

Note sur l'historique du projet « Espace public du cœur de Forest », ses phases d'étude de projet ainsi que sur ses perspectives de mise en œuvre (planning prévisionnel et phasage des travaux)

I. [Genèse et historique du projet « Espace public du cœur de Forest »](#)

I.1. Contrat de Quartier Abbaye

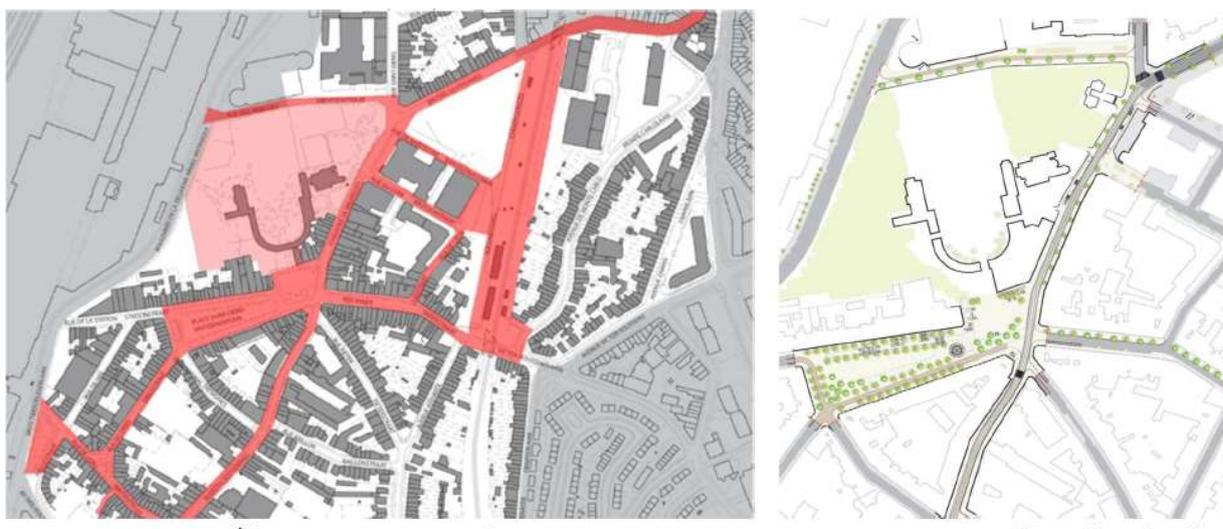
Le projet de revitalisation des « espaces publics du cœur de Forest » faisant l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme a été initié en 2014 par la commune de Forest dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Abbaye.

Les opérations du CQD Abbaye sont réparties selon quatre pôles d'intervention. Chaque pôle constitue une réponse aux quatre piliers du développement durable à savoir l'environnement, l'économie, la culture et la dimension sociale. Les projets en lien avec les espaces publics et la mobilité font partie du pôle 1 RÊ(no)ve ton quartier. Ce pôle rassemble les opérations de rénovation des espaces publics et les opérations socio-culturelles développées autour de thématiques allant de la gestion de l'eau à la mobilité, tout en abordant des questions de convivialité, de cadre de vie et de biodiversité. Les espaces publics constituent le cœur d'un quartier. Il est indispensable que chacun y trouve sa place et puisse s'y identifier afin que rues, places et espaces verts soient accessibles à tous, favorisent la convivialité, la cohésion et deviennent des lieux de rencontre agréables.

I.2. Étude préalable de mobilité et Masterplan des « espaces publics du Cœur de Forest »

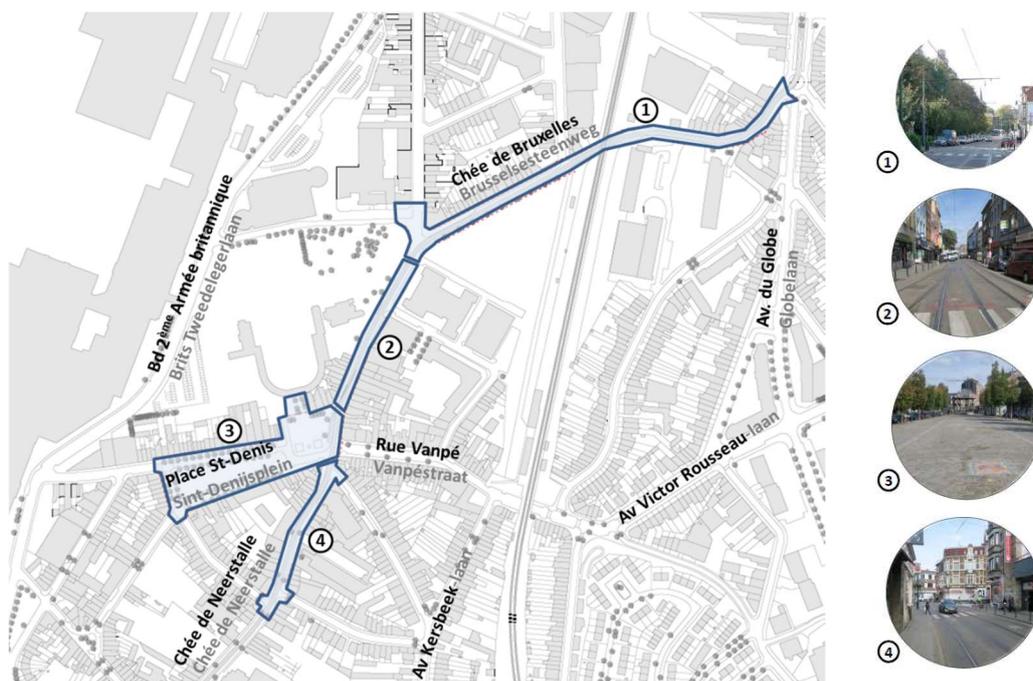
Une première étude de mobilité a été réalisée en 2016-2017 par le bureau ArtGineering & Goudappel Coffeng. Elle avait pour objectif d'étudier les sujets en lien avec la mobilité (accessibilité, sécurité routière, cadre de vie et stationnement) et ayant un impact sur l'espace public, ses usages, son aménagement et le cadre de vie général du quartier Saint-Denis.

L'étude de Mobilité et du cadre de vie a débouché en mai 2017 sur un « Masterplan des espaces publics du Cœur de Forest » dans lequel des objectifs ont été traduits en une liste de grands principes fondamentaux d'aménagement qui ont servi de base pour la suite des études de projet.



L'étude, portée par la commune de Forest dans le cadre du CQD Abbaye, a été menée en étroite collaboration avec la STIB et Bruxelles Mobilité. Elle a permis à l'ensemble des acteurs concernés de s'accorder sur le périmètre d'intervention qui fera ensuite l'objet d'une mission d'étude complète.

Il concerne les chaussées de Bruxelles et Neerstalle, entre l'avenue Van Volxem d'une part et le carrefour avec les rues André Baillon et Caporal Trésignies d'autre part, ainsi que la place Saint-Denis.



II. Phases d'étude du projet de réaménagement des « Espace public du cœur de Forest » et périmètre d'intervention en lien avec les projets limitrophes

II.1. EPCF – Mission complète d'auteur de projet

Suite à un concours public, la mission d'auteur de projet est attribuée en septembre 2018 au bureau A Practice en collaboration avec les bureaux Traject (mobilité), Atelier VELDWERK (paysage) et ARA (bureau technique). La maîtrise d'ouvrage de l'étude est portée par la commune de Forest en étroite collaboration avec la STIB et Bruxelles Mobilité (cellule stratégie mobilité).

Les phases de diagnostic, d'esquisse et d'avant-projet sont menées d'octobre 2018 à octobre 2020. Durant cette période, de nombreux Comités de Pilotage sont organisés en présence d'experts techniques tels que les Services communaux de Forest (eau, plantations, mobilité, voirie, contrats de quartier), la STIB, les différents départements de Bruxelles Mobilité, Urban Brussels – direction Urbanisme, Bruxelles environnement, Hub Brussels, Infrabel, Perspective, Direction Patrimoine Culturel ...

Le projet en phase PU est détaillée dans la note descriptive de la présente demande de PU. On y retrouve les grands enjeux repris ci-dessous et leur retranscriptions concrète en propositions d'aménagements.

un quartier IDENTIFIÉ

- Grand séjours urbain et paysager
- Matérialité homogène des sols
- Continuité du maillage vert et bleu
- Flexibilité des usages

un quartier MARCHABLE

- Zone marchable étendue
- Sol continu de façade à façade
- Notion d'espace partagé

un quartier APAISE

- Principe STOP (hiérarchie des usagers)
- Règle des 3i
- Trafic de transit dévié en amont vers les grands axes régionaux

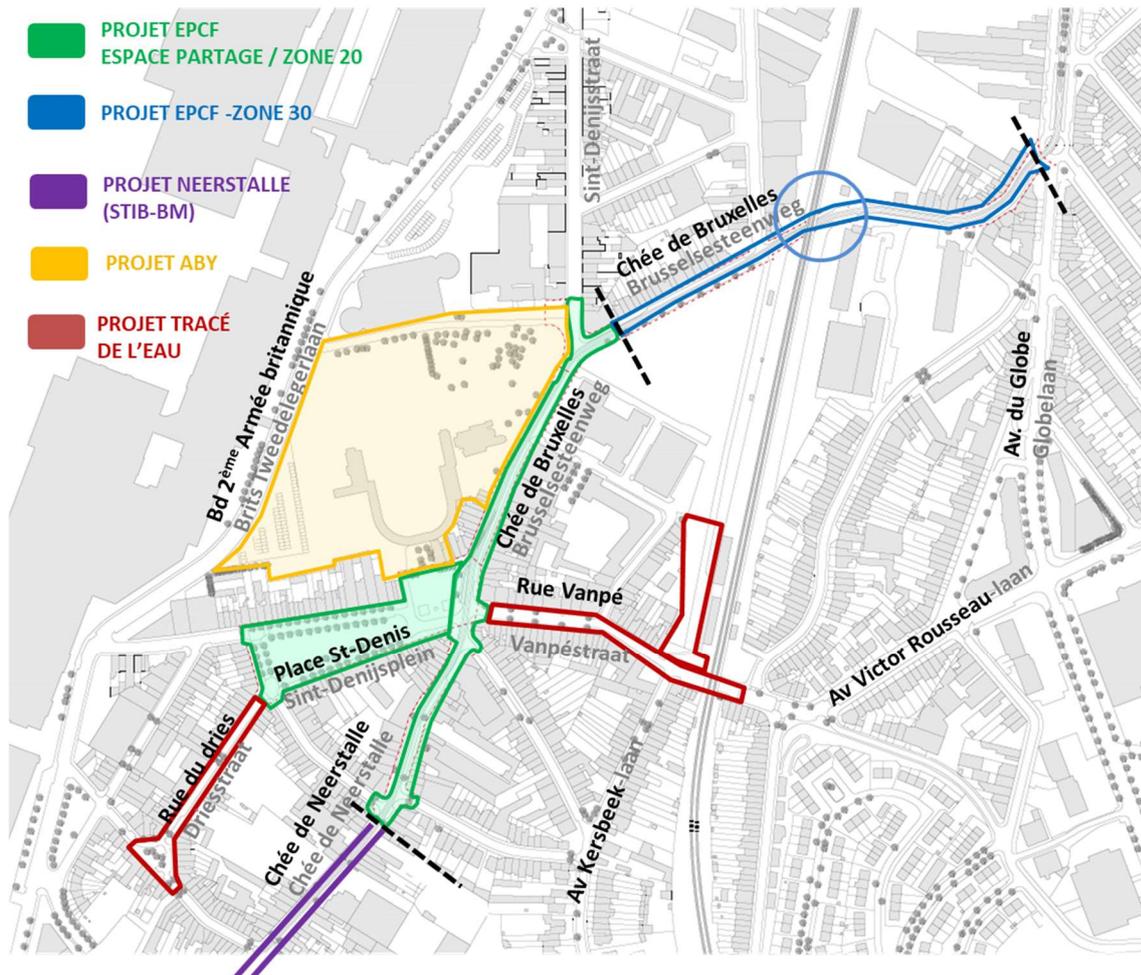
un quartier ACCESSIBLE

- Intermodalité transport en commun
- Desserte local par un système de boucles de circulation
- Stationnement de proximité

II.2. EPCF - Participation citoyenne

L'étude de mobilité et « Espaces publics du Cœur de Forest » ont, entre 2016 et 2019, fait l'objet d'un processus de participation citoyenne mené par les bureaux Périféria & 21Solutions. De nombreux ateliers participatifs et des séances d'informations publiques ont permis d'enrichir les études avec les expertises d'habitants. Ce travail a été synthétisé au travers de brochures et cartes illustrant les constats et enjeux entre autre en matière de mobilité et de qualité des espaces publics qui ont été identifiés par les habitants, commerçants et travailleurs du quartier Saint-Denis.

II.3. Périmètre d'intervention et raccord projets adjacents



II.3.A. Périmètre de la présente demande de Permis d'urbanisme

La zone « espace partagé » – objet de la présente demande de permis d'urbanisme - est représentée en vert sur le schéma ci-dessus. Elle correspond à la place Saint-Denis et la chaussée de Neerstalle - Bruxelles dans sa partie horizontale sur le tronçon entre les carrefours St-Denis/Abbesses et C. Trésigines/Baillon.

Cette zone de projet est envisagée comme un « espace partagé », un grand sol continu s'étendant de façade à façade sur lequel l'ensemble des usagers circulent à une vitesse maximum de 20km/h, guidé par un ensemble de dispositifs spécifiques intégrés aux aménagements garantissant un cadre vie agréable à l'ensemble des usagers.

Ce périmètre d'intervention est en contact direct avec d'autres projets en cours de réalisation, d'instruction ou de dépôt de demande de permis d'urbanisme ou en cours d'étude. Ces projets limitrophes sont détaillés ci-dessous pour une parfaite compréhension des enjeux au droit des raccords entre les différentes interventions prévues dans le cœur de Forest.

II.3.B. Raccord Projet Zone Haut de la chaussée de Bruxelles (ZONE 30)

Depuis le début des études et jusqu'en fin de phase avant-projet, le projet EPCF a été considéré dans sa globalité avec l'idée de réaliser une seule demande de Permis d'urbanisme pour tout le périmètre à savoir l'axe de la chaussée de Bruxelles/Neerstalle entre le rond-point Zaman et la rue C. Trésignies ainsi que le place Saint-Denis. Suite à un accord de planning et de phasage des travaux de renouvellement des voies STIB, la décision a été prise de scinder le projet EPCF en deux demandes de permis d'urbanisme distinctes. La première concerne la zone 20 (voir point II.3.A) et la seconde la zone 30 représentée en bleu sur le schéma ci-dessus. Cette dernière correspond à la « partie montante » de la chaussée de Bruxelles (tronçon entre le carrefours St-Denis/Abbesses et le rond-point Zaman) et présente un profil de voirie « zone 30km/h ». Elle comprend également l'élargissement du pont de chemin de fer qui l'enjambe.

La raison première de cette scission de projet en phase PU est le fait que cet élargissement du pont implique la réalisation d'une étude d'incidence et donc des délais d'instruction de permis plus importants risquant de compromettre un démarrage de chantier aux dates fixées par la STIB pour le tronçon de voies situées dans la partie de projet « Zone 20 ». (voir point III).

Chacune des deux zones possède une identité propre et des enjeux sensiblement différents. Dès lors cette division de projet reste cohérente dans le cadre de l'instruction de la présente demande de Permis dans le sens où la réalisation de la zone 20 n'est pas conditionnée par l'acceptation d'une future demande de PU pour la zone 30. L'aménagement de la zone d'espace partagé fonctionne de manière indépendante.

A terme, le raccord entre les deux zones EPCF sera traité de manière continue. En effet, en parallèle du dépôt de la présente demande de PU, la commune de Forest tente de dégager un consensus entre tous les acteurs concernés sur les aménagements proposés pour le tronçon de la chaussée de Bruxelles entre la rue St-Denis et le rond-point Zaman (zone 30), leur financement et planning de réalisation. Et cela dans le but de travailler sur l'élaboration d'un dossier de demande de Permis d'Urbanisme pour cette deuxième partie du projet EPCF.

Ce tronçon est un axe majeur de connexion cyclo-piétonne entre les quartiers hauts et bas de Forest. Il marque ainsi une porte d'entrée vers un le noyaux d'identité locale à la fois commerçant, culturel et administratif qu'est le cœur de Forest. Le réaménagement du haut de la chaussée de Bruxelles s'inscrit de manière cohérente avec les ambitions proposées pour le cœur de Forest en terme de mobilité, de gestion des eaux pluviales et de continuité du maillage vert.

II.3.C. Raccord Projet Neerstalle

En avril 2021, Bruxelles Mobilité a déposé une demande de permis d'urbanisme relative au réaménagement de la chaussée de Neerstalle entre les carrefour (non compris) rue Caporal Trésignies/André Baillon et Ruisbroeck (voir amorce de périmètre représenté en mauve sur le schéma ci-dessus). La STIB en est l'auteur de projet.

Ce projet a été initié en 2018 parallèlement à la phase Esquisse du projet « EPCF ». Il s'agissait à la base d'un constat lié à la nécessité de renouveler les voies de tram sur la chaussée de Neerstalle depuis le périmètre du cœur de Forest jusqu'à Stalle et cela en raison de leur usure importante. Après discussion entre tous les acteurs concernés, il a été décidé d'envisager des travaux plus ambitieux en profitant de cette contrainte pour réaménager tout l'axe de façade à façade de manière à répondre aux objectifs suivants :

- Renouveler les voies de tram ;
- Aménager qualitativement l'espace public dans le respect des normes en vigueur en permettant la requalification et l'augmentation de la qualité de vie du quartier ;
- Rendre les arrêts confortables et accessibles pour tous les usagers de la STIB ;
- Mettre en place les enjeux Good Move dans la maille Neerstalle ;
- Améliorer la vitesse commerciale des transports en commun ;
- Mettre en place une gestion intégrée des eaux de pluie ;
- Mettre en place un plan de plantation ambitieux ayant vocation à minimiser les îlots de chaleur.

Le raccord entre les deux projets se fait au droit du carrefour C. Trésignies/A. Baillon, qui marque, l'entrée dans le cœur commerçant de Forest et son espace partagé.

La présente demande de Permis d'urbanisme « Cœur de Forest – zone 20 » est déposés auprès de la Direction Urbanisme d'Urban Brussels dans une même temporalité que celle du projet « Neerstalle » afin de pouvoir présenter une vision globale cohérente de l'axe régional. En effet, les deux projets ont été conçus de manière coordonnée afin de garantir une identité cohérente dans le réaménagement de la chée de Neerstalle-Bruxelles et de proposer un schéma de mobilité coordonné pour garantir l'apaisement du trafic automobile sur l'axe.

La cohérence du réaménagement de l'axe se fait au travers des deux projets via :

- un renouvellement de l'éclairage public de manière continue sur tout l'axe mutualisé avec l'implantation de mâts avec potences pour les lignes aériennes du tram ;
- une gestion intégrée des eaux de pluie ;
- la cohérence des essences d'arbres sélectionnées ;
- le schéma de mobilité proposé dont l'objectif est l'apaisement du trafic automobile sur l'axe de la chaussée de Bruxelles/Neerstalle, l'amélioration de la sécurité routière, le confort des cheminements piétons/vélo et l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun. Plus de détails à ce sujet dans le point II.4. Schéma de mobilité et rapport d'incidence.

II.3.D. Raccord Projet ABY

Le site classé de l'Abbaye de Forest (voir périmètre représenté en jaune sur le schéma ci-dessus) fait l'objet d'un projet de réhabilitation et reconversion complète en pôle culturel. Il réunira à terme en un seul lieu quelques-unes des principales institutions culturelles forestoises : l'Académie de musique de danse et des arts parlés, la Biblif, le centre culturel du Brass et la Maison des Jeunes de Forest. Le projet prévoit également la restauration complète et mise en valeur des jardins de l'abbaye.

Le projet « ABY » est contigu du périmètre d'intervention de l'opération « espaces publics du cœur de Forest ». Le réaménagement des lieux et l'activité redéployée sur le site devrait permettre au site de l'Abbaye de se reconnecter à la ville, au nord, à l'est, au sud et à l'ouest. Ces connexions et plus particulièrement celles situées au sud et à l'est du site ont été étudiées en lien étroit avec le réaménagement de la chaussée de Bruxelles et de la place Saint-Denis afin de former un tout cohérent.

Au moment du dépôt de la présente demande de permis pour les « espaces publics du cœur de Forest » (mai 2021), le projet ABY est en phase finale d'instruction de demande de permis d'urbanisme. Pour des questions administratives, les plans de la présente demande de permis ne figurent pas les aménagements projetés sur le site de l'abbaye étant donné que le permis ABY n'est pas encore octroyé. C'est donc la situation existante du site de l'abbaye qui apparaît sur les plans projetés EPCF. Pour une meilleure compréhension des choses, des plans complémentaires en format A3 ont été rajoutés en annexe de la note explicative pour présenter sur un même document la situation projetée EPCF +ABY. Deux zones de raccord entre les périmètres d'intervention des deux opérations sont identifiées comme des lieux où une attention particulière a été portée sur la continuité et la cohérence des aménagements.

- Au niveau du Parvis de la place Saint-Denis

La petite placette devant le porche d'entrée de l'abbaye fait partie du site classé. Son réaménagement est donc intégré dans la demande de permis unique déposé pour le projet ABY. A noter par ailleurs que la demande de démolition des maisons 6-7 situées sur le parvis de la place Saint-Denis, à gauche du porche de l'abbaye, a été introduite dans le cadre de la demande de PU ABY dans l'objectif de dégager l'entrée et réactiver sa mise en scène de manière symétrique.

La « place seuil » devant le porche de l'abbaye est un espace public en continuité directe avec celui du parvis de la place Saint-Denis. Il s'agira dès lors de proposer une matérialité homogène au niveau de revêtement de sol. Mais aussi conformément à la demande de la CRMS et l'article 191 reçu dans le cadre de la procédure de PU ABY, de « renforcer le lien et l'axialité entre la place St-Denis et la placette-seuil » et « d'assurer la continuité dans l'axe nord-sud depuis la fontaine ».

- Au niveau du carrefour de la Chaussée de Bruxelles / rue des Abbesses / rue Saint-Denis

Dans la demande de PU ABY, la rue des Abbesses est réaffectée en zone de parc. Un jardin pittoresque prend place au Nord-Est du site et convoque les principes du parc public dessiné en 1914 par le paysagiste Delvaux. L'enjeu de ce jardin est de « reconquérir cet espace pour lui redonner une cohérence d'ensemble en unifiant les différentes entités tout en réouvrant les perspectives et les vues depuis l'espace public, principes hérités de Delvaux. Ces réajustements permettent de retrouver une cohérence globale, tout en mettant en valeur une perspective vers le cœur du site depuis l'Hôtel communal par l'affirmation de la drève. »

D'un point de vue mobilité, la disparition de la rue des Abbesses est prise en compte dans le schéma de mobilité et ses bouclages de circulation automobile proposé pour le cœur de Forest (voir point II.4).

II.3.E. Raccord Projet Tracé de l'eau

Le projet « Tracé de l'eau », initié également au travers du Contrat de Quartier Durable Abbaye, s'inscrit dans un objectif de revitalisation de l'espace public sur l'axe « avenue Victor Rousseau/rue J-B Vanpé/ rue du Dries/rue de l'Eau » tout en réaménageant les abords de la gare de Forest-Est.

Les travaux de réaménagement de ce périmètre représenté en rouge sur le schéma ci-dessus ont débuté en novembre 2019 et sont en cours de finalisation cet été 2021.

Les interventions réalisées intègrent la gestion des eaux (souterraines et de ruissellement) dans les aménagements d'espace public et de voirie, afin de participer à la réduction des inondations, de valoriser la présence de l'eau dans le quartier et de favoriser la mobilité douce et l'attractivité des espaces publics. Ces interventions contribuent au développement d'un maillage bleu + et au renforcement du maillage vert sur le territoire communal de Forest.

Le raccord entre les deux projets se fait au droit du carrefour Chée de Bruxelles/rue Vanpé ainsi qu'au droit du carrefour entre la place St-Denis et la rue du Dries.

Il s'agit dans le cadre de la présente demande de PU pour les « espaces publics du cœur de Forest », de proposer une continuité de la séquence d'interventions du maillage vert et bleu au travers des aménagements de la place Saint-Denis située entre les deux zones d'intervention du projet Tracé de l'eau (rue Vanpé et rue du Dries).

II.4. Mobilité

La création d'une zone d'espace partagé (zone 20) qui se veut apaisée et donc protégée du flux de trafic de transit traversant le quartier, ne peut être garantie sans la mise en place d'un nouveau plan de circulation automobile à l'échelle du quartier. Cet apaisement du quartier s'inscrit pleinement dans les objectifs régionaux du plan Good Move.

II.4.A. Schéma de mobilité EPCF et rapport d'incidence

Dès la phase diagnostic/esquisse du projet EPCF, une étude de mobilité a été réalisée par le bureau TRAJECT en considérant une zone qui s'étend au-delà du périmètre de la présente demande de permis d'urbanisme. Les résultats de cette étude se trouvent en annexe 2 de la note explicative.

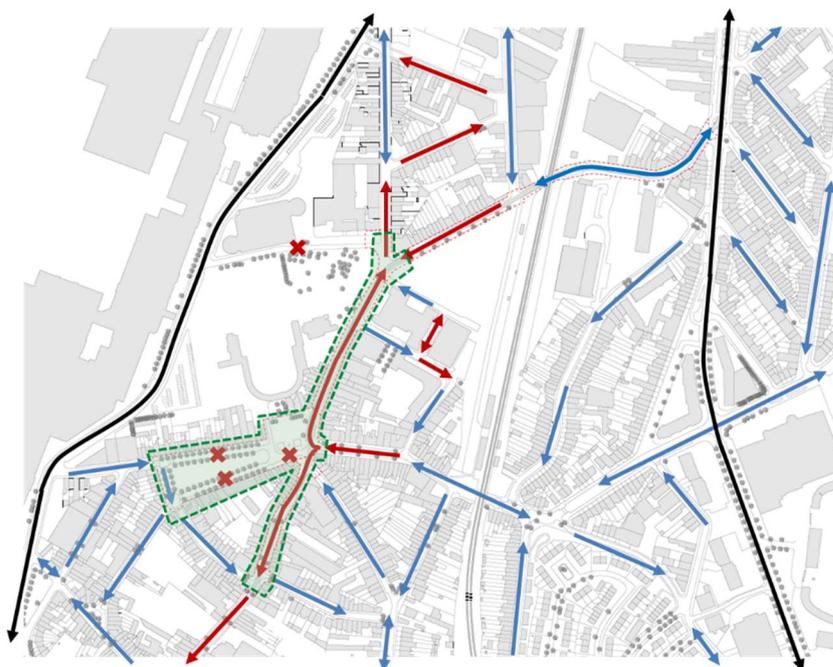
L'étude s'est faite en parallèle de celle menée entre septembre 2018 et septembre 2019 par Bruxelles Mobilité dans le cadre du projet « Neerstalle » avec pour aboutissement la rédaction d'une « Note d'orientation Stratégique de Mobilité ».

L'ensemble de ces réflexions relatives à la mobilité dans la maille « Bruxelles/Neerstalle » ont été menées en concertation entre la Région, la STIB, les communes de Forest et d'Uccle.

Un système de bouclage a ainsi été proposé de manière à dissuader la traversée du cœur de Forest par un trafic de transit tout en maintenant une desserte locale de destination et d'évacuation du trafic.

Le trafic de transit est redirigé vers les axes structurants adjacents au quartier à savoir le boulevard de la deuxième armée britannique et l'avenue Van Volxem-Globe. Ces derniers sont destinés à recevoir ce type de trafic au regard de la hiérarchie des axes routiers établie dans Good Move.

A noter que ces modifications de sens de circulation (flèches rouges) en dehors du périmètre d'intervention EPCF (zone en vert) ne sont pas directement liées à la présente demande de permis dans le sens où elles feront l'objet d'une décision indépendante (arrêté du bourgmestre avec avis police). La commune procédera à sa mise en œuvre de manière concomitantes à la fin des travaux de réaménagement de la zone 20.



Cela dit le projet de réaménagement de l'espace public et le projet du plan global de circulation sont intimement liés. En effet, le projet de la zone 20 propose un aménagement qui tire pleinement profit de ces évolutions en terme de mobilité automobile aussi bien au niveau de la modification des sens de circulation que de la suppression importante de stationnement en voirie. Grâce à ces actions, on identifie ainsi d'une part l'amélioration de la qualité de l'espace public (identité de l'axe, sols désencombrés, appropriations commerçantes ...) et d'autre part le nouvel équilibre dans l'affectation de l'espace disponible aux différentes fonctions de mobilité (confort accrus des cheminements piétons, meilleure vitesse commerciale des transport en commun, rationalisation des arrêts, sécurité routière améliorée...).

La présente demande de Permis d'urbanisme comprend un **rapport d'incidences environnementales** réalisé par le bureau ARIES. Il évalue, entre autre, l'impact du projet de la zone 20 couplée au schéma de bouclage automobile proposé pour le quartier en terme de mobilité.



L'aire géographique considérée pour cette analyse de la circulation automobile est reprise dans la figure ci-jointe. L'évaluation se concentre ainsi sur les impacts de mobilité liés aux modifications de l'objet de la demande de permis d'urbanisme, en tenant compte des modifications attendues par ailleurs à l'échelle de la maille. Ainsi, le rapport ne fait pas l'analyse des impacts de mobilité de toutes les évolutions à l'échelle de la maille « Bruxelles-Neerstalle ». Cette dernière sera réalisée ultérieurement et de manière complémentaire dans le cadre du Contrat Local de Mobilité (voir point suivant).

A noter pour rappel que la mise en œuvre du plan global de circulation qui est présentée dans la présente demande de permis d'urbanisme relative à la zone « Espace partagé » se fera uniquement lorsque l'ensemble des travaux de réaménagement de la zone seront finalisés.

II.4.B. Contrat local de Mobilité et Schéma de circulation

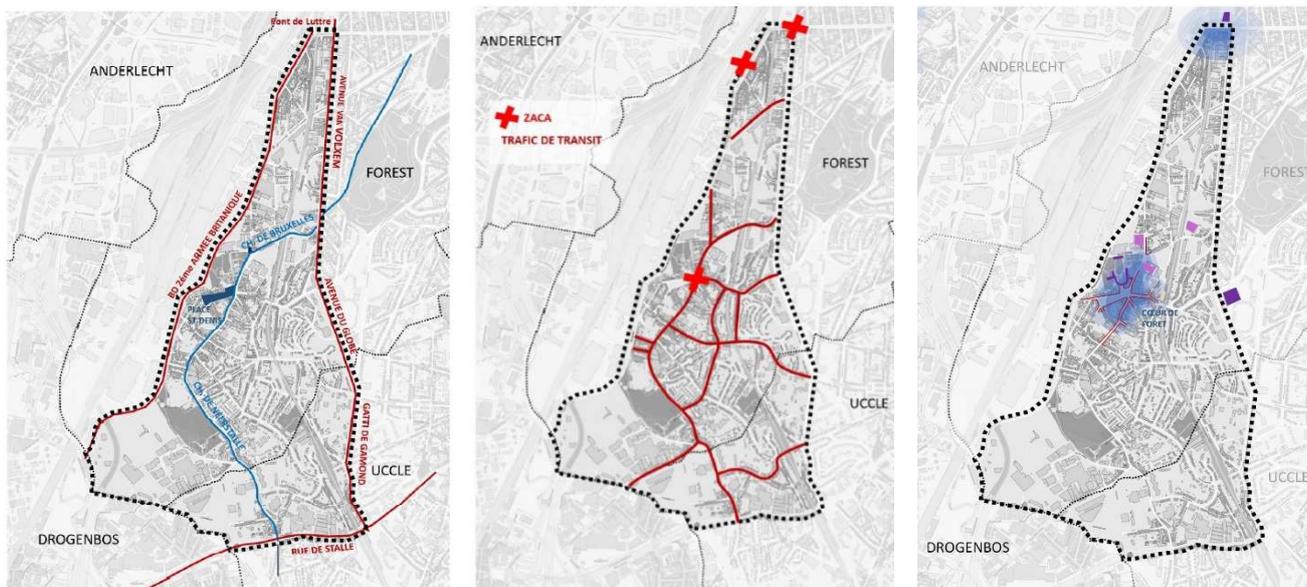
Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité Good Move. Il vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers (réduction des volumes de trafic et limitation des vitesses effectivement pratiquées) en renforçant la collaboration entre les communes et la Région.

L'apaisement du trafic dans les quartiers poursuit un double objectif :

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

Une candidature a été déposée en mars 2020 conjointement par les communes de Forest et Uccle pour la maille « Bruxelles-Neersatle » (voir périmètre sur la carte ci-dessous).

La motivation à introduire cette candidature est liée au fait que les communes, Bruxelles Mobilité et la STIB travaillent depuis plusieurs années déjà sur l'échelle de la maille « Bruxelles-Neerstalle » afin de trouver des solutions de mobilité et d'aménagements. Aujourd'hui, les projets - dont le projet EPCF objet de la présente demande de PU - arrivent à maturité et il est important de les mettre en œuvre pour ne pas perdre la synergie des équipes au sein des administrations et des bureaux d'études qui travaillent sur les différents projets et des moyens alloués à ces projets. Le Contrat Local de Mobilité pourra donner la vue d'ensemble sur les différents espaces publics de la maille tout en amenant des moyens humains et financiers pour assurer le transfert modal indispensable au développement et à l'attractivité des quartiers qui la constituent. De nombreux projets sont déjà sur les rails et financés, le CLM « Bruxelles-Neerstalle » pourra permettre à ces projets d'avoir une cohérence globale.



La maille « Bruxelles-Neerstalle » présente en son centre un noyau d'identité locale qui n'est autre que ce que nous avons appelé les « espaces publics du cœur de Forest ». Cette centralité regroupe la place Saint-Denis, les principaux équipements de la maille (pôle culturel ABY, noyaux commerçant, hôtel communal, hôtel de police, CPAS, Maison de l'emploi ...) ainsi que le principal pôle d'échange de la maille à savoir l'arrêt de tram/bus Saint-Denis ainsi que la gare Forest-Est. Les équipements présents et le noyau commerçant tendent à donner à ce noyau une attractivité supra-locale. L'enjeu du projet de réaménagement EPCF est donc majeur.

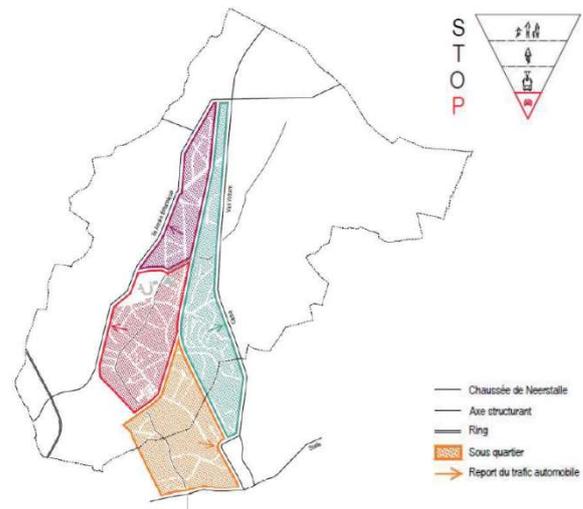
La candidature de la maille « Bruxelles-Neerstalle » a été sélectionnée par le gouvernement pour l'année 2021. Une mission d'étude de mobilité multimodale réalisée à l'échelle de la maille sera confiée par Bruxelles Mobilité à un bureau d'étude spécialisé. Le démarrage de cette première phase est planifié à l'automne 2021 pour une durée estimée approximative de 6 mois minimum incluant un processus de participation citoyenne à l'échelle du périmètre de la maille. Elle sera suivie par une phase de réalisation des interventions sur le terrain.

Les résultats de l'étude de mobilité multimodale incluront un schéma de circulation visant à dissuader le trafic de transit dans la maille. Ce schéma visera à :

- limiter le transit au sein de la maille ;
- accorder une attention particulière aux voiries accueillant les réseaux piéton, vélo, TC PLUS/CONFORT ainsi qu'aux espaces publics compris dans les noyaux d'identité locale du PRDD ;
- veiller à maintenir l'accessibilité de la maille pour le trafic local ;
- viser à améliorer l'accessibilité des pôles d'attraction du périmètre pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

Come déjà évoqué précédemment, les services régionaux et communaux de Forest et Uccle travaillent déjà en concertation depuis 2017 sur une proposition de plan de circulation global à l'échelle de la maille. Et cela au travers de la Note d'Orientation Stratégique établie dans le cadre du projet Neerstalle, de l'étude de mobilité réalisée dans le cadre du projet EPCF mais aussi en lien avec différentes réflexions sur les sens de circulation sur des voiries spécifiques.

Le principe retenu est assez simple, la maille est subdivisée en sous-ensembles. Chacun est connecté à une voirie structurante qui borde la maille. L'idée est de limiter au maximum les connexions entre les sous-ensembles, on rentre et on sort par la voirie structurante sans traverser la maille. Pour chaque sous-ensemble des boucles de circulation sont définies afin d'assurer l'accessibilité à tous les habitants et usagers. C'est ainsi que le schéma de circulation étudié dans le cadre du projet EPCF s'inscrit dans cette logique de bouclage de quartier (détail voir annexe 2 de la note explicative).



D'autres adaptations au sein de la maille sont en cours de discussion. Elles concernent principalement le sud de la maille en territoire uclois et forestois. Ces propositions de changement de sens de circulation n'ont à ce jour pas encore fait l'objet d'un consensus entre toutes les parties.

Le Contrat Local de Mobilité permettra d'affiner ce plan de circulation global notamment au nord et au sud de la maille. Il pourra permettre aux différents projets d'avoir une cohérence globale. Sans remettre en question le schéma de circulation pour les projets « EPCF » et « Neerstalle », il permettra d'identifier les actions encore à mener sur certaines autres voiries afin de garantir un réel apaisement de toute la maille et réduire le risque de report de trafic de transit vers d'autres rues qui ne sont pas destinées à l'accueillir.

Soulignons à ce sujet qu'en terme de temporalité, les études du CLM seront clôturées bien avant la mise en œuvre du schéma de circulation proposé dans le cadre de la présente demande de permis pour la « zone 20 » du cœur de Forest.

Enfin, précisons à nouveau que le CLM comporte tout un volet de participation citoyenne lors duquel les riverains et commerçants seront invités à s'exprimer.

II.4.C. PCM – Plan communal de mobilité

La commune de Forest travaille actuellement sur un nouveau Plan Communal de Mobilité. Ce dernier sera, au même titre que le CLM, un outils pour également agir sur la mobilité au sein de la maille « Bruxelles-Neerstalle ». En effet, le PCM vise à traduire au niveau local la politique de mobilité fixée dans le Plan Régional de Mobilité.

III. Perspectives de mise en œuvre du projet « Espace public du cœur de Forest » (EPCF)

III.1. EPCF - Phasage des travaux

Les travaux débuteront après la délivrance du permis d'urbanisme et sont estimés pour la période 2022-2024. Différents acteurs se succéderont et se chevaucheront durant cette période de 3 ans :

- Les interventions des distributeurs et gestionnaires en sous-sol (Vivaqua, Sibelga, Elia...);
- Les interventions de remplacement des voies de tram et des équipements électriques des voies (STIB) ;
- Les interventions d'aménagement des trottoirs et de la voirie régionale (Bruxelles Mobilité) ;
- Les interventions d'aménagement de la place communale (Forest).

Le planning STIB de remplacement des voies étant le plus contraignant, il servira de base autour de laquelle les autres acteurs s'adaptent pour réaliser les travaux impétrants avant et les travaux d'espace public hors GLO après. A ce jour, bien qu'une coordination avec les différents intervenants a été initiée, le calendrier précis des réalisations est une estimation. De plus, la proposition de planning devra être approuvée par la commission de chantier.

Dans le cadre du projet de réaménagement des « Espace public du cœur de Forest », c'est la Commune de Forest qui a la maîtrise d'ouvrage. La présente demande de Permis d'urbanisme est déposée en mai 2021. La « Zone 20 » ou « zone d'espace partagé » concerne la chaussée de Bruxelles/Neerstalle (voirie régionale) sur son tronçon entre le carrefour (compris) Trésignies-Baillon et le carrefour (compris) Abbesses-St-Denis ainsi que la place St-Denis (voirie communale).

Le périmètre du projet en terme de phasage de chantier peut se découper en 2 parties délimitées par le statut des voiries à savoir régionales ou communales étant donné qu'elles sont soumises à des contraintes différentes point de vue financement, planning et impact mobilité.

III.1.A. PROJET EPCF - CHAUSSEE DE BRUXELLES/NEERSTALLE

> Travaux en voirie régionale

*** VIVAQUA assainissement et distribution**

La rénovation du réseau d'égouttage doit intervenir avant le remplacement des voies puisque situé en-dessous. Des investigations de type endoscopies sont à réaliser lors d'une coupure d'exploitation du tram permettant la création de puits d'accès à la verticale de la conduite. En fonction des résultats, la nature et la durée des travaux seront clarifiées et un chantier sera planifiés. L'objectif étant qu'ils puissent être finalisés avant le débuter les travaux de la STIB.

*** STIB renouvellement des voies**

Le périmètre d'intervention est celui du GLO à savoir la zone en béton désactivé délimitée par les bordures en béton de part et d'autre des voies de tram.

Les Travaux de renouvellement des voies de la zone d'« espace partagé » faisant l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme débuteront à la suite et dans la continuité des travaux de renouvellement des voies de la chaussée de Neerstalle du tronçon Ruisbroeck à Trésignies.

Durant les travaux du projet « Neerstalle », la voie de rebroussement existante sur le parvis de la place St-Denis sera utilisée pour faire le demi-tour des trams. Ensuite, pour les travaux du tronçon entre Trésignies-Baillon (compris) et le carrefour Abbesses-St-Denis (compris), une voie de communication provisoire sera préalablement placée entre St-Denis et Bervoets afin de permettre en amont de la zone, un demi-tour des trams durant le chantier.

*** BM – DPV : réalisation des trottoirs et voiries hors GLO.**

Travaux à la suite des interventions de la STIB au niveau du GLO.

III.1.B. PROJET EPCF - PLACE ST-DENIS

> Travaux en voirie communale

*** VIVAQUA assainissement et distribution**

Vivaqua dispose de l'ensemble des études sur l'état du réseau d'égouttage sous la place St-Denis et ce dernier n'est pas bon. Tous les branchements seront à refaire et une rénovation de l'égout est à prévoir (probablement par coques préfabriqués). Travaux à planifier préalablement aux travaux de réaménagement de l'espace public.

*** Commune de Forest : réaménagement de la place St-Denis (place et parvis)**

Les travaux concernent le réaménagement complet de façade à façade de la place St-Denis qui est une voirie communale. La place est adjacente à la chaussée de Bruxelles/Neerstalle et dès lors assez indépendantes des contraintes de planning spécifiques à l'axe régional.

Les travaux EPCF pourraient dès lors très bien, en terme de phasage et sous réserve de l'obtention d'un financement complet des travaux, commencer par la place en parallèle des travaux de la STIB sur l'axe régional. Et se terminer en raccord avec les travaux sur les trottoirs de la chaussée régionale.

Une autre éventualité est de démarrer ces travaux de la place après ceux de la chaussée de Bruxelles.

III.2. EPCF – Impact mobilité

III.2.A. Zone Hyper-coordination

Le chantier de rénovation de la chaussée de Neerstalle-Bruxelles et place St-Denis est coordonné au sein de la zone d'hyper-coordination Uccle-Forest mise en place en 2020. Celle-ci est traversée par trois axes principaux de pénétration dans Bruxelles :

- L'axe chaussée de Neerstalle/chaussée de Bruxelles/avenue Van Volxem,
- L'axe chaussée d'Alsemberg
- L'axe avenue Brugmann/chaussée de Charleroi

Leur jonction se fait au sud par la rue de Stalle.

Pour la bonne gestion de la mobilité, il a été convenu de respecter le principe qui consiste à ne jamais fermer totalement à la circulation plus d'un de ces 3 axes en même temps, et de n'y déroger qu'après s'être assuré qu'un schéma de mobilité viable ait été élaboré et validé en s'appuyant sur les conditions minimales de circulation (CMC) validées pour la zone.

III.2.A. Accessibilité

Les transports publics devront être déviés localement en fonction de l'avancement des travaux. Des panneaux d'information sont implantés à proximité du chantier afin d'avertir les voyageurs des déviations mises en place. Les déviations nécessaires seront organisées de commun accord avec la Commune et la police.

L'accès des véhicules aux immeubles riverains sera maintenu autant que possible (concertation et recherche de solutions au cas par cas). Une attention particulière sera portée à l'accessibilité et la visibilité des commerces et HORECA.

Les travaux seront exécutés en plusieurs phases afin de limiter les nuisances pour les riverains et faciliter les accès. Le planning précis du chantier et le phasage de celui-ci seront établis ultérieurement en consultation avec les concessionnaires, les autorités communales, régionales et la police locale.