noyaux commerçants (Saint-Denis, Altitude 100, ...) et/ou des zones à enjeux en matière de spécialisation multimodale des voiries (W. Ceuppens, Luttre, ...).

5.5 Accompagner le développement des motorisations électriques

La Région de Bruxelles-Capitale ambitionne une sortie prochaine des moteurs thermiques. Parmi les actions envisagées dans le PRM dans cette perspective, deux sont déjà en cours de déploiement à savoir le développement à court et moyen terme des technologies alternatives et des infrastructures de recharge.

La Région a développé à ce titre une stratégie de déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. L'un des principes fondamentaux de cette stratégie est que le réseau doit être développé sans financement public, c'est-à-dire que les coûts reposent sur les utilisateurs de l'infrastructure, en dehors du rôle normal des pouvoirs publics qui induit des coûts indirects (travail de planification, réglementation du stationnement, marquage au sol...).

Pour des raisons organisationnelles et de coûts, la Région a choisi la concession comme mode de fonctionnement : les pouvoirs publics octroient une concession à des opérateurs de bornes qui sont dans l'obligation de respecter les règles inscrites dans la concession et de placer les bornes dans les lieux concédés.

Dans ce cadre, le rôle des communes est celle de planifier le déploiement du réseau sur leur territoire dans le respect des modalités définies par le gouvernement (critères de répartition, définition des emplacements, extension du réseau de bornes...). A noter qu'au stade de la rédaction du présent rapport, le réseau de base n'était pas encore déployé.

Il s'agit notamment de favoriser l'implantation de points de recharge pour les stations de mobilité partagée.

À noter que la question du stationnement vélo, et des véhicules partagés a été abordé au chapitre précédent, de même que celle ayant trait à la livraison.