



Plan communal de Mobilité de Forest Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

Commune de Forest

Projet de rapport final

(approuvé par le Comité de pilotage)



Mars 2021

Auteurs :
Jonathan Haynes
Louis de Grady
Eva Ramires

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46

Charles De Kerchovelaan 17c | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

Table des matières

1. CONTEXTE GÉNÉRAL	5
1.1 CADRE D'ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM).....	6
1.2 PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ (PRM)	7
1.3 OBJECTIF ET STRUCTURE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM).....	8
1.3.1 Définition et objectif du PCM	8
1.3.2 Structure du PCM	8
1.3.3 Processus d'élaboration et de participation.....	10
2. TERRITOIRE ET POPULATION	11
2.1 SITUATION GÉNÉRALE	12
2.2 STRUCTURE ET FONCTION DU TERRITOIRE.....	16
2.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION.....	18
3. BESOINS DE MOBILITE ET PARTS MODALES	21
3.1 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS	22
3.2 RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS	25
3.3 PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS	29
3.3.1 Préambule.....	29
3.3.2 Pôles culturels	29
3.3.3 Noyaux commerciaux.....	31
3.3.4 Activités économiques.....	32
3.3.5 Etablissements scolaires	34
4. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES.....	36
4.1 DÉFINITION ET OBJECTIF	37
4.2 RÉSEAU PIÉTON	38
4.2.1 Itinéraires piétons	38
4.2.2 Hiérarchie du réseau piéton.....	41
4.3 RÉSEAU CYCLABLE	46
4.3.1 Itinéraires cyclables.....	46
4.3.2 Hiérarchie du réseau vélo.....	48
4.4 RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC	56
4.4.1 Desserte en transport public.....	56
4.4.2 Hiérarchie du réseau TP	58
4.5 RÉSEAU AUTOMOBILE	64
4.5.1 Desserte automobile	64
4.5.2 Hiérarchie du réseau auto.....	66
4.6 RÉSEAU POIDS LOURDS.....	71
4.6.1 Les déplacements de poids lourds sur la commune	71
4.6.2 Hiérarchie du réseau poids-lourds	73
4.7 ZONES GRISES.....	77
4.7.1 Définition.....	77
4.7.2 Identification	77
4.7.3 Synthèse	81
5. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES.....	82
5.1 DÉFINITION ET OBJECTIF	83

5.2	PRÉSENTATION DES MAILLES.....	84
5.3	SYNTHÈSE DES ENJEUX	86
5.3.1	Maille « Neerstalle »	86
5.3.2	Maille «Globe/Altitude 100».....	90
5.3.3	Maille « Saint-Gilles »	95
5.3.4	Autres Mailles	95
6.	AXE 3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	98
6.1	INTRODUCTION.....	99
6.2	GROUPES CIBLES	99
6.3	OUTILS ET SERVICES.....	100
6.3.1	Information	100
6.3.2	Evènements	100
6.3.3	Services et équipements.....	101
6.3.4	Plans de déplacement	105
6.4	GESTION DES LIVRAISONS	106
6.4.1	Pôles générateurs.....	106
6.4.2	Emplacements réservés aux livraisons	106
6.4.3	Besoin et enjeu en matière de livraison	108
7.	STRATEGIE DE STATIONNEMENT.....	109
7.1	PRÉAMBULE.....	110
7.2	OFFRE EN STATIONNEMENT.....	110
7.2.1	En voirie.....	110
7.2.2	Hors voirie	113
7.3	BESOIN EN STATIONNEMENT	113
7.3.1	Occupation diurne.....	113
7.3.2	Occupation nocturne.....	113
7.4	PRINCIPAUX ENJEUX ET MESURES ENVISAGÉES PAR LE PROJET DE PACS.....	114

1. CONTEXTE GÉNÉRAL



1.1 Cadre d'élaboration du Plan Communal de Mobilité (PCM)

Un nouveau Plan Communal de Mobilité pour Forest qui fait suite à l'approbation du Plan Régional de Mobilité - GoodMove

Le Conseil des ministres de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé ce 5 mars 2020, en deuxième lecture, la version finale du Plan Régional de Mobilité Good Move, un Plan Régional qui constitue le point de départ du nouveau Plan Communal de Mobilité de Forest.

En effet, si l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité prévoit qu'une Commune revisite son plan de mobilité tous les douze ans – le dernier date de 2011 – elle mentionne également que « *Le plan communal de mobilité traduit notamment, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité. Le plan communal de mobilité respecte les volets réglementaires du plan régional de mobilité et s'inscrit dans les orientations des volets indicatifs du plan régional de mobilité* ». Cette ordonnance ajoute que « *Le plan communal de mobilité est adopté dans les vingt-quatre mois de l'adoption du plan régional de mobilité* ».

C'est dans ce cadre que la Commune de Forest s'est lancée dans l'élaboration de son nouveau Plan de Mobilité.

Approbation du
nouveau PRM



Ordonnance du
26 juillet 2013



Elaboration du
nouveau PCM



1.2 Plan Régional de Mobilité (PRM)

L'ordonnance du 26 juillet 2013 mentionne que « Le plan régional de mobilité est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement [...] ». Il se compose d'une partie stratégique et d'une partie réglementaire.

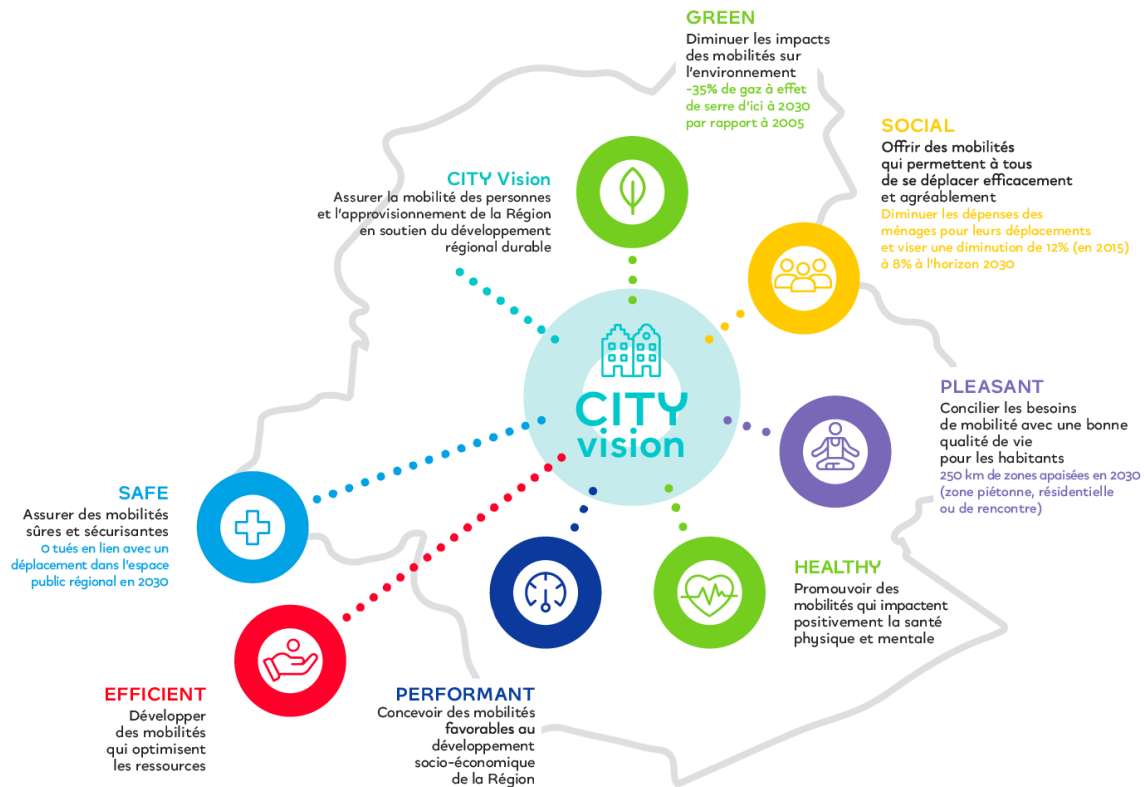
Une City Vision...

Le PRM s'inscrit effectivement dans une CITY VISION qui est celle du PRDD, et dont les ambitions sont les suivantes :

...qui découle en une Mobility vision définie à l'horizon 2030

En découle une Mobility Vision à l'horizon 2030 dont les 6 principales ambitions sont :

- Réduire les besoins en déplacements et la longueur moyenne des déplacements en développant la ville polycentrique des courtes distances ;
- Viser un moindre usage de la voiture individuelle ;
- Renforcer la mobilité servicielle : MaaS (Mobility as a Service), véhicules partagés, etc. ;
- Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces pour tous les modes ;
- Mener une politique de stationnement volontariste ;
- Optimiser la logistique urbaine.



Source : PRM

Des principes généraux et des prescriptions composant la partie réglementaire du PRM

En ce qui concerne la partie réglementaire, le PRM définit des principes généraux (qui incluent certains objectifs chiffrés) parmi lesquels des objectifs de développement durable (contribution à l'objectif de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, ...), de diminution de l'usage et de possession de la voiture individuelle, de l'intégration du principe STOP, du développement de réseaux de mobilité cohérents et performants, ou encore de politique de stationnement soutenant la politique de mobilité (réduction de l'emprise du stationnement dans l'espace public : -65.000 places d'ici 2030).

Le PRM comporte également des prescriptions réglementaires qui portent sur la gouvernance, le développement du MaaS, la qualité des réseaux de mobilité, le transport de marchandises, et les données. Dans le cadre du présent PCM, une attention toute particulière sera notamment apportée aux prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité.

1.3 Objectif et structure du Plan Communal de Mobilité (PCM)

1.3.1 Définition et objectif du PCM

Pour rappel, « *Le plan communal de mobilité traduit notamment, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité. Le plan communal de mobilité respecte les volets réglementaires du plan régional de mobilité et s'inscrit dans les orientations des volets indicatifs du plan régional de mobilité* »¹.

1.3.2 Structure du PCM

Un PCM structuré en 4 volets...chacun organisé autour de 4 grands axes de travail

Les articles 12 et 15 de l'ordonnance mobilité de 2013 définissent le contenu des PCM. Une interprétation du prescrit de l'ordonnance conduit à proposer une structuration du contenu des PCM en 4 volets : Diagnostic ; Objectifs stratégiques ; Plan d'actions ; Programmation des actions.

¹ Source : Ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité

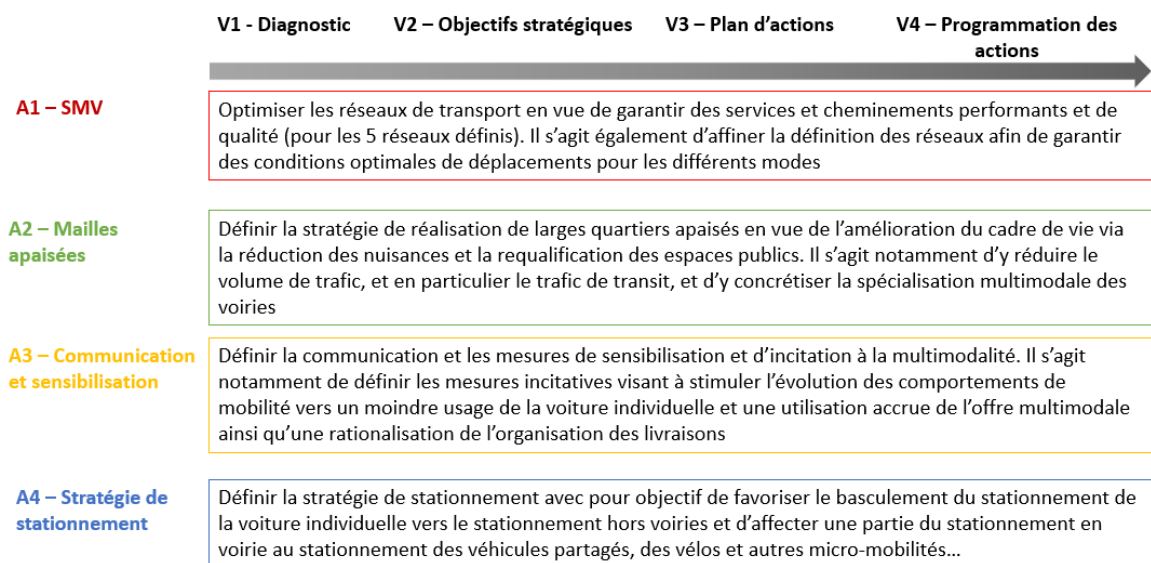


Figure 1 : Structure du PCM

Chacun de ces 4 volets est organisé autour de 4 grands axes de travail : Spécialisation multimodale des voiries (SMV) ; Stratégie de réalisation des mailles apaisées ; Communication et mesures de sensibilisation et d’incitation à la multimodalité ; Stratégie de stationnement. A noter concernant ce dernier axe que compte tenu la réalisation récente du (projet de) Plan d’Action Communal de Stationnement (PACS), le présent PCM aura pour principal objet de l’adapter au besoin en vue de garder une cohérence entre ces deux documents stratégiques.

Le présent document se rapporte au premier volet relatif à la description du diagnostic de la situation existante. Outre des chapitres se rapportant aux 4 grands axes précités, ce premier volet comporte également une partie introductive présentant le contexte dans lequel s’inscrit dans le PCM, ainsi qu’un chapitre consacré à présenter et décrire le territoire forestois et sa population.

1.3.3 Processus d'élaboration et de participation

Un PCM suivi par un comité de pilotage...

Si le PCM est avant tout élaboré par un bureau d'étude spécialisé dans le domaine de la mobilité (et de l'aménagement du territoire) – en l'occurrence par le bureau Traject Mobility Management (accompagné par Faciliyo et Eureco) – un comité de pilotage composé de représentants de divers services communaux et régionaux, de la zone de police et de représentants de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) assure le suivi du PCM et son bon déroulement. Celui-ci se réunit au moins une fois au cours de chacune des phases du PCM.

...élaboré en collaboration avec les citoyens

Au cours de l'élaboration du PCM, divers ateliers participatifs sont prévus avec les citoyens de la Commune en vue de co-construire ce document stratégique (à valeur réglementaire). Ces ateliers sont prévus au cours de la troisième phase et traiteront de sujets spécifiques.

...approuvé par le Collège des Bourgmestre et Echevins

Le Collège des Bourgmestre et Echevins approuve chacun des différents volets du Plan Communal de Mobilité à la suite d'une présentation du projet faite par le bureau d'étude. Lors des approbations, le Collège tient compte des remarques et des avis motivés du comité de pilotage et des résultats des groupes participatifs. La décision d'approbation des phases de missions concernées incombe exclusivement au Collège des Bourgmestre et Echevins.

...soumis à consultation publique

2 séances de consultation de la population sont prévues au cours du présent PCM. La première à l'issue de l'élaboration des deux premiers volets relatifs au diagnostic et à la définition des objectifs. La seconde aura lieu à l'issue des derniers volets relatifs au plan d'actions et à la programmation de celles-ci.

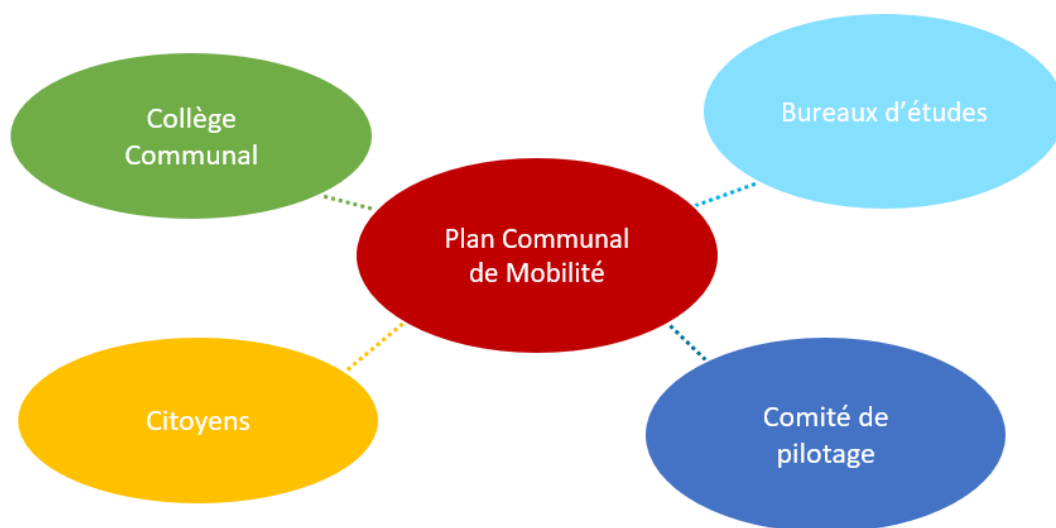


Figure 2 : Intervenants dans le processus d'élaboration du PCM

2. TERRITOIRE ET POPULATION



2.1 Situation générale

Forest une commune relativement peu étendue située dans le sud-ouest de la Région...

Avec une superficie de 6,3 km², Forest constitue une commune relativement peu étendue du sud-ouest de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est bordée par les communes d'Anderlecht à l'ouest, Saint-Gilles au nord, Ixelles à l'est et de Drogenbos (Région flamande) au sud.

Lui conférant des relations privilégiées avec les communes de ce quadrant de la Région... et les communes sises en périphérie sud-ouest

Comme le soulignait le PCM-2011, sa localisation lui confère des relations privilégiées avec les communes situées dans ce quadrant de la Région, ainsi qu'avec les communes situées en périphérie sud-ouest du territoire régional (parfois bien plus qu'avec d'autres communes de la Région telles qu'Evere ou Woluwe-Saint-Lambert). Le réseau de transport public sillonnant le territoire communal facilite par ailleurs les connexions avec celles-ci. Les deux relations ferroviaires desservant Forest offrent par exemple des liaisons directes et rapides notamment vers Waterloo, Braine-l'Alleud, Nivelles, ou encore avec Halle, Tubize ou Braine-le-Comte. Bien que n'étant pas directement desservie par le réseau routier structurant², la proximité du Ring de Bruxelles offre également des possibilités de connexions automobiles avec ces territoires. Cela explique qu'une (large) partie des personnes travaillant sur le territoire forestois proviennent de ces zones (cf. section 3.1, p.22).

Des réseaux de transport connectant Forest au centre de la Région

En ce qui concerne spécifiquement la situation de Forest à l'échelle régionale, les différents réseaux de transport la desservant – et en particulier le transport public et le réseau cyclable – sont

essentiellement organisés en étoile autour du centre de Bruxelles, ce qui confère à Forest une assez bonne accessibilité avec le centre de la Région. Etant située en périphérie du territoire, l'offre en transport y est toutefois plus limitée. A titre indicatif, selon la carte d'accessibilité en transport public établie à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, la majeure partie du territoire forestois est reprise en zone d'accessibilité « B » (bien desservie en TP) et quelques parties en zone d'accessibilité « C » (moyennement desservi en TP). Aucune n'est en revanche reprise en zone « A » (très bien desservie en TP).

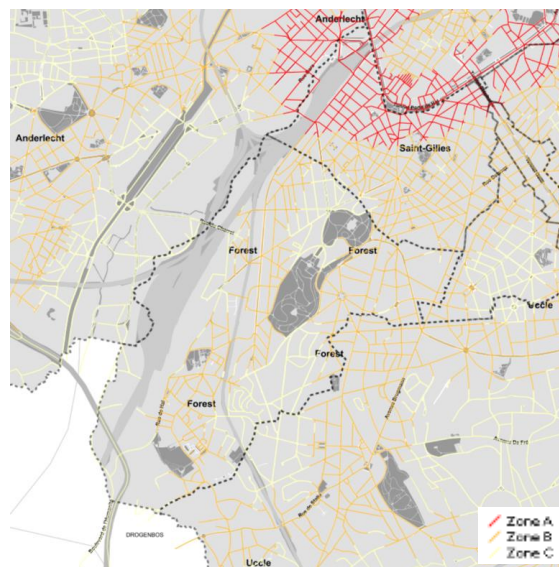
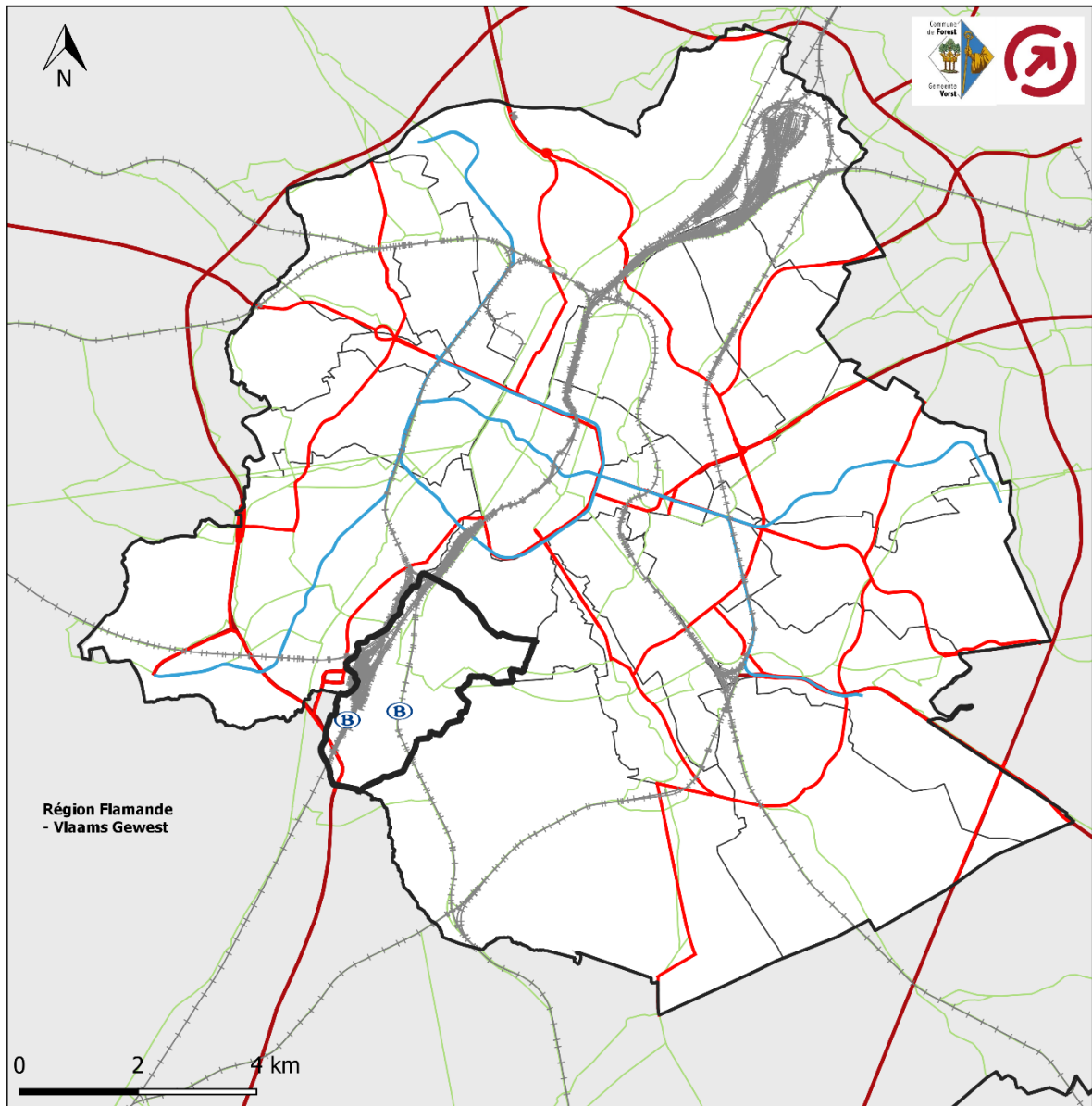


Figure 3 : Extrait de la carte des zones d'accessibilité en TP en Région de Bruxelles-Capitale – source : Brugis

L'offre en services de mobilités partagées y est également moindre que dans les communes plus centrale de la Région (cf. section 6.3.3, p. 101).


² Il est ici fait référence au réseau AUTO-PLUS tel que défini par le Plan Régional de Mobilité (cf. ci-après).



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

Phase 1 : Situation générale
Fase 1 : Algemene locatie

Limites administratives - Administratieve grenzen

-  Forest - Vorst
-  Autres communes RBC - Andere BHG gemeenten
-  Région de Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
-  Autres régions - Andere gewesten

**Situation générale
Algemene locatie**

-  RER vélo - Fiest GEN
-  Chemin de fer - Spoorweg
-  Gare de Forest - Vorst station
-  Metro
-  Autoroute - Snelweg
-  Route principale - Belangrijkste weg

Des réseaux de transport qui font également office de barrières physiques et isolent Forest...voire même la divise en deux

Comme le souligne aussi le PCM-2011, ces axes de communication (en particulier le réseau ferré) contribuent à l'isolement du territoire forestois par les barrières physiques qu'ils constituent. A l'ouest cet isolement est renforcé par la présence d'une vaste zone d'activité industrielle ou encore le canal de Bruxelles bien que n'étant pas situé sur le territoire. Forest est finalement peu connectée aux territoires situés à l'ouest (seulement deux passages dont un seul pour les véhicules automobiles).

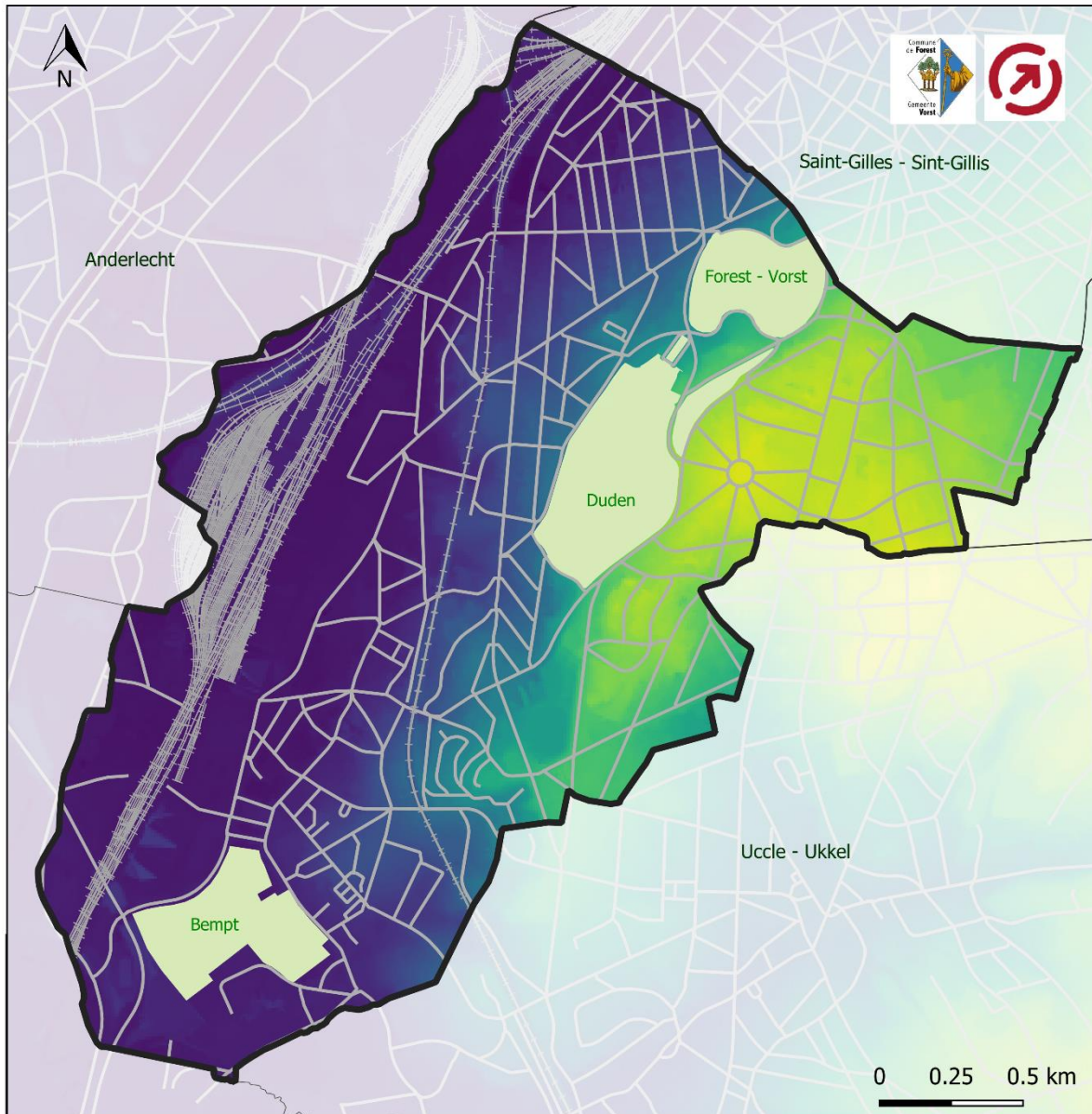
Le réseau ferré divise également en deux le territoire communal et isole le dit « Bas de Forest » - partie de la Commune au caractère plus populaire, relativement densément peuplée et qui compte un grand nombre de personnes issues de l'immigration³ – au « Haut de Forest » - qui s'étend l'est sur un plateau et qui comprend des quartiers plus aisés⁴ (cf. ci-après).

Un territoire à la topographie marquée

S'étendant dans la vallée de la Senne, entre le canal et l'altitude 100 (point culminant de la Commune), la topographie de Forest se caractérise par une pente au relief très marqué qui s'élève d'ouest en est. Un élément dont il est très utile de prendre en considération dans le cadre de l'élaboration d'un tel plan de mobilité.

³ Source : Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles (2016)

⁴ Idem.



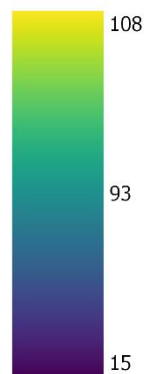
**Plan Communal de Mobilité de Forest -
Mobiliteitsplan Vorst**

Phase 1 : Topographie du territoire
Fase 1 : Topografie van het grondgebied

**Fond de plan
Achtergrond**

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

**Altitude (mètres)
Hoogte (meters)**



2.2 Structure et fonction du territoire

Une commune a vocation majoritairement résidentielle caractérisée par la présence d'une vaste zone d'industrie urbaine et quelques pôles d'importance supra-communale...

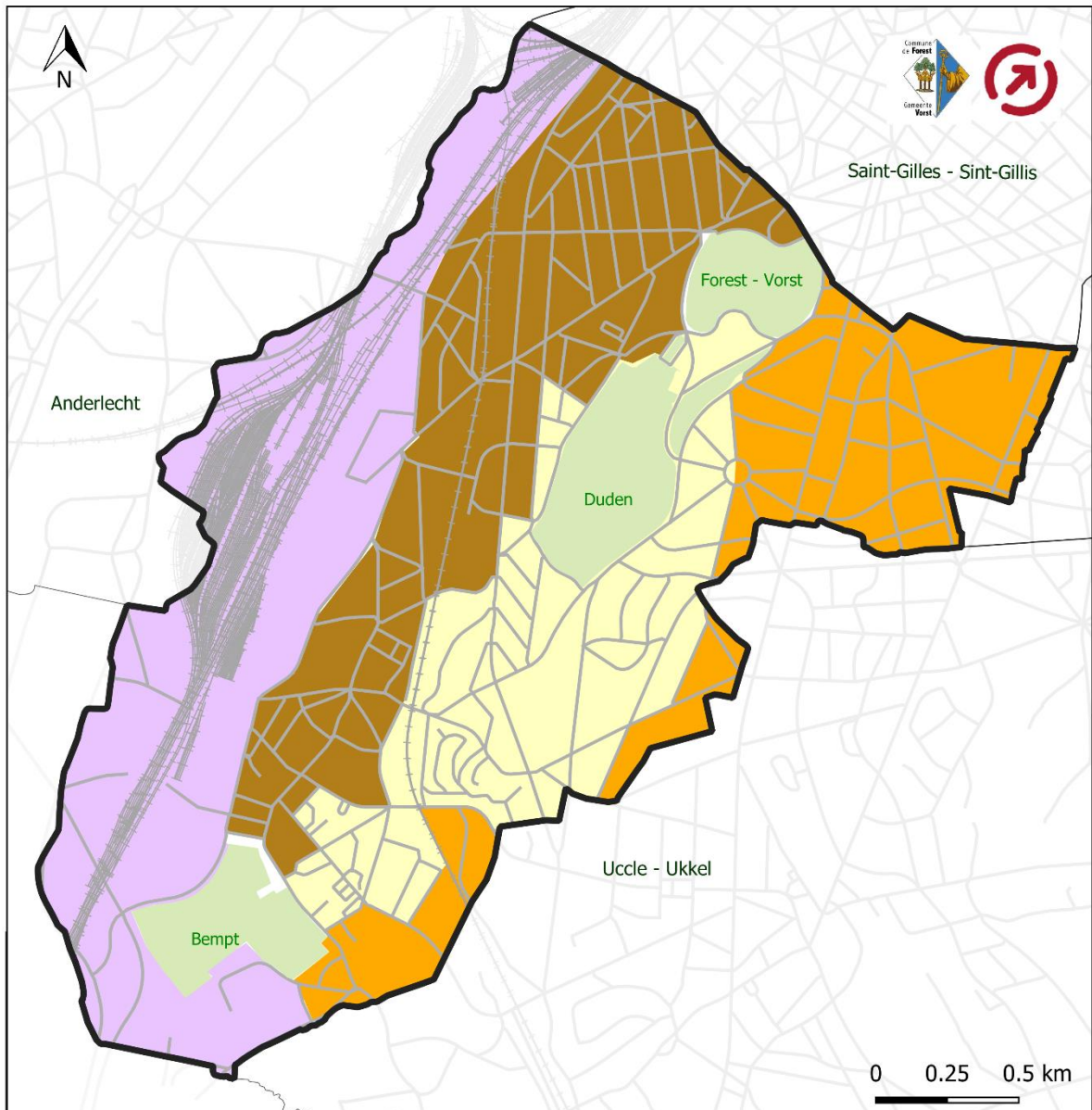
Avec 56.289 habitants (IBSA, 2019) pour une superficie de 6,3 km², Forest constitue une commune moyennement densément peuplée de la Région. Sa densité (8.929 hab./km²) y est légèrement supérieure à la moyenne régionale (7.441 hab./km²). Bien qu'au cours de ces 5 dernières années l'effectif de la population a augmenté moins vite (taux croissance annuel moyen de 0,64) qu'à l'échelle de la Région (taux de 0,76), les besoins en déplacements induits par la population s'est accru, notamment depuis l'élaboration du précédent PCM.

Si une large partie de son territoire a une vocation résidentielle, Forest se caractérise par la présence d'une vaste zone d'industrie urbaine sur la partie ouest de son territoire, également occupée par d'importantes infrastructures ferroviaires. La commune comporte également deux noyaux commerçants : l'un sis dans le cœur de Forest, l'autre organisé autour de l'Altitude 100 ; ainsi que divers équipements publics dont la salle de spectacle « Forest National ». La densité de bureaux (21.500 m²/km²) y est plus faible que dans le reste de la Région (78.000 m²/km²) mais également bien représentés sur le territoire. Le chapitre 3 apporte plus de détail quant aux pôles de déplacements présents sur le territoire communal.

Globalement, la Commune peut être divisée en quatre zones : (i) une vaste zone industrielle et d'infrastructures ferroviaires à l'ouest ; (ii) une zone à plus forte mixité fonctionnelle au centre-ouest ; (iii) une zone d'habitat à prédominance résidentielle au centre-est ; (iv) une zone d'habitation à l'est.

...également structuré autour de trois espaces verts majeurs

Par ailleurs, la commune est structurée par trois espaces verts de taille considérable : le parc de Forest au nord, le parc Duden (incorporant le stade du club de football de l'Union Saint-Gilloise) qui lui est contigu et le parc de Bempt à l'extrémité sud du territoire.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Typologie du territoire Fase 1 : Typologie van het grondgebied</p>	<p>Typologie</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone d'industrie et de chemin de fer Industriële en spoorwegzone Zone de mixité et de forte mixité Gebied van diversiteit en hoge diversiteit Zone d'habitat prédominance résident Habitatgebied met een dominante bewoner Zone d'habitat Habitatgebied
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Voirie - Wegen Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	

2.3 Caractéristiques de la population

Une population au profil globalement similaire à celui observé à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale...

Globalement, la population forestoise présente un profil assez similaire à celui retrouvé à l'échelle de la Région. L'âge moyen des habitants y est relativement identique (37,7 ans), de même que la taille moyenne des ménages (2,2 hab./ménage) ou encore la part de la population de nationalité étrangère (34,7 %).

Quelques petites disparités existent toutefois. La Commune présente par exemple une part des personnes âgées de 65 ans et plus légèrement plus importante, et à l'inverse une part légèrement moindre des jeunes de moins de 18 ans et des 18-64 ans. En ce qui concerne le profil des ménages, il se distingue par une moindre part des isolés de moins de 30 ans, et à l'inverse par une plus grande

part de couples avec enfants. En termes de population étrangère, la Commune de Forest compte une proportion plus importante de ressortissants issus de l'Europe des 15 (hors Belgique) et moins importante des ressortissants issus des nouveaux membres de l'U.E. A titre indicatif, les quatre nationalités étrangères les plus représentées sont respectivement la France, le Maroc, l'Italie et le Portugal – qui représentent à elles seules pratiquement 50 % de la population étrangère.

Au niveau socio-économique, le profil est également assez similaire, avec un niveau de revenu similaire à celui observé à l'échelle de la Région. Il en est de même du taux de chômage qui est légèrement supérieur à 20%.

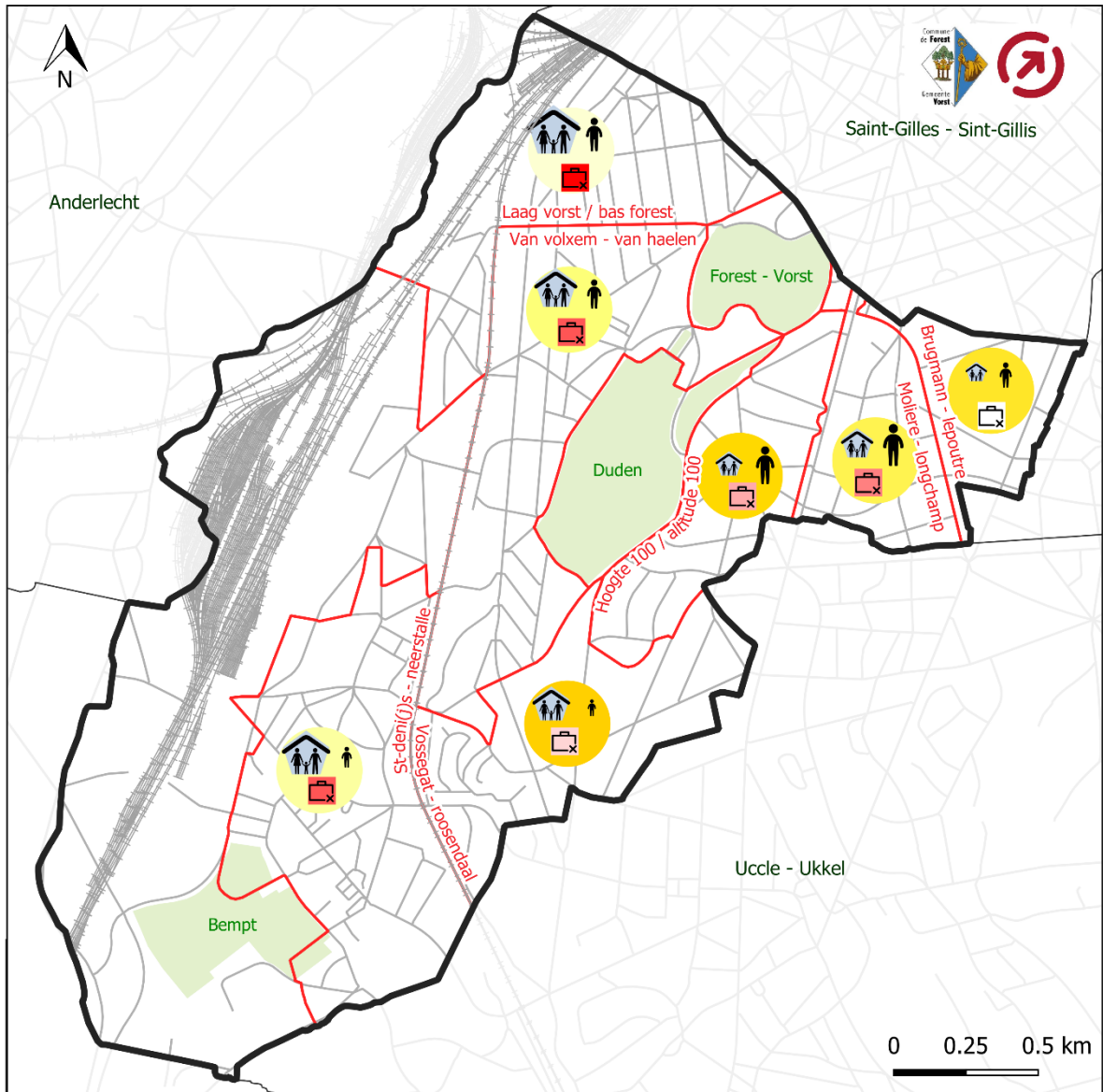
	Forest	Région de Bruxelles-	Différence
Age de la population			
Age moyen	37,72	37,52	0,20
Part des 0-17 ans	22,76	22,85	-0,09
Part des 18-64 ans	63,88	64,02	-0,14
Part des 65 ans et plus	13,35	13,13	0,22
Profil des ménages			
Taille moyenne	2,19	2,17	0,02
Part des isolés de moins de 30 ans	5,64	7,88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

Des disparités marquées à l'échelle communale...

Les quartiers situés à l'ouest du territoire (« Bas Forest » et « Saint-Denis/Neerstalle ») se caractérisent par une population plus jeune, composée de ménages de tailles moyennes plus importantes (sur-représentation de couples avec enfants notamment), mais disposant de revenus moins élevés. Dans ces quartiers, et en particulier dans le Bas Forest (par ailleurs rattaché au « croissant pauvre »), les revenus moyens par déclaration y sont parmi les moins élevées de la Région. Le taux de chômage y est aussi plus important.

A l'inverse, les quartiers situés à l'est (« Vossegat », « Altitude 100 », « Molière – Longchamps », « Brugmann – Lepoutre ») présentent une population plus âgée, davantage composée de ménages de petites tailles, et avec des revenus plus aisés. Le taux de chômage y est également moins important.

Entre les deux, le quartier « Van Volxem – Van Haelen » présente une situation intermédiaire.



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst		Densité de Population Bevolkingsdichtheid 2019 (hab/km ²)		Age moyen Gemiddelde Leeftijd 2019	
Phase 1 : Caractéristiques des quartiers du territoire Fase 1 : Wijken eigenschap van het grondgebied		↑ 7800	↑ 12800	↑ 44	↑ 39
		↑ 18400		↑ 34	
Fond de plan Achtergrond		Taille moyenne des ménages Gemiddelde huishoudgrootte 2019		Part de demandeurs d'emploi 18-64 Aandeel van de werkzoekenden 18-64 2018 (%)	
—	Voirie - Wegen	↑ 1,8		↑ 16,5	
—+—	Chemin de fer - Spoorweg	↑ 2		↑ 11	
■	Parcs - Parks	↑ 2,2		↑ 7,5	
▭	Frontières communales - Gemeentelijke grenzen	↑ 2,4			
▭	Frontières inter-quartiers - Inter-buurtgrenzen				

3. BESOINS DE MOBILITE ET PARTS MODALES

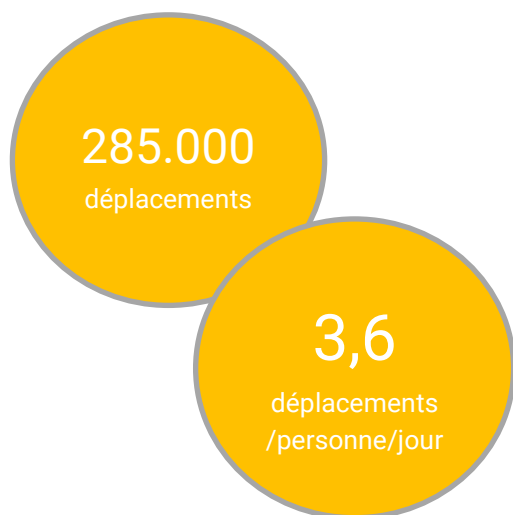


3.1 Structure des déplacements

Près de 285.000 déplacements effectués quotidiennement depuis/vers Forest

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité – GoodMove, une évaluation sommaire du nombre de déplacements effectués au sein, depuis et vers chacune des communes de la Région, ainsi qu'une évaluation de la répartition modale de ces déplacements a été effectuée (cf. ci-après). Selon ces estimations, ce sont près de 285.000 déplacements qui sont réalisés quotidiennement depuis et vers Forest⁵. A ce titre, un ratio de 3,6 déplacements journaliers par habitant-emploi a été appliqué pour Forest, soit l'un des ratios les plus faibles appliqués. Seule la commune de Koekelberg présente un ratio plus faible (3,5 dépl./jour). Globalement, ces ratios sont plus faibles pour les communes de l'ouest de la Région et plus importants pour celles de l'est du territoire régionale (le maximum étant de 4,5 dépl./jour) – traduisant une mobilité légèrement moins importante de la population dans cette partie du territoire.

Chaque jour :



⁵ **Remarque :** Ne sont pas comptabilisés les flux en transit sur le territoire communal.

De nombreux déplacements internes au territoire...

Les données issues de la téléphonie mobile Proximus permettent de se faire une idée générale des origines/destinations des flux de déplacements effectués en lien avec le territoire forestois⁶.

Il en ressort, en semaine, qu'une partie conséquente de ces déplacements se font entre deux zones situées au sein même du territoire (déplacements internes). Cette part varie globalement de 25% (durant les périodes de pointe) à plus de 40% (hors pointe) selon les périodes de la journée. Cela traduit d'une part l'attractivité que représente la commune à l'échelle locale, et cela signifie également que de nombreux déplacements sont effectués sur des (très) courtes distances.

...mais aussi et surtout en lien avec les territoires voisins, et en particulier avec Uccle

La majeure partie des déplacements s'effectue toutefois en lien avec des territoires voisins. Si les origines et destinations sont relativement nombreuses, certaines se démarquent. La Commune d'Uccle apparaît ainsi comme un territoire depuis et vers lequel de nombreux déplacements sont réalisés, avec la particularité d'avoir un flux entrant quasi équivalent au flux sortant quelle que soit la période de la journée. Les autres territoires qui se démarquent quelque peu sont : la Ville de Bruxelles (particulièrement durant les périodes de pointe) et les communes d'Ixelles, Saint-Gilles et Anderlecht. L'arrondissement d'Hal-Vilvorde ressort également.

Moins de déplacements, et davantage internes, les samedi

Le samedi, les déplacements sont globalement moins nombreux, et s'effectuent davantage au sein même du territoire.

⁶ Ces données doivent être analysées avec un certain recul notamment dans la mesure où elles ne concernent pas l'ensemble absolu des déplacements et que des biais sont par ailleurs possibles.

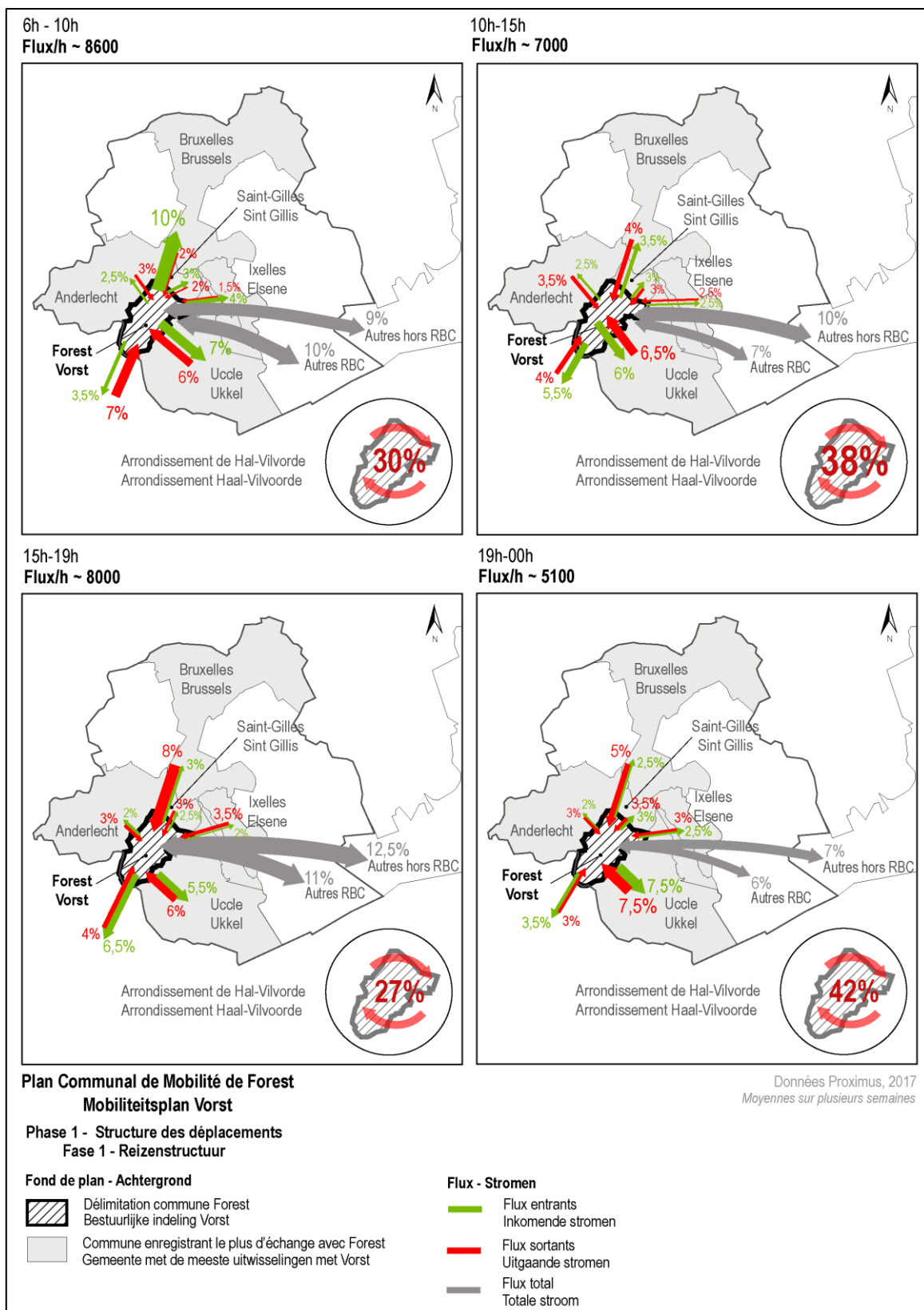


Figure 4 : Structure des déplacements à Forest en semaine – Source : Données Proximus, 2017

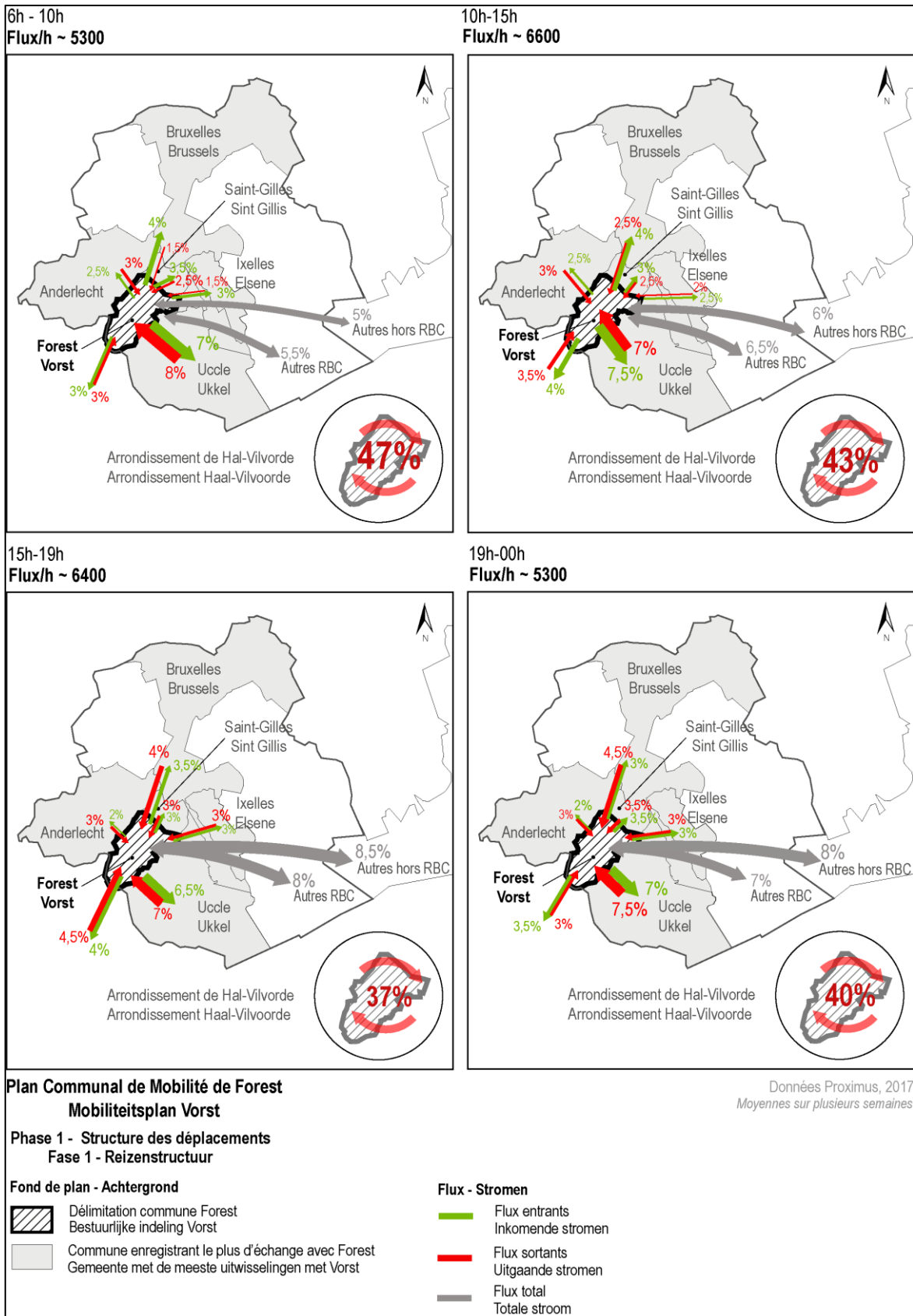


Figure 5 : Structure des déplacements à Forest le samedi – Source : Données Proximus, 2017

3.2 Répartition modale des déplacements

Des déplacements à pied et à vélo proportionnellement plus élevé qu'ailleurs dans la Région... en particulier en comparaison des communes de seconde couronne

Les estimations de répartition modale des déplacements effectuées dans le cadre de l'élaboration du PRM montrent que ¼ des déplacements en lien avec le territoire forestois

sont effectués à pied, et dans une moindre mesure à vélo. Une proportion légèrement supérieure à ce qui est observé à l'échelle régionale, et notamment dans les communes de la seconde couronne. A titre de comparaison cette proportion s'élève à 23% à Anderlecht et à 20% à Uccle. Les valeurs les plus élevées sont observées à Schaerbeek, Evere, Koekelberg, et Saint-Gilles (26%).

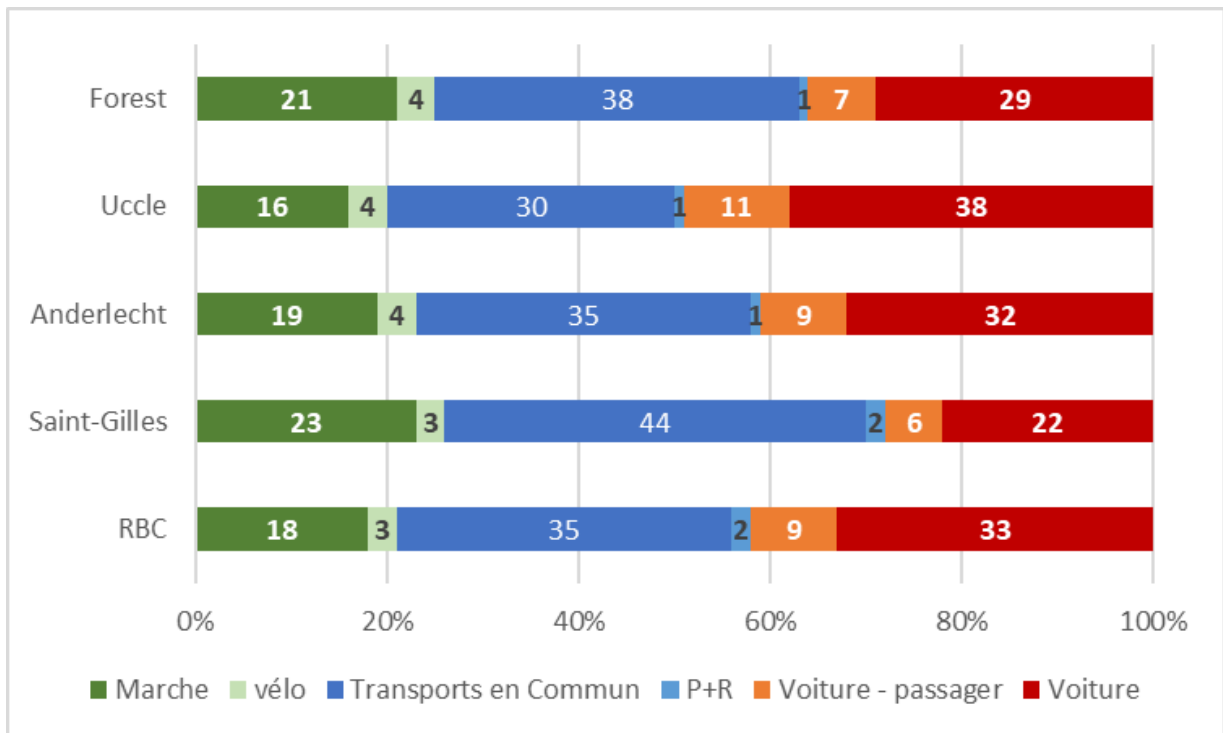


Figure 6 : Parts modales des déplacements à Forest, Uccle, Anderlecht et en Région de Bruxelles-Capitale – source : PRM-GoodMove

Si globalement la part modale du vélo reste toutefois assez limitée, il faut souligner que celle-ci est en progression, notamment si l'on s'en réfère à l'évolution du nombre de cyclistes recensés sur la place Albert lors des comptages quadri-annuels effectués depuis 2011 dans le cadre de l'observatoire du vélo en Région de

Bruxelles-Capitale. Comme l'illustre le graphique ci-après, et bien que n'ayant pas suivi la même courbe d'évolution qu'ailleurs dans la Région, ce nombre a plus que doublé au cours de la dernière décennie.

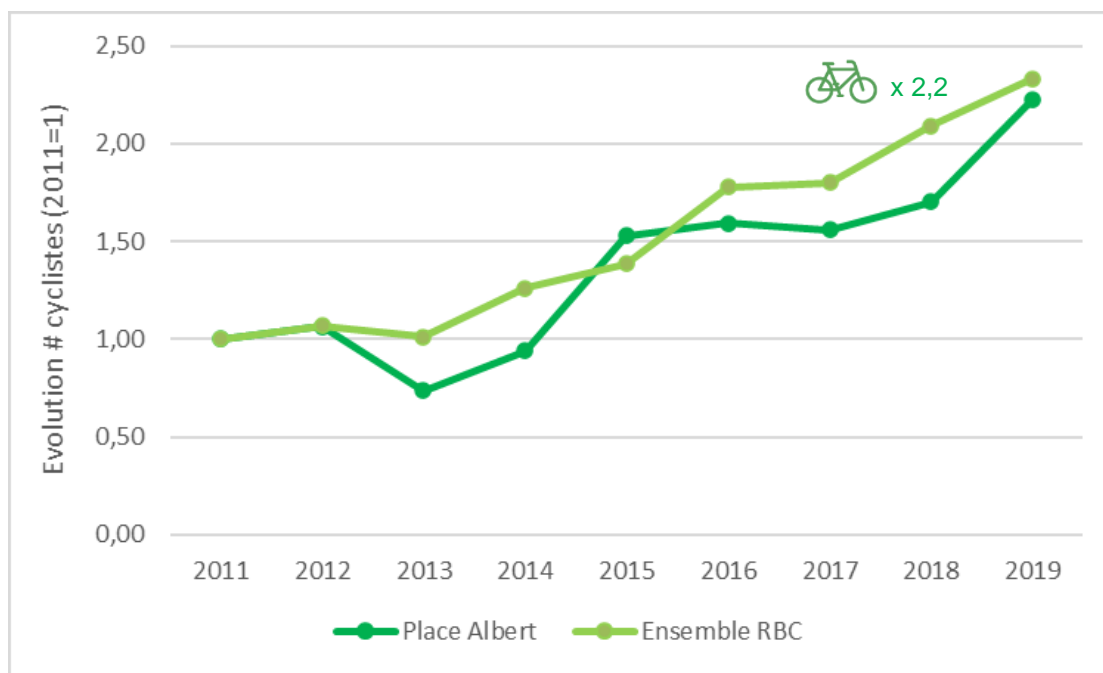


Figure 7 : Evolution du nombre de cyclistes place Albert en comparaison avec les autres lieux de comptages régionaux – Source : Données de l'observatoire du vélo de la RBC

Un constat similaire en ce qui concerne l'utilisation des transports publics

Il en est de même de la part d'utilisation des transports publics. Avec une part modale estimée à 38%, Forest se hisse parmi les communes où ce taux est le plus élevé, derrière des communes plus centrales et globalement mieux desservies en transports publics (Saint-Josse – 50%; Saint-Gilles – 44%; Ville de Bruxelles – 43%; Schaerbeek et Ixelles : 39%).

Ces déplacements en transport public se font essentiellement depuis et vers d'autres communes bruxelloises, et en particulier depuis/vers des communes de seconde couronne. En revanche, Les transports publics sont (proportionnellement) très peu utilisés pour se déplacer au sein même de la Commune. Le ratio y est toutefois similaire à ce qui est observé dans les autres communes de la Région.

Quant à la part modale des transports publics dans les déplacements depuis/vers les communes non-bruxelloises, elle est assez faible. A titre comparatif, celle-ci varie de 11% (Forest, Ganshoren, Watermael-Boitsfort) à 34% (Ville de Bruxelles) à l'échelle de la Région.

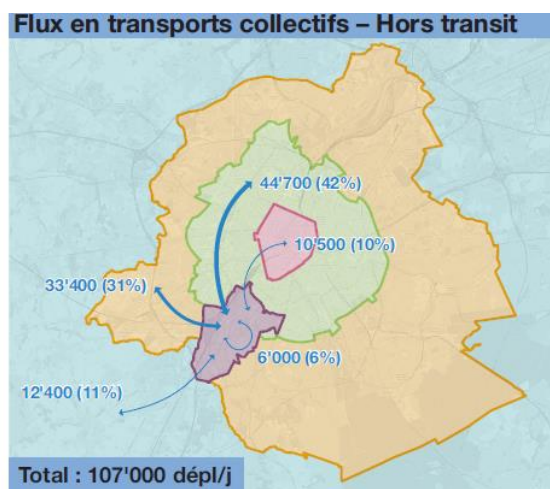


Figure 8 : Déplacements en TP en lien avec le territoire forestois, source : Bruxelles-Mobilité

A l'inverse, une utilisation moindre de la voiture

A l'inverse, l'utilisation de la voiture y est moindre qu'ailleurs dans la Région. La part modale de ce mode de transport s'élèverait globalement à moins de 30%, soit une des valeurs les plus faibles enregistrées (seules Saint-Josse, Saint-Gilles, et Schaerbeek présentent des parts moindres). A titre de comparaison, pour les communes voisines d'Anderlecht et d'Uccle, celle-ci est évaluée à respectivement 32 et 38 %.

Les ménages forestois présentent par ailleurs un taux de motorisation assez peu élevé en comparaison des autres communes, à savoir de 0,6 véhicule-privé/ménage (2019)⁷. Ce taux est généralement plus élevé dans les communes de la seconde couronne bruxelloise (en particulier de l'est de la Région). Il est par exemple voisin ou supérieur à 0,8 véhicule/ménage à Uccle, Watermael-Boitsfort ou à Woluwe-Saint-Pierre. Des communes telles que Jette et Berchem-Sainte-Agathe présentes aussi des valeurs plus élevées (0,65 à 0,75 véh./ménage). En revanche les communes proches de l'ouest de la région (Anderlecht, Molenbeek) présentent des valeurs similaires.

A noter encore que ce taux de motorisation a globalement diminué ces dernières années. En effet, si le parc de véhicules est resté stable – pour ne pas dire identique (15.208 véhicules en 2005 pour 15.032 en 2019) – le nombre de ménages a dans un même laps de temps augmenté (+11 %).



En 15 ans, le taux de motorisation des ménages forestois est passé de 0,66 à 0,59 véhicule /ménage !

⁷ Source : Stabel, 2019.

Selon les estimations réalisées dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité, plus de 2/3 des déplacements en voiture se font en lien avec une autre commune bruxelloise, mettant en évidence le potentiel de report modal qu'il existe encore.

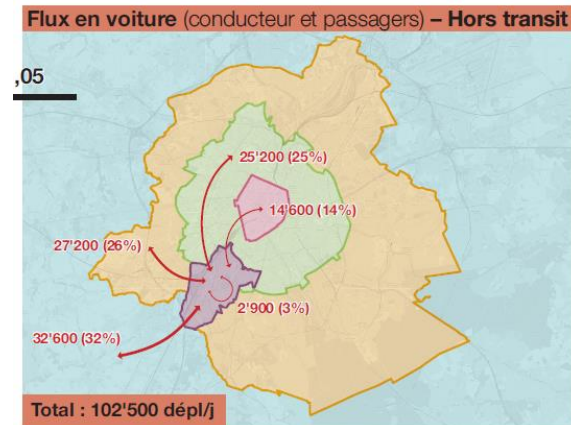


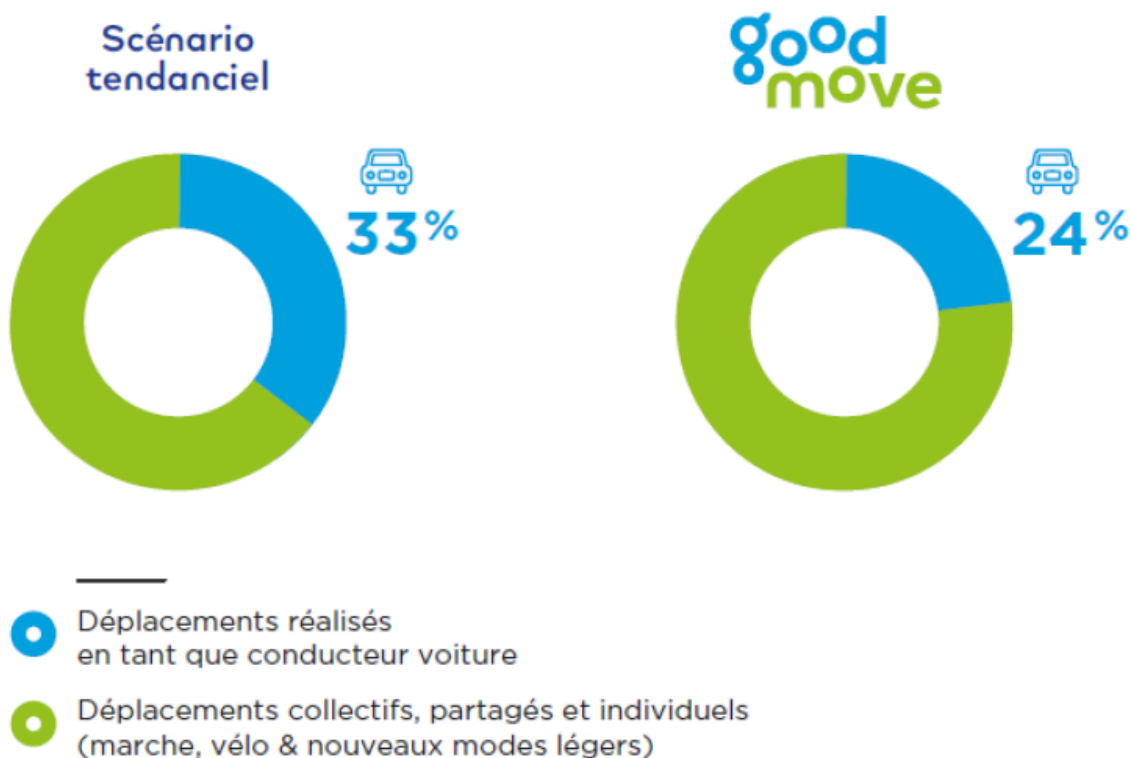
Figure 9 : Déplacements en voiture en lien avec le territoire forestois. Source : Bruxelles-Mobilité

Environ 1/3 se font en lien avec les communes non-bruxelloises. En analysant le volume de déplacement que cela représente, il faut noter que ceux-ci (32.600 dépl./j) sont près de trois fois plus importants que ceux effectués via les transports public (12.400 dépl./j). Pour effectuer des trajets entre Forest et les communes non-bruxelloises, la voiture est donc largement préférée au train et au bus – ce qui peut s'expliquer par la localisation de la Commune et la proximité du réseau autoroutier, et par là par des transports publics pas toujours compétitifs (ou absent) en comparaison de la voiture.

Des efforts encore à consentir ...notamment afin de contribuer aux objectifs de report modal de la Région

Bien que Forest puisse être classé parmi les bons élèves, il n'en demeure pas moins qu'afin notamment de contribuer aux objectifs de report modal fixés par le plan Good-Move – dont l'ambition est de faire passer la proportion des déplacements effectués en véhicule motorisé (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble de la Région – des efforts sont encore à consentir. Une diminution de la part modale de la voiture qui serait en outre favorable à l'échelle communale, et qui passera par la mise en place de réseaux multimodaux performants (cf. ci-après).

La section précédente et la section suivante relative aux pôles de déplacements montrent qu'il existe encore un (grand) potentiel à cet égard, notamment au vu du nombre important de déplacements effectués en voiture pour les liaisons avec les autres communes bruxelloises (67.000/j), voire au sein même de la commune (2.900/j) ; de l'importance de la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école effectués par les enfants scolarisés dans les écoles fondamentales forestoises (39%) ; ou dans les déplacements domicile-travail effectués par le personnel de l'administration communale (38%).



Source : Plan Régional de Mobilité - GoodMove

3.3 Principaux pôles de déplacements

3.3.1 Préambule

De multiples pôles générateurs de déplacements répartis sur le territoire communal

La présence de nombreux pôles au sein même du territoire forestois explique que de nombreux déplacements sont effectués au sein même de ce territoire ou vers ce territoire. Pour rappel, selon les données Proximus et en fonction de la période considérée, de l'ordre de 25 à 40% des déplacements en lien avec Forest sont des déplacements internes à la Commune.

La présente section a pour objet de présenter les principaux pôles de déplacements situés sur le territoire communal et, en fonction des données disponibles, l'origine des personnes s'y rendant et les modes de transport utilisés pour les rejoindre.

La carte ci-après localise les principaux pôles présents sur le territoire forestois.



Figure 10 : Fiche d'accessibilité du site de Forest-National. Source : Forest-National

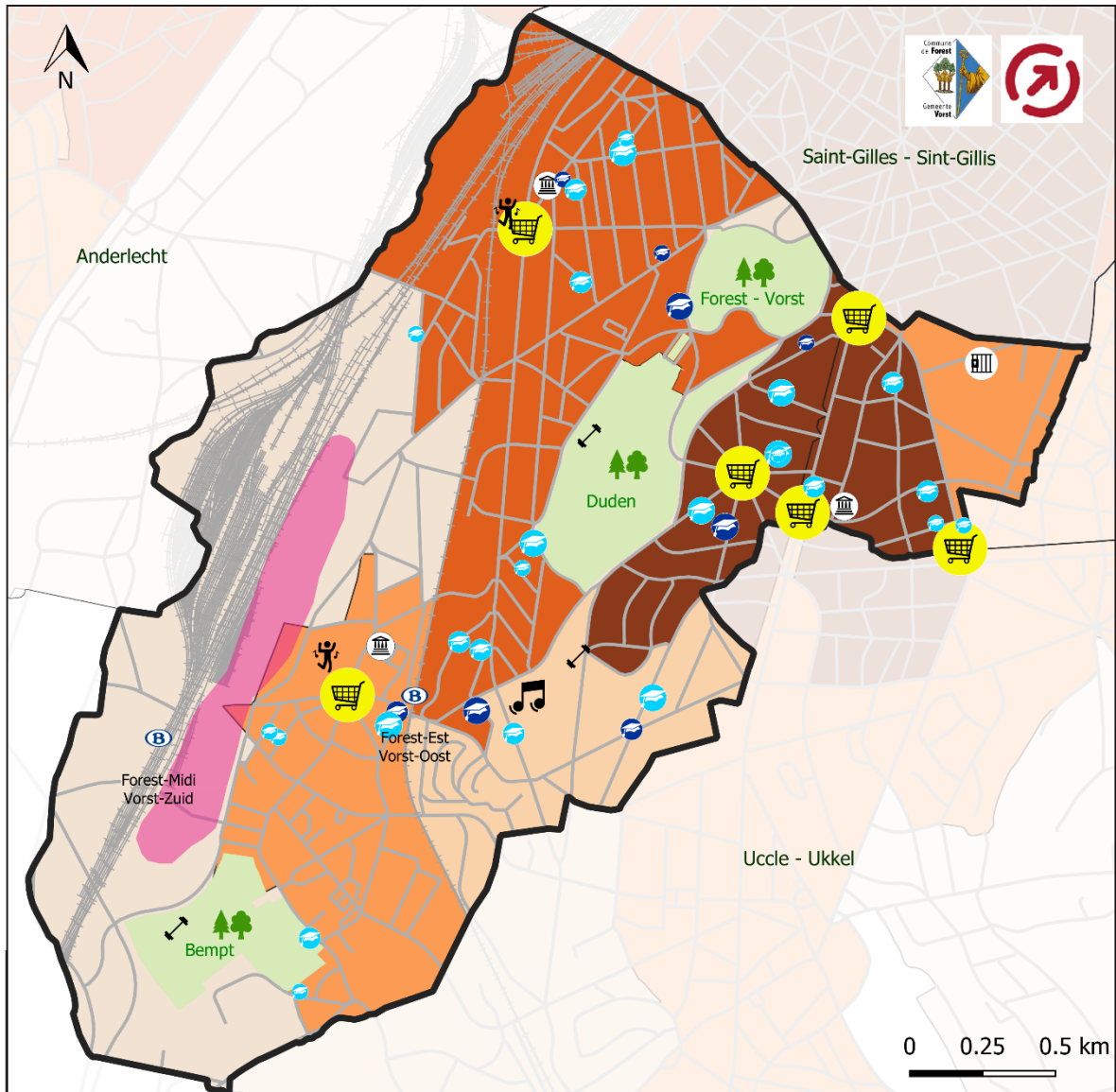
3.3.2 Pôles culturels

Forest-National, un pôle de déplacement majeur...

La salle de spectacle de Forest National constitue un pôle de déplacements majeur sur le territoire forestois. Cette salle – qui dispose d'une capacité de plus de 8.000 personnes et accueille en moyenne 2 à 3 événements par semaine – génère des centaines de milliers de déplacements annuellement.

Sa situation en fait un site accessible via divers modes de transport, allant de la marche à pied et du vélo pour les personnes résidant à proximité, au transport public dans une moindre mesure. Forest-National n'est en effet desservie par aucune ligne ou axe de transport public structurant. Actuellement, seule la ligne de bus 54 (Forest-Centre – Trône) dessert ce lieu. La halte ferroviaire de Forest-Est (uniquement desservie par le train S1 – Nivelles-Bruxelles-Malines) est située à environ 600 m. La gare du Midi se trouve à plus de 3 km (sans aucune liaison directe bus/tram). Prochainement une nouvelle ligne de bus la reliera à la gare de Bruxelles-Centrale augmentant de ce fait son accessibilité.

Sur son site internet, Forest National fait la promotion des différentes possibilités de transport qui existent en vue d'y accéder. Une fiche d'accessibilité multimodale a également été établie. Par ailleurs, l'EVENT Pass associé au ticket d'entrée permet de circuler gratuitement le jour du spectacle sur le réseau STIB, et le Bravo ! Ticket à moitié prix en train depuis et vers Forest National



Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst

Phase 1 : Pôles de déplacements de la commune
Fase 1 : Reizen centra van de gemeente

**Fond de plan
Achtergrond**

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

Pôles de déplacement - Reizen centra

- Ecole - School /élèves - /leerlingen
 - fondamentale - basis
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 550[
 - secondaire - middelbare
 - [0 - 120[
 - [120 - 289[
 - [289 - 650[
 - Commerces Winkelen
 - Espace vert Groen gebied
 - Gare - Station
 - Installation sportive - Sportcomplex
 - Equipement événementiel Evenement apparatuur
 - Forest National - Vorst Nationaal
 - Service public - Openbare dienst
 - Prison de Forest Gevangenis van Vorst
 - PAE - economische activiteitsparken
- Densité de population (hab/km2)
Bevolkingsdichtheid (inw/km2)
2019**
- <5000
 - 5000 - 8000
 - 8000 - 14000
 - 14000 - 18000
 - >18000

De nombreux visiteurs s'y rendant en voiture...impliquant une pression en stationnement importante dans le quartier

Compte tenu de la pression en stationnement que connaît le quartier les jours d'évènement (cf. aussi section 7.3, p. 113), il apparaît néanmoins que nombre de spectateurs y accèdent en voiture. Selon les informations reprises dans le Plan d'Action Communal de Stationnement, le « *nombre de véhicules stationnant en voirie en lien direct avec la salle de spectacles est de 700 en moyenne, mais peut varier d'un peu plus de 200 pour les plus petits évènements (2.000 spectateurs) à près de 1.250 pour les plus gros (8.000 spectateurs)* ». Il est en outre probable que des visiteurs-automobilistes stationnent leur véhicule dans des zones plus adéquates référencées par les organisateurs, à savoir le parking P+R « Stalle » et les parkings Audi 1 et Audi 2 – qui offrent ensemble une capacité de 1.300 places.

En vue de dissuader et de tenter de réduire cette pression en stationnement en voirie, les autorités communales ont établis depuis le 1^{er} janvier 2020 une « zone évènement » autour de Forest-National. L'accès à cette zone pour les visiteurs ne peut se faire que moyennant le paiement d'un forfait de 5€/h.

...d'autres pôles culturels d'importance également présent à Forest

Outre Forest-National, la commune comporte d'autres pôles culturels :

- Le centre d'Art Contemporain du Wiels et le centre culturel de Forest (Le Brass), situés à proximité l'un de l'autre dans la partie nord-ouest du territoire ;
- L'Abbaye de Forest, qui fait actuellement l'objet d'un projet de développement en vue d'en faire un pôle culturel (aby.brussels) localisé dans le cœur de Forest à proximité du pôle administratif et en marge du noyaux commercial.

3.3.3 Noyaux commerciaux

Plus de 600 points de vente générateurs de déplacements (locaux) concentrés en partie dans le cœur de Forest et au niveau de l'Altitude 100...

Avec près de 600 points de vente, les activités commerciales génèrent elles aussi nombre de déplacements sur le territoire communal.

Une partie de ces points de vente est concentrée au sein de deux noyaux commerciaux que sont Saint-Denis et l'Altitude 100. La place Saint-Denis accueille par ailleurs un marché d'une douzaine de stands deux fois par semaine (les mardis et samedi). A l'échelle de la Région, ces deux noyaux sont d'ampleur assez limitées tant en termes de nombre de points de vente que de densité commerciale (# points de vente/ha). Ils sont essentiellement composés de commerces de proximité (boulangeries, épiceries, boucheries...). Sont aussi présents divers cafés et bars ainsi que quelques commerces de services comme des coiffeurs. Le rayon d'attractivité est donc essentiellement local. A noter que tous ces commerces de proximité et d'HoReCa sont des commerces nécessitant des livraisons régulières.

Il en résulte que de nombreux chaland sont susceptibles de s'y rendre à pied ou à vélo, et qu'à l'inverse le recours à la voiture peut y être limité. Selon les données issues de l'observatoire du commerce (2014), la marche et les transport publics constituaient les principaux modes utilisés par les personnes interrogées dans le noyau Saint-Denis (il peut également s'agir d'autres personnes que des chalands). Bien que de manière nettement moins marquée, la voiture représentait une part non négligeable, au contraire des deux-roues qui ne constituaient le mode de transport de pratiquement personne.

Modes de déplacement

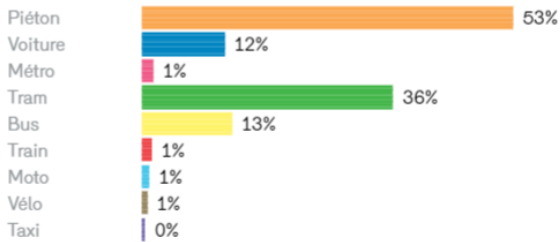


Figure 11 : Répartition modale des personnes interrogées dans le noyau commercial « Saint-Denis » - Source : Baromètre 2014-Hub.brussels

...mais aussi et surtout éparpillés sur le territoire communal

Contrairement à l'essentiel des autres communes bruxelloises, la grande majorité des points de vente commerciaux (77 %) ne sont toutefois pas localisés dans des noyaux commerciaux mais éparpillés sur le territoire communal, notamment le long de l'avenue Wielemans Ceuppens et de la chaussée d'Alsemberg.

Certains sont aussi rattachés à d'autres pôles localisés en bordure du territoire et vers lesquels se déplacent les forestois : Vanderkindere, Saint-Gilles Centre, etc.

Du fait de cet éparpillement, les besoins en déplacement générés par l'activité commerciale l'est donc également.

3.3.4 Activités économiques

Une activité économique générant également nombre de déplacements quotidiens

Avec 4.770 entreprises et 16.460 postes de travail présents sur le territoire communal, l'activité économique engendrent elle aussi des milliers de déplacements quotidiennement. Une partie de cette activité est localisée dans la vaste zone d'industrie urbaine située à l'ouest du territoire. Une autre partie est répartie sur le territoire communal et notamment dans le cœur de Forest où est présente l'administration communale de

Forest (deuxième plus gros employeurs sur le territoire après Audi).

La voiture comme mode de déplacement principal...

Parmi les entreprises implantées sur la commune, 9 emploient plus de 100 personnes et ont donc réalisé un plan de déplacement d'entreprise. Ces 9 entreprises représentent à elles seules 5.408 personnes. Il s'agit donc d'un échantillon intéressant pour une analyse des déplacements et des parts modales.

Une analyse générale permet de se rendre compte que la voiture est majoritaire, puisque 49% des déplacements de l'échantillon étudiés sont réalisés en voiture, et que le covoiturage représente 9% de part modale. Les transports publics urbains (STIB et De Lijn) sont le deuxième moyen de déplacement privilégié (14%), suivis par le train (13%). Les modes actifs présentent des parts modales assez faibles (< 5%).

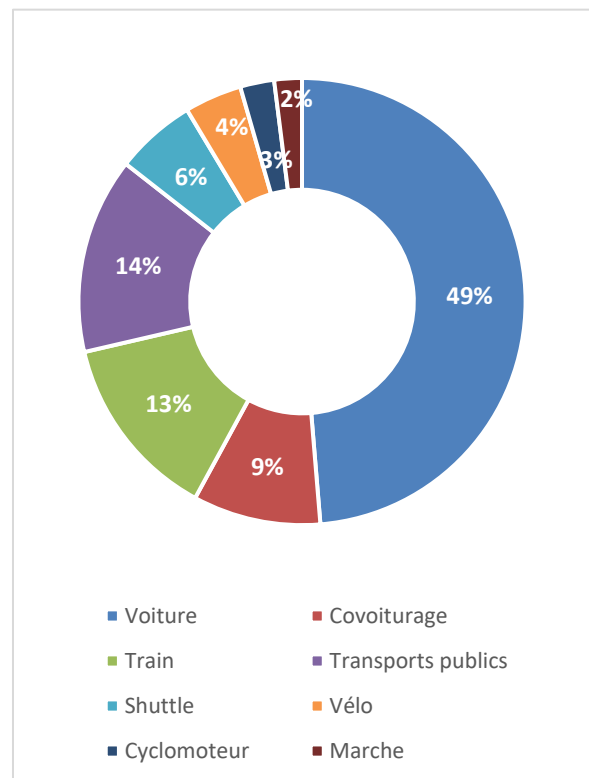


Figure 6 : Répartition des parts modales pour l'échantillon étudié. Source : Données PDE

...mais des constats très variables d'une entreprise à l'autre

Une analyse plus fine montre que les répartitions modales peuvent être fortement variables d'une entreprise à l'autre. Divers facteurs peuvent expliquer ces différences parmi lesquels l'origine des travailleurs, la localisation de l'entreprise, les éventuelles actions mises en places, mais aussi les horaires de travail.

Afin de mieux comprendre les tendances, une analyse comparative a été réalisée entre deux entreprises de la commune. Les entreprises choisies sont Audi et l'administration communale de Forest, et ce pour deux raisons : il s'agit des plus gros employeurs de la commune, et leur fonctionnement est totalement différent puisque leur personnel ne travaille pas aux mêmes horaires. De fait 85% du personnel d'Audi travaille en shift (3 équipes) tandis que la totalité du personnel communal travaille à horaires fixes, (arrivée/départ durant les heures de pointe).

Il apparaît que la répartition modale est bien différente. De fait, le personnel d'Audi se déplace pour la grande majorité en voiture (60%) et pratiquement pas en transports en commun. Cela

s'explique par leurs horaires décalés : travaillant en équipe, ils sont nombreux à travailler en période nocturne, durant laquelle l'offre en transport en commun est fortement réduite voire inexistante. 10% d'entre eux utilisent la navette mise en place par l'entreprise, qui permet notamment de relier les usines à des parkings situés à proximité. Il est également intéressant de noter la part du covoiturage, qui est de 15% et qui n'est à l'inverse pas du tout pratiqué par le personnel communal.

Les moyens de déplacements du personnel de l'administration communale de Forest sont cependant plus diversifiés. Si 37% se déplacent en voiture, ils sont également 31% à se déplacer en transports en commun, 16% en train, 8% à pied et 5% à vélo. En effet, leurs horaires leur permettent de profiter d'une offre de transport plus variée. A noter qu'au vu de l'origine d'une partie des travailleurs, la part modale de la voiture est relativement élevée. A titre d'exemple, 20% du personnel habitant la commune de Forest utilise la voiture pour se déplacer à l'administration communale. Ce chiffre s'élève à près de 50% pour le personnel habitant la commune d'Uccle ou d'Anderlecht.

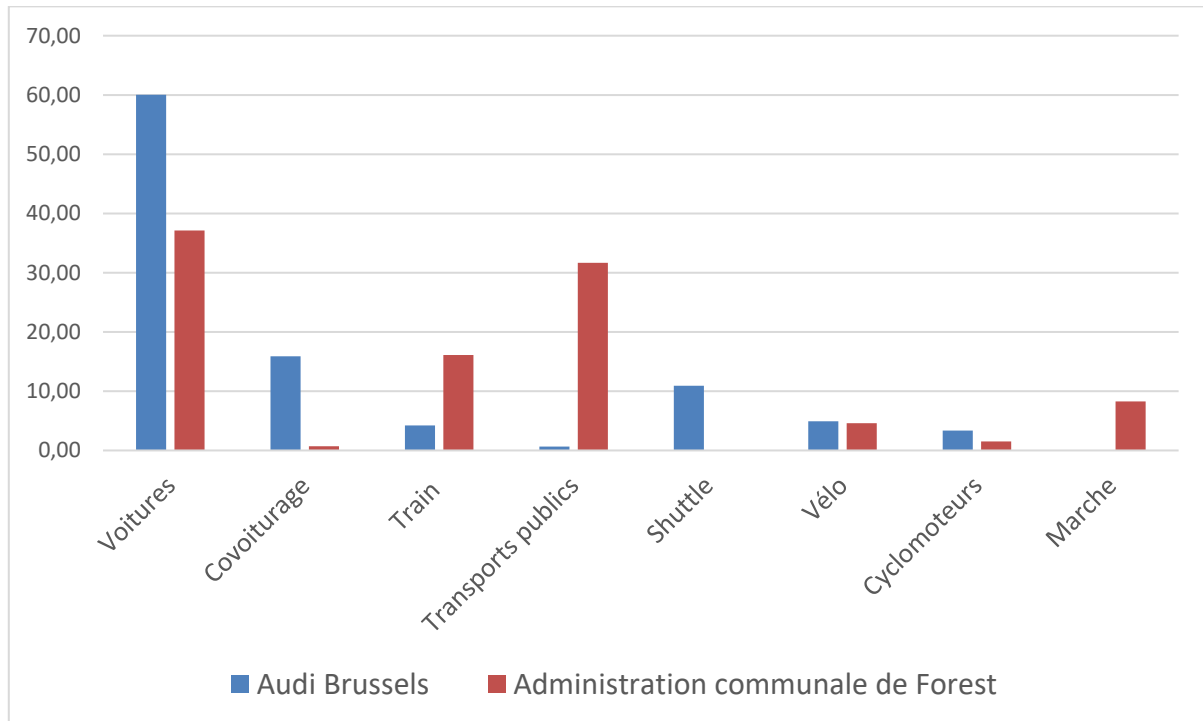


Figure 6 : Analyse comparée de la répartition modale des deux entreprises principales de Forest. Source : Données PDE (2017)

3.3.5 Etablissements scolaires

27 établissements scolaires accueillant plus de 9.300 enfants et adolescents...

La commune de Forest compte 27 établissements scolaires sur son territoire, parmi lesquels : une implantation maternelle, trois implantations primaires, 17 implantations fondamentales (maternelles et primaires), et 6 établissements secondaires. A noter, 3 d'entre eux sont des établissements spécialisés. Accueillant au total 9.300 enfants et adolescents⁸, les établissements scolaires sont un autre générateur de déplacements importants sur le territoire forestois. Une demande qui émane majoritairement de locaux (58 %), mais aussi d'enfants et adolescents venant d'autres communes bruxelloises – en particulier des communes voisines d'Uccle (9%), de Saint-Gilles (9%) et d'Anderlecht (7%) – mais aussi provenant de l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale (8%) – en particulier du Brabant flamand (6%).

Afin de mieux comprendre les habitudes de déplacements liées aux activités scolaires, ont été

utilisées les données issues des plans de déplacements scolaires (PDS). Sur les 27 établissements de Forest, 18 ont un PDS, finalisé ou en cours d'élaboration. 8 PDS sont antérieurs à 2016, 5 ont été réalisés après 2016, et 5 sont en phase de pré-diagnostic.

Une domination de la voiture et de la marche pour les déplacements domicile-école effectués par les enfants du fondamental (3-12 ans)

Bien qu'une bonne partie des enfants scolarisés dans l'un des établissements du fondamental présent sur le territoire forestois soit originaire de la commune (66%), près de 40 % d'entre eux s'y font conduire en voiture – indiquant qu'il existe encore un potentiel de report modal auprès de ce public. La marche (29%) et ensuite les transports publics (20%) constituent deux autres modes de transports particulièrement utilisés par les enfants pour rejoindre l'école. En revanche, le vélo ne constitue le mode principal que pour 3% d'entre eux.

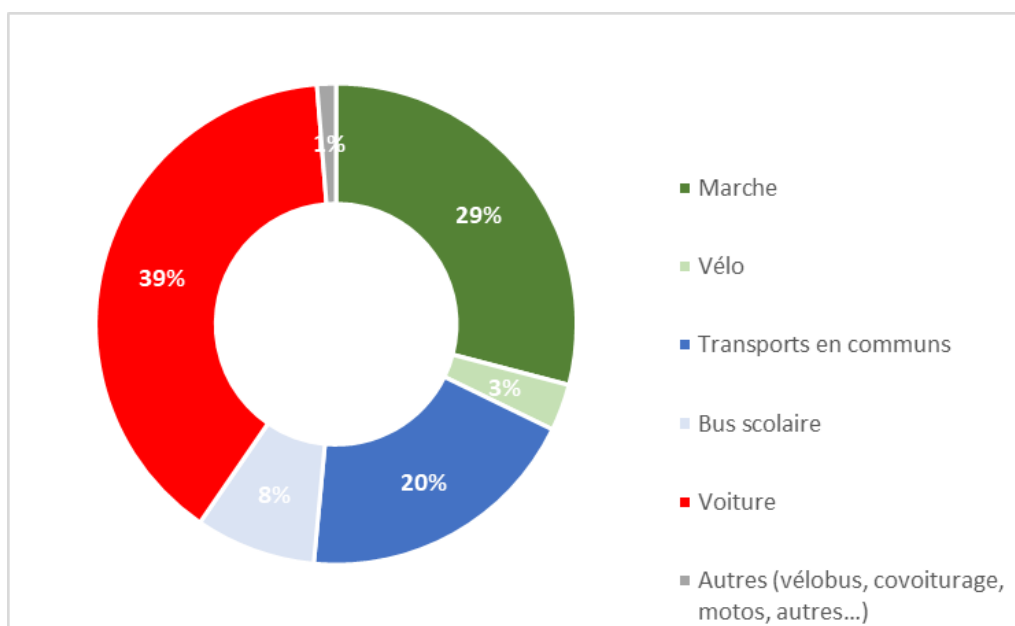


Figure 12 : Répartition modale des déplacements des élèves des établissements fondamentaux
Source : Données PDS

⁸ Source : IBSA – année scolaire 2018-2019

D'un établissement scolaire à l'autre les constats peuvent être toutefois fortement différents. Dans certaines écoles, la part modale de la voiture peut dépasser les 50 %, voire être le mode de transport (quasi-)exclusif, ou à l'inverse n'être utilisé que par une très petite minorité des parents pour déposer leur(s) enfant(s) à l'école. Il en est de même de la marche. Dans certaines écoles, les transports en commun peuvent également jouer un rôle prépondérant (et atteindre des parts modales de plus de 50%).

Une utilisation quasi-exclusive des transports publics pour rejoindre les écoles secondaires (non spécialisées)

Si l'on s'intéresse maintenant aux établissements secondaires, on constate de grandes différences. En effet, ce sont ici les transports en commun qui prédominent, puisque 4 élèves sur 5 déclarent les emprunter pour se rendre à l'école. La part des autres moyens de transport est donc très réduite, mais parmi ces derniers, c'est la marche qui l'emporte, puisqu'elle représente 12% des déplacements. La voiture, quant à elle, ne représente que 6% des déplacements.

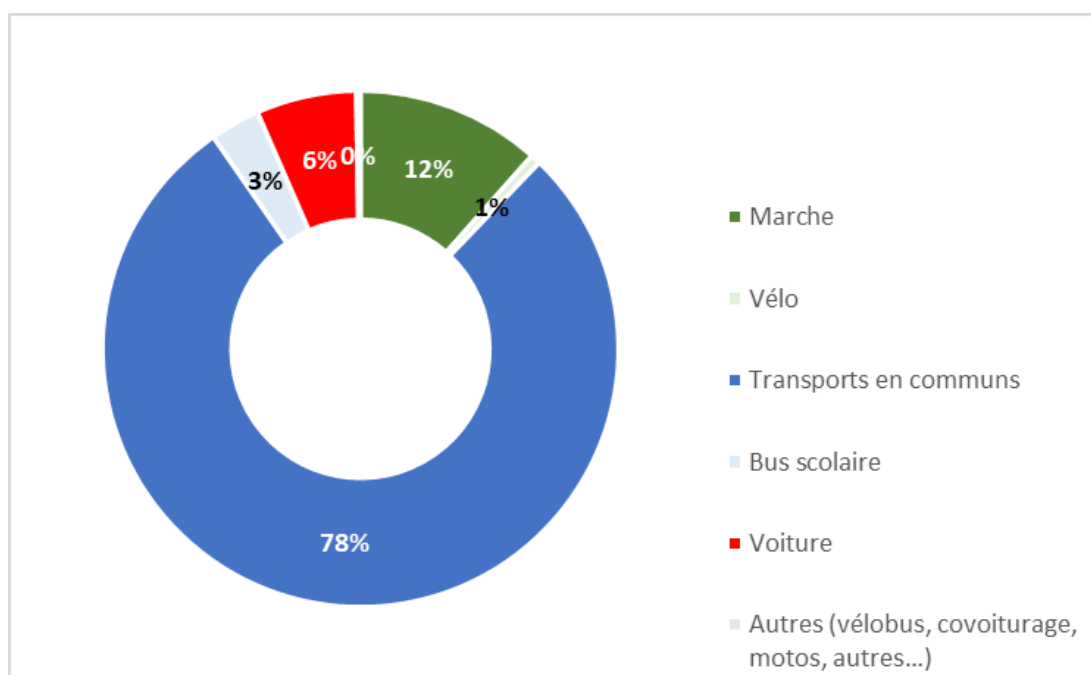


Figure 13 : Répartition modale des déplacements des élèves des établissements secondaires
Source : Données PDS

Deux principaux facteurs peuvent expliquer cette différence : d'une part les élèves du secondaire sont plus âgés et donc plus indépendants, et peuvent se rendre seuls à l'école (d'où un moindre usage de la voiture) ; d'autre part près de 70% d'entre eux n'habitent pas le territoire communal et doivent donc effectuer des distances plus grandes (d'où une moindre utilisation de la marche à pied). Les transports en commun paraissent alors le mode le plus adapté. En revanche, le vélo constitue un moyen de déplacement très peu utilisé (comme mode principal).

Également nombre de déplacements effectués par les forestois pour rejoindre des établissements scolaires situés sur d'autres territoires

Il faut également noter que seule une minorité des jeunes forestois sont scolarisés sur la commune (45%). La majorité d'entre eux (près de 6.000 jeunes) se rendent dans des établissements scolaires situés sur d'autres territoires – en particulier sur la commune d'Uccle (45% d'entre eux), Saint-Gilles (15%), Ixelles (10%), Bruxelles-Ville (9%) et Anderlecht (7%).

4. AXE I : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES



4.1 Définition et objectif



Principes de la spécialisation des voiries et de la protection des quartiers

Source : Plan Régional de Mobilité – Good Move

Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces

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.

5 réseaux hiérarchisés en 3 niveaux

Le Plan Régional de Mobilité définit 5 réseaux qui seront ici analysés : le réseaux piéton, vélo (et autres formes de micromobilité), transport public, auto, et poids lourds.

Les réseaux ainsi définis s'appuient sur une spécialisation en trois catégories (pour chacun de

ces réseaux), chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- **PLUS :** itinéraires principaux, rapides, performant et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région ;
- **CONFORT :** itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régionales ;
- **QUARTIER :** desserte de proximité des quartiers.

Le réseau piéton comporte un niveau supplémentaire composé de **MAGRISTRALES PIETONNES**, qui sont des axes particuliers du réseau PIETON-PLUS.

4.2 Réseau piéton

4.2.1 Itinéraires piétons

Le réseau d'itinéraires piétons défini dans le cadre du PAVE

A la suite de l'élaboration du Plan Piéton 2012 – 2020, la Région de Bruxelles-Capitale a fait procéder à la réalisation d'un Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) pour l'ensemble du territoire régional. Parmi les missions de ce plan, celle de définir le réseau piéton pour chacune des communes, et ce en collaboration avec celles-ci. Le rapport relatif au PAVE de la commune de Forest précise que cette hiérarchisation se base essentiellement sur une logique utilitaire, en fonction du nombre de piétons réguliers, actuel ou potentiel.

Ce réseau s'appuie sur trois types d'itinéraires :

- **Les itinéraires piétons principaux** qui sont « des lieux de grand afflux potentiel » et qui ont été définis « sur base d'une analyse des pôles d'attraction de piétons ». Ces pôles sont :
 - **Le cœur de Forest**, qui outre le fait qu'il constitue le noyau commercial principal de la commune, est relativement multifonctionnel et accueille en autres l'administration communale et le pôle culturel de l'Abbaye ;
 - **L'Altitude 100**, **Wiels** et **Albert** qui constituent d'autres noyaux commerciaux sur la Commune, bien que de moindre importance ;
 - **Vanderkindere** et **ch. Alseberg**, d'autres zones commerçantes mais qui s'étendent en grande partie sur les territoires communaux voisins ;
 - La zone de **Forest National**, qui outre la salle de spectacle d'attrait supra-régional, comporte également quelques commerces.

Ces pôles correspondent par ailleurs globalement aux noyaux d'identité locale tels que défini par le PRDD (cf. carte ci-après).

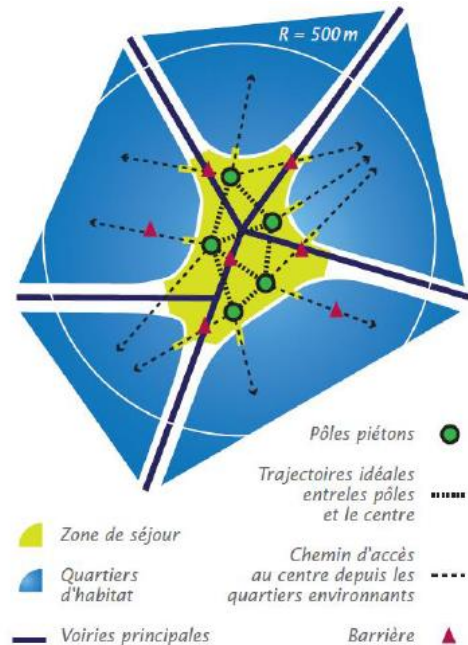
- **Les itinéraires piétons de liaison**

Ils sont définis « comme des itinéraires d'accès vers les zones d'itinéraires piétons principaux, dans un rayon d'environ 500 m. Entre des zones à une distance d'environ 1 km ou moins, ces

itinéraires sont enchaînés pour connecter deux zones. Les flux piétons y sont moins importants que dans les zones d'itinéraires piétons même [...] ».

- **Le maillage piéton de base** qui reprend l'ensemble des autres rues et places publiques.

Le schéma ci-après illustre le principe retenu pour définir le réseau d'itinéraires piétons.



Source : Bruxelles-Mobilité

Des sentiers offrant parfois de précieux raccourcis pour les piétons

Outre le réseau de voiries dont question ci-avant, les sentiers constituent également des itinéraires piétons qui offrent parfois de précieux raccourcis. Pour exemple, le parc de Forest permet une connexion agréable et plus directe entre l'Altitude 100 et l'avenue W. Ceuppens, tous deux repris dans le réseau piéton principal.

Des infrastructures ferroviaires constituant de véritables barrières pour les piétons

A l'inverse, et comme mentionné dans les parties introductives, les infrastructures ferroviaires constituent de véritables barrières, en particulier celles longeant la partie ouest de la commune, et qui ne sont franchissables qu'en un nombre limité de points (cf. carte ci-après).

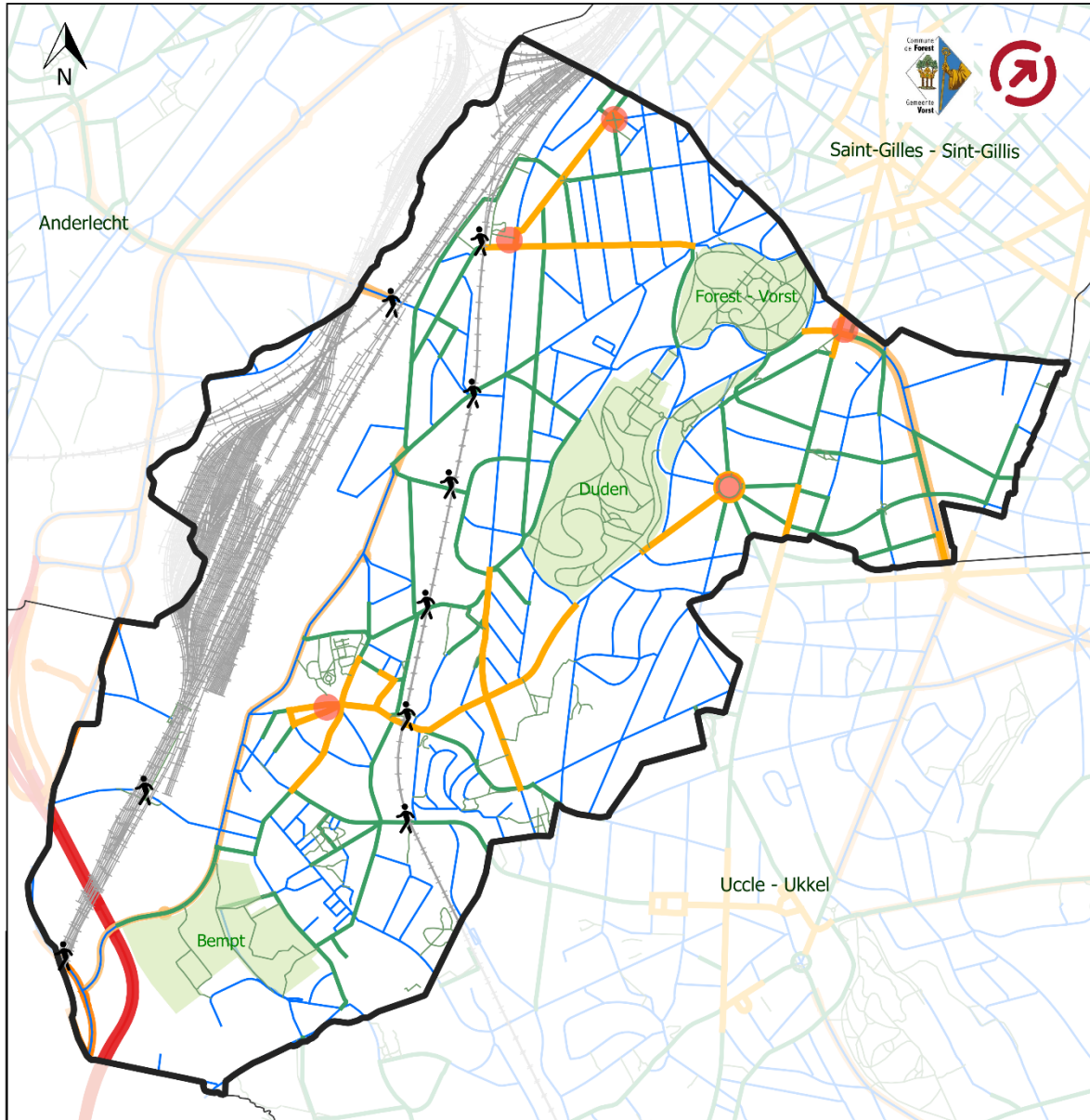
Un soin particulier devra donc être apporté à la qualité de ces franchissements d'autant plus s'ils sont repris dans les réseaux piétons structurants, telle que la rue Van Pé (itinéraire principal), ou encore la chaussée de Bruxelles, l'avenue de Haveskerke, etc.

La ville 30 favorable aux déplacements des piétons

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le 30 km/h est devenu la vitesse de circulation maximale de base sur l'ensemble du réseau routier bruxellois, une mesure favorable aux déplacements à pied (et à vélo) dans la région. A Forest, seules quelques artères permettent une circulation plus élevée :

- **70 km/h** : boulevard de l'Humanité, en partie.
- **50 km/h** : majeure partie du boulevard de la Deuxième Armée Britannique, avenue Albert, section de la rue du Charroi, avenue Brugmann, et une partie du boulevard de l'Humanité ;




Si le boulevard de l'Humanité, une grande partie du boulevard de la Deuxième Armée Britannique et la rue du Charroi ne constitue pas des axes piétons structurants, c'est en revanche le cas des autres tronçons de voirie. Il s'agit par conséquent de lieu d'attention spécifique, également en matière de traversée de ces artères qui jouent également un rôle de circulation automobile prépondérant.







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






Phase 1 : Réseau piéton
Fase 1 : Voetgangersnetwerk

**Fond de plan
Achtergrond**

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

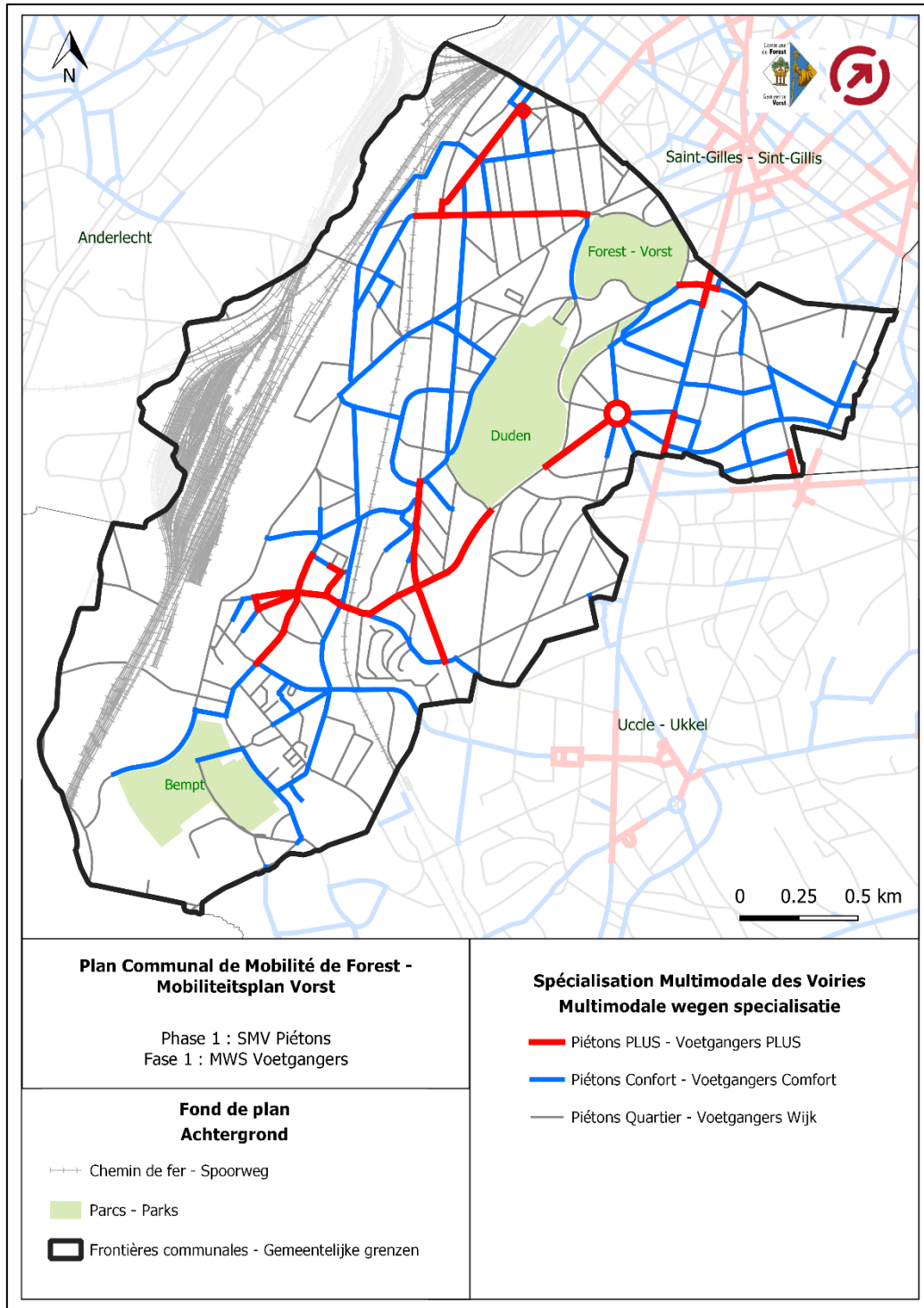
**Hiéarchie réseau piéton
Hierarchie voetgangersnetwerk**

-  Itinéraire principal - Hoofdnetwerk
-  Itinéraire de liaison - Verbindingsnetwerk
-  Itinéraire de base - Basisnetwerk
-  Voies lentes - Trage wegen

- | | |
|---|--|
|  Noyaux d'Identité Locale (NIL) - Lokale identiteitskernen(LI) | Vitesse autorisée
Toelaatbare snelheid |
|  Franchissement chemin de fer - Spoorwegovergang |  50 |
| |  70 |
| |  90 |

4.2.2 Hiérarchie du réseau piéton

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau piéton telle que définie par le PRM-Good Move. A noter que celui-ci se base intégralement sur la hiérarchisation défini par le PAVE, et tient compte des projets envisagés (tels Forest-sur-Senne, ou encore le développement du quartier Bervoets).



4.2.2.1 Réseau Piéton-PLUS

Présentation du réseau

Pas de magistrale piétonne, les itinéraires piétons principaux repris dans le réseau Piéton-PLUS

Le réseau piéton desservant la commune de Forest ne comporte pas de voie appartenant au réseau piéton-Magistrale, qui est essentiellement concentré au sein et aux abords du Pentagone.

L'ensemble des itinéraires piétons principaux définis par le PAVE sont donc repris dans le réseau Piéton-PLUS.

Performance du réseau

Un réseau piéton-PLUS ne répondant pas au standard souhaité

Selon le PRM les voiries PLUS « offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR ».

Dans le cadre de l'élaboration du PAVE, une analyse détaillée de l'accessibilité de l'ensemble du réseau de voiries a été réalisée (2017) selon de multiples critères (pentes, largeur de trottoir, dévers, présence de signalisation pour une bonne orientation, contrastes des couleurs pour une bonne identification des obstacles, taille de caractères et police pour une bonne lisibilité des informations, zone de repos en cas d'attente et/ou cheminements longs, hauteurs d'accès des équipements). Il apparaît qu'aucune de ces voiries ne répondent à l'ensemble des critères et que de nombreux aménagements ou mesures sont encore à prendre en vue d'atteindre les objectifs.

En se basant également sur des visites de terrains, les constats généraux suivants peuvent être faits :

- Si une bonne partie des voies du réseau PLUS dispose de trottoirs d'une largeur ≥ 2 m (allant parfois jusqu'à 4 m), celle-ci peut être fortement réduite par endroits en raison de la présence de terrasses et/ou d'échoppes réduisant parfois à peu de chagrin l'espace de circulation pour les piétons dans des zones où ils sont particulièrement nombreux.

C'est le cas notamment dans le cœur de Forest, à hauteur de l'Altitude 100, ou encore du pôle Wiels



Photo 1 : chaussée de Bruxelles



Photo 2 : rue. de Mérode

Dans certains cas, cette largeur n'est en outre pas suffisante pour accueillir le flux de piétons qui y circulent. Une nouvelle fois, les voiries desservant le cœur de Forest peuvent être pointées du doigt à cet égard.

Par ailleurs, il arrive que certains trottoirs présentent une largeur inférieure à 2 m. C'est le cas le long de l'avenue Albert (à proximité du pôle Vanderkindere).

- La qualité des revêtements est à certains endroits particulièrement dégradés, voire certains tronçons ne sont tout simplement pas revêtus tels que sur une portion de l'avenue Victor Rousseau ou de l'avenue du Globe à proximité de Forest National.



Photo 3 & Photo 4 : Av. V. Rousseau (g.) et du Globe (dr.)

En termes de (mauvaise) qualité de revêtement, le pôle Saint-Denis est également à mettre en évidence.



Photo 5 : ch. Neerstalle

- Enfin, les itinéraires repris dans le réseau PLUS comportent globalement beaucoup d'obstacles pour la bonne circulation des personnes à mobilité réduite, ou à l'inverse manquent d'aménagement qui les aiguilleraient dans leurs déplacements (lignes guides, dalles podotactiles, etc.).

Un réseau piéton-PLUS qui manque également de convivialité et d'attractivité

Outre la question même de la qualité des espaces de circulation, l'attractivité et la convivialité des pôles piétons sont des éléments à prendre en considération.

A cet égard, il faut noter que plusieurs axes repris dans le réseau confort constituent également des axes du réseau Auto-CONFORT et PL-CONFORT sur lesquels circulent par conséquent de nombreux véhicules automobiles (Albert, Besme, W. Ceuppens, Globe). La place du piéton semble par ailleurs être parfois (très) limitée par rapport aux autres modes de transport comme au droit du carrefour « Wiels ».



Photo 6 : Carrefour "Wiels" \$

Si les autres axes piétons sont situés sur des axes des réseaux QUARTIER Auto et PL, il n'en demeure pas moins qu'actuellement ils constituent pour la plupart des axes également relativement fréquentés par les véhicules automobiles. Comme principaux exemples les avenues Victor Rousseau et les chaussées de Neerstalle et de Bruxelles.

La cartographie du bruit du trafic routier en Région de Bruxelles-Capitale montre d'ailleurs que l'essentiel des artères reprises dans le réseau PLUS subissent un bruit « bruyant » à très « bruyant ».

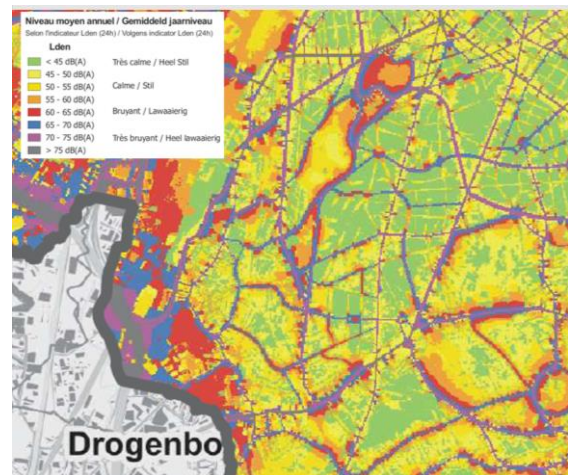


Figure 14 : Cartographie du bruit routier (extrait) – source : Bruxelles-Environnement

Il en ressort que, globalement, le réseau Piéton-PLUS manque donc de convivialité et d'attractivité, et que celui-ci n'occupe généralement pas une place « centrale » (à l'image de ce que recommande le principe STOP).

A noter que le cœur de Forest fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement de ses espaces publics et que dans ce cadre, la place du piéton y sera fortement renforcée et la qualité de son espace de circulation fortement améliorée. La mise en place d'une zone apaisée, de type zone de rencontre, est notamment envisagée.

4.2.2.2 Réseau Piéton-Confort

Présentation du réseau

De multiples voies reprises dans le réseau piéton-CONFORT assurant une connexion entre les zones piétons-PLUS...

Le réseau piéton-CONFORT complète à la fois le réseau de desserte des pôles d'afflux piétons (rayon de 500 m) et assure une connexion entre ces pôles (distant de 1 km ou moins).

Comme l'illustre la carte ci-avant, nombreuses sont les voies reprises dans ce réseau qui, pour rappel, correspond au réseau d'itinéraires de liaisons définis par le PAVE.

...une connexion manquante entre l'Altitude 100 et Forest-National

A noter que les pôles de Forest National et de l'Altitude 100 – distants d'un kilomètre et des poussières – ne sont pas connectés par un réseau piéton structurant (PLUS ou CONFORT).

Dans son avis relatif au projet de PRM, la Commune mentionne que « *au vu du développement du Biestebroek à Anderlecht, du CRU ROI et du renforcement de la rocade ouest (notamment le tram 7) permettant de mieux relier Forest et Anderlecht, il y a lieu de prévoir les itinéraires piétons reliant ces deux communes, même si peu de possibilités existent [compte tenu des barrières physiques que constituent les infrastructures ferroviaires et du peu de possibilité de franchissement de celles-ci]* ».

Performance du réseau

Des améliorations à apporter sur chacune des voies de liaison

Selon le PRM, le réseau confort a les mêmes critères de standard d'aménagement que le réseau PLUS. S'agissant d'itinéraires de liaison, la place vouée aux piétons, et notamment la largeur des trottoirs, y est toutefois globalement moins importante (le flux piétons y étant moindre). Sur

⁹ « L'aménagement des pôles d'échange et des gares facilite l'intermodalité de ces lieux. L'accessibilité des PMR et le confort des piétons est

ces itinéraires, une attention doit être portée à la continuité des cheminements.

Également pour chacune des voiries du réseau CONFORT, le PAVE reprend l'ensemble des points à améliorer/modifier en vue de rendre ces espaces accessibles qui sont tous concernés, et ne répondent donc pas aux ambitions du PRM. Le PAVE mentionne qu'au total ce sont près de 2.100 points qui sont à traiter sur ce réseau, qui n'impliquent toutefois que très peu un élargissement de la place vouée aux piétons.

Un cas particulier peut être mis en avant et nécessitera des aménagements plus conséquents : le chemin d'accès (ainsi nommé) connectant la gare de Forest -Est⁹ à la chaussée de Bruxelles. Le cheminement piéton le long de cette voie ne comporte aucun revêtement et celui-ci est par ailleurs relativement étroit, alors que la chaussée qui est relativement peu fréquentée est revêtue de pavés bombés rendant celle-ci peu confortable et accessible aux déplacements à pied. Et l'ensemble de cette zone manque globalement d'éclairage. Les escaliers permettant de relier le chemin d'accès aux rues de Barcelone et de Liège ont été récemment refaits ce qui les rends nettement moins dangereux.



Photo 7 & Photo 8: Chemin d'accès (g.) et escaliers menant à la gare de Forest-Est

Autre élément qui peut être souligné, le fait que le long de certains axes des conflits avec les cyclistes peuvent apparaître, soit parce que leur espace est partagé avec ceux-ci (piste D10 boulevard de la Deuxième Armée Britannique) ou du fait de la proximité des deux espaces de circulation (piste D9 le long de la rue Saint-Denis) – espaces qui sont en outre relativement étroits.

assurée, notamment par des cheminements de qualité, continus et les plus directs possibles, afin de faciliter les correspondances ». (Good Move)

A noter encore que :

- Le réseau piéton-CONFORT emprunte essentiellement des axes repris dans le réseau Auto ou PL-QUARTIER et donc (théoriquement) avec une moindre fréquentation automobile.
- Que sur l'essentiel de ces voiries, la vitesse est limitée à 30 km/h (seul le boulevard de la Deuxième Armée Britannique permet de circuler à des vitesses supérieures) .

4.2.2.3 Réseau Piéton-Quartier

Présentation du réseau

Un réseau de QUARTIER comprenant également les voies lentes desservant le territoire

Le PRM stipule que « *les voiries Piéton QUARTIER sont le solde des voiries, chemins, voies lentes ou sentiers accessibles aux piétons. [...] Le réseau repris dans le PRM sera complété dans le cadre de l'élaboration des PCM* ».

L'ensemble des voiries non reprises dans les réseaux PLUS et CONFORT, font donc partie du réseau Piéton-QUARTIER, au même titre que les voies lentes qui desservent le territoire communal, et qui sont particulièrement présentes dans les parcs (Duden, Forest, Bempt), mais pas uniquement (cf. carte ci-avant).

Peut se poser la question de savoir si certaines voies lentes ne devraient pas être intégrées au réseau CONFORT, en particulier celles reliant les pôles « Albert » et « Wiels ».

Performance du réseau

Un réseau de QUARTIER à rendre accessible à tous

En termes d'aménagement, le PRM stipule que les voiries du réseau de QUARTIER « *sont aménagées de manière à être accessibles à tous* ».

L'ambition est donc également de rendre ces voiries accessibles à tous, et que des « facilités » pour les PMR devraient être présentes sur l'ensemble de ce réseau, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le PAVE reprend l'ensemble des points à améliorer sur ce réseau qui ne seront pas détaillés dans le cadre du présent rapport.

4.3 Réseau cyclable

4.3.1 Itinéraires cyclables

Forest, desservie par deux itinéraires du RER-Vélo et traversée par 4 itinéraires cyclables régionaux (ICR)

Le territoire communal est desservi par différentes liaisons cyclables (supra) régionales :

- 2 itinéraires du Réseau Express-Régional Vélo – dont la vocation est de permettre des déplacements rapides à vélo au sein de la Région et avec les Régions voisines.

L'un longe les voies de la ligne ferroviaire 124 (Bruxelles-Charleroi) puis emprunte l'av. Van Volxem. L'autre traverse le territoire d'ouest en est en longeant le sud du parc Duden. Ces itinéraires ne sont à l'heure actuelle que théorique et n'ont pas encore été aménagés ;

- 4 itinéraires cyclables régionaux (ICR) – qui sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à l'échelle de la Région.

Par les ICR B et C qui sont des itinéraires de rocade permettant des connexions avec les communes voisines et plus largement avec les communes de première et seconde couronnes. Par l'ICR 8 qui assure une connexion avec le centre-ville de la Région (porte de Namur). Et par l'ICR SZ qui suit le tracé de la Senne connectant Forest au Pentagone via la gare du Midi.

Une partie de ces ICR n'ont pas encore été aménagés, notamment l'ICR SZ dans sa traversée du cœur de Commune (cf. carte).

Un réseau cyclable communal afin de compléter le maillage cyclable (pas mis en œuvre)

Le précédent Plan Communal de Mobilité (2011) ambitionnait par ailleurs la création de 5 itinéraires cyclables communaux (ICC), et prévoyait la réalisation d'aménagements le long de voies régionales non reprises dans le réseau ICR afin de compléter le maillage cyclable. Ces ambitions, également retranscrites dans le Plan Vélo de la Commune (2013), ne sont actuellement que très partiellement rencontrées.

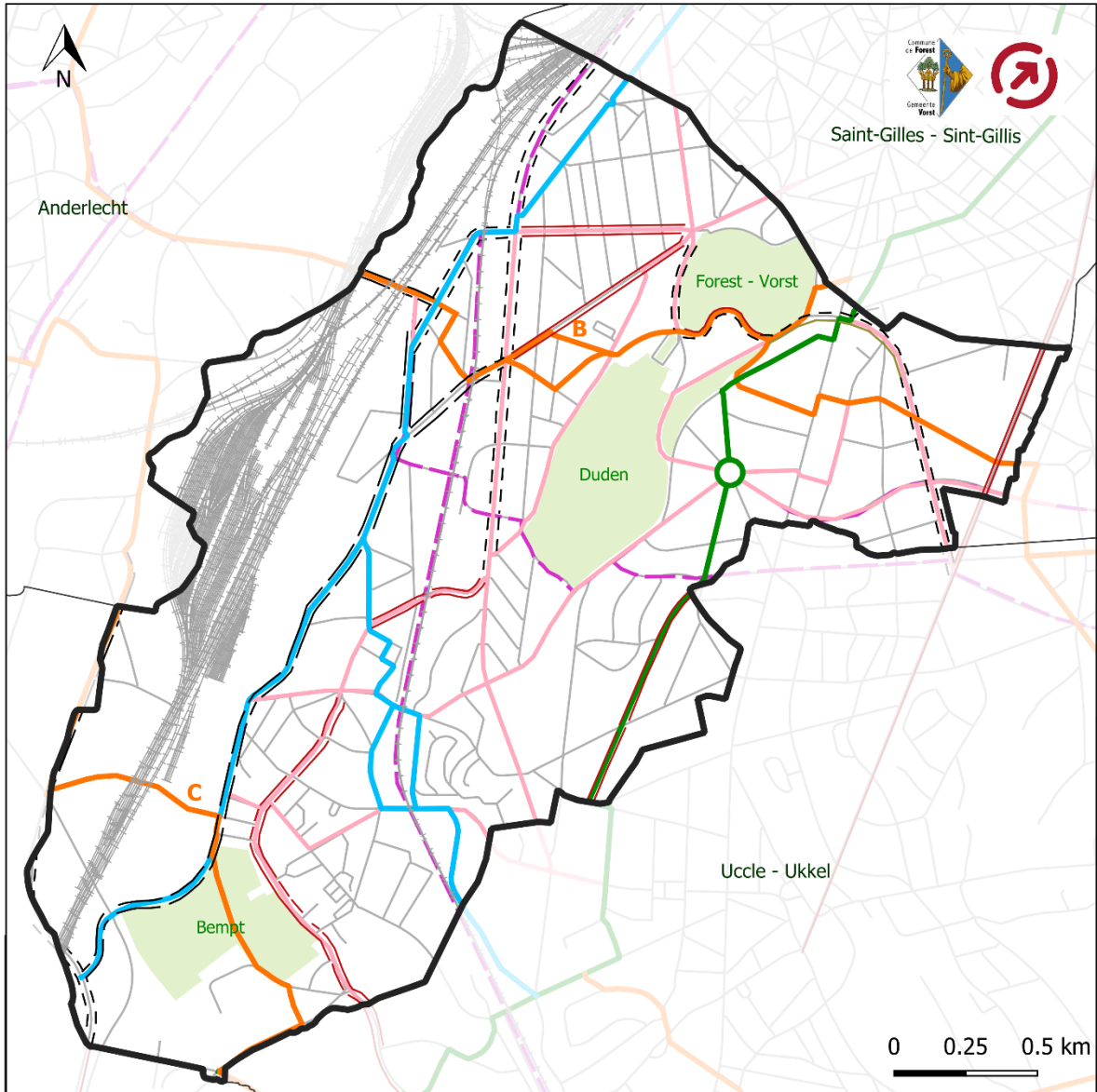
Très peu de données sur l'utilisation actuelle de ces itinéraires cyclables

Le chapitre précédent relatif aux besoins de déplacements a montré que le vélo est un mode de transport actuellement peu utilisé pour se déplacer au sein, depuis ou vers Forest. Selon les estimations faites dans le cadre de l'élaboration du PRM, le vélo représente une part modale de 4%. En termes de volume de déplacements, cela représente tout de même quelques 11.400 déplacements, sans compter les cyclistes en transit sur le territoire.

Très peu de données existent concernant les itinéraires préférentiels empruntés par les cyclistes. A l'analyse des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) et des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), il apparaît que certains établissements accueillent un certain nombre de cyclistes :

- L'usine Audi située le long du boulevard de la Deuxième Armée Britannique qui accueille plus de 140 cyclistes réguliers ;
- L'administration communale située dans le cœur de Forest, et la SCNB-Forest sise le long de la rue du Charroi accueillent chacun plus de 25 cyclistes quotidiennement ;
- Quelques écoles comptent également plus d'une vingtaine d'enfants qui s'y rendent régulièrement à vélo (12 – les Sept Bonniers ; En couleurs).

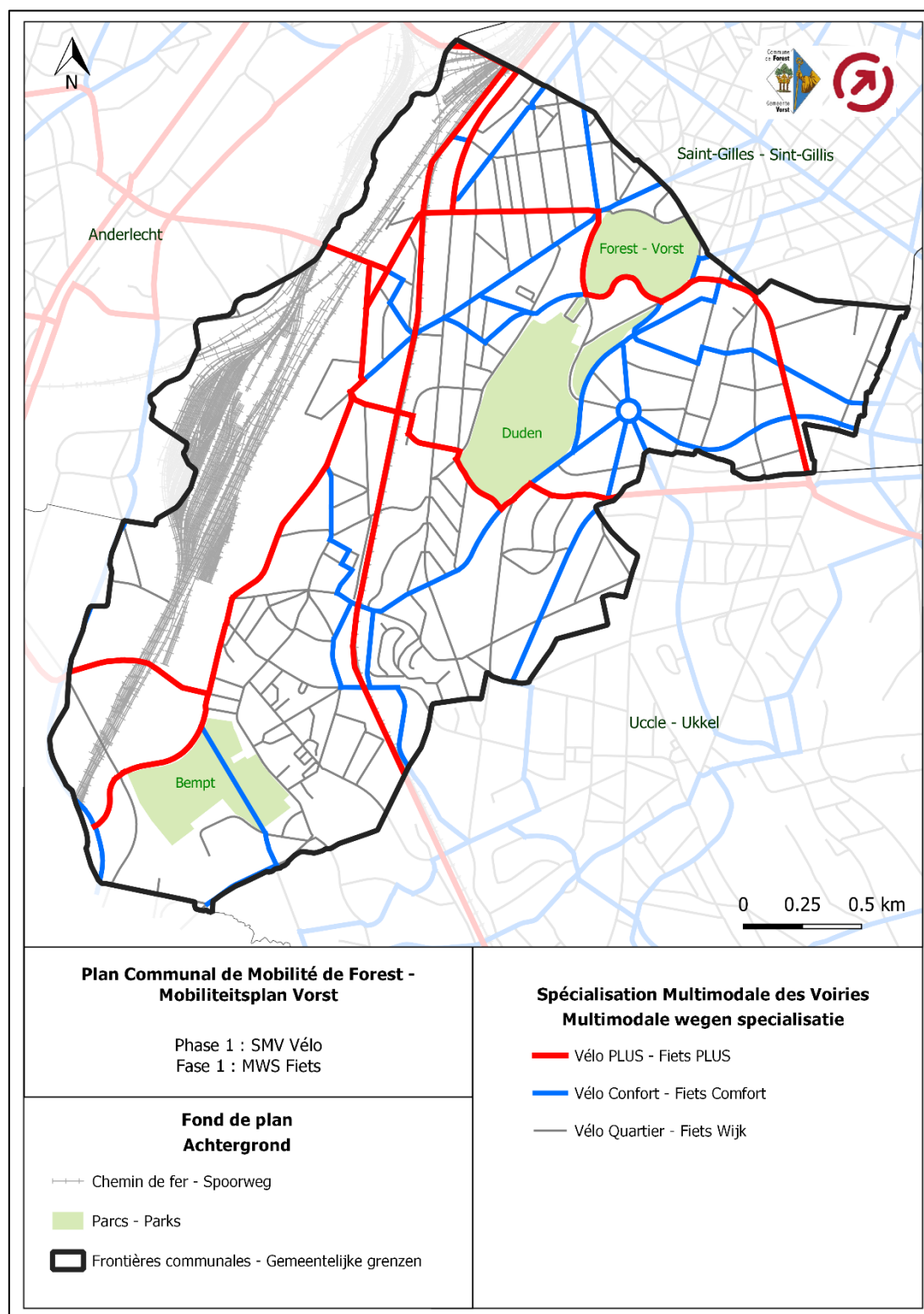
Par ailleurs, la place Albert semble constituer un lieu fortement fréquenté par les cyclistes. Les données issues de l'observatoire vélo de la Région rapportent que cette place constitue le lieu de passage de plus de 250 cyclistes quotidiennement (en période printanière et estivale). Il en est de même du boulevard de la Deuxième Armée Britannique sur laquelle a été implantée un compteur courant du mois d'août 2020. Il en ressort que ce sont jusqu'à plus de 10.000 cyclistes/mois qui empruntent cet axe, avec de l'ordre de 350 à 500 cyclistes quotidiennement les jours de plus fortes fréquentations.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Réseau cyclable Fase 1 : Fietsnetwerk</p>	<p>Itinéraires Cyclables Régionaux - Gewestelijke Fietsroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> — RER vélo - Fiets-GEN — 8 — B — C — SZ 	<p>Amenagement cyclable Fietsinfrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bande cyclable suggérée Fietsuggestiestrook — Couloir ou rue bus + vélo Fietsbusstrook - - Piste cyclable marquée Gemarkeerd fietspad — Piste cyclable unidirectionnelle Eenrichtingfietspad
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voirie - Wegen - - - Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Itinéraires Cyclables Communaux - Gemeentelijke Fietsroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> — 	

4.3.2 Hiérarchie du réseau vélo

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau vélo telle que définie par le PRM-Good Move.



4.3.2.1 Réseau Vélo-PLUS

Présentation du réseau

Le RER-vélo et des itinéraires structurant régionaux et supra-régionaux repris dans le réseau Vélo-PLUS...

Le PRM mentionne que « la catégorie Vélo PLUS est destinée prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine ». Il ajoute que « les grands itinéraires des axes Vélo PLUS ont été identifiés sur base des cinq critères de qualité et du potentiel d'utilisation ».

Sur le territoire forestois, outre le RER-vélo, sont également repris dans ce réseau :

- Un itinéraire de rocade régional à développer, et qui emprunte l'axe Charroi - Pont de Luttre - W.Ceuppens - Reine Marie-Henriette - Besme - Albert ;
- Un itinéraire supra-régional empruntant le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et qui est connecté au réseau express flamand (F207).



Figure 15 : Réseau vélo-PLUS – source : PRM

Des propositions d'adaptation faites par la Commune dans le cadre de l'enquête publique relatif au projet de PRM

A noter que la Commune dans son avis relatif au projet de Plan Régional de Mobilité souhaite que l'avenue Wielemans Ceuppens soit déclassée dans le réseau Vélo-CONFORT compte tenu de

l'accumulation des réseaux PLUS et CONFORT que doit absorber cette voirie (cf. section 4.7). Elle propose un passage par le boulevard Van Haelen comme alternative, permettant un aménagement plus confortable pour les cyclistes. Par ailleurs, elle attire également l'attention sur la déclivité importante de la rue du Mystère (empruntée par le RER-vélo) mentionnant qu'un passage par le parc Duden pourrait s'avérer plus opportun. Une idée suggérée par ailleurs dans le Plan Vélo Communal (2016).

Performance du réseau

Un réseau Vélo-Plus qui ne répond pas encore aux critères du PRM... en de nombreux endroits

Sur ces voies, le réseau cyclable doit être de très haute qualité avec des cheminements cyclables séparés (sauf circonstance locales et/ou motifs de sécurité routière) ou intégrant idéalement des rues cyclables (sur les voies du réseau auto-quartier). Par ailleurs, le PRM précise que les aménagements sont dimensionnés de façon à permettre la circulation des vélos-cargos (cheminements cyclables séparés de 2,5 m ou 4,0 m selon qu'il soit uni- ou bidirectionnelle sur le réseau Vélo-PLUS ; ou à défaut une piste cyclable marquée de 1,3 m).

Selon la carte de performance des réseaux du Plan Régional de Mobilité, outre la **liaison le long de la voie ferrée** qui doit encore être aménagée, plusieurs tronçons du réseau Vélo-PLUS doivent être créés ou améliorés :

- **L'axe Mystère – Rousseau – Neptune** faisant partie d'un itinéraire du RER-vélo doit encore être créé. Aucun aménagement dédié aux cyclistes n'est présent sur ces axes ;
- **L'avenue Wielemans Ceuppens et l'avenue Van Volxem** – sur lesquelles sont présentes des bandes cyclables suggérées et/ou pistes cyclables marquées – entrent également dans cette catégorie d'axe cyclable « à créer » ;
- **Les avenues Albert et Besme et la rue du Charroi** – le long desquelles sont respectivement présentes des pistes cyclables marquées et des pistes cyclables séparées – sont quant à elles classées en tant que voies sur lesquelles le réseau cyclable doit être amélioré.

A noter qu'en ce qui concerne l'av. Albert, une surlargeur existe entre les pistes cyclables et les véhicules en stationnement d'une part, et avec la voie de circulation automobile d'autre part. Le Gracq soulignant par ailleurs la qualité des aménagements cyclables le long de cette voie.

Il s'agit toutefois d'artères sur lesquelles une attention particulière doit être portée eu égard au régime de vitesse sur ces voiries (limite de vitesse maintenue à 50 km/h).

Par ailleurs, il apparaît qu'outre ces axes, d'autres ne répondent pas non plus spécifiquement aux critères fixés, en particulier :

- **La rue de la Soierie**, qui dessert une zone d'industrie urbaine, ne comporte aucun aménagement destiné aux vélos et ne constitue pas un axe très confortable pour les cyclistes (comme en atteste la photo ci-après) ;
- **L'avenue Reine Marie-Henriette** est un autre exemple à soulever vu la place accordée aux cyclistes sur cette voie également reprise dans le réseau auto-CONFORT et parcourue par une ligne de bus.

Dans une moindre mesure, peuvent être mentionnés les cas suivants :

- Bien que de pistes cyclables séparées soient aménagées le long du **boulevard de la Deuxième Armée Britannique**, l'étroitesse de celles-ci peut parfois engendrer des conflits avec les piétons, notamment aux abords de l'usine Audi. En effet, les pistes présentent une largeur de 1,5 m (soit nettement en-deçà de ce qui est recommandé – 2,5 m pour une piste unidirectionnelle).

A noter également que dans sa portion sud (au-delà du rond-point), le cheminement cyclable prend la forme d'une piste cyclo-piétonne mixte – les cyclistes et piétons devant par conséquent y partager l'espace de circulation ;

- Le long de la **rue Saint-Denis** (portion nord), des constats similaires peuvent être faits, à savoir que l'étroitesse de l'espace cyclable peut générer des conflits avec les piétons ;
- Sur **l'avenue du Pont de Luttre**, les pistes cyclables sont marquées relativement proches des véhicules en stationnement ce qui peut occasionner des problèmes de sécurité. Par ailleurs, le GRACQ rapporte que celles-ci sont parfois utilisées comme place

de stationnement par les automobilistes (approche du carrefour Pont de Luttre / W. Ceuppens)

Enfin, l'axe **Patinage – Delta – Tropicque**, bien que constituant des voies reprises dans le réseau Auto-QUARTIER (et au droit desquelles la mixité peut être envisagée), ne comporte aucun élément « indiquant » qu'il s'agit de voies structurant en matière cyclable. Il faut par ailleurs souligner la traversée peu évidente de l'av. Van Volxem et non-spécifiquement prévue pour les cyclistes.

Des carrefours (et traversées) constituant des points d'attention

Globalement, la majorité des carrefours constituent des points sur lesquels une attention doit être portée compte tenu de leur rôle également en matière de circulation automobile. Parmi ceux-ci les carrefours Charroi/Pont de Luttre, Wiels, Rochefort, ou encore Albert sont à mentionner.



Photo 1 : Rue de la Soirie



Photo 4 : Boulevard de la 2^{ème} Armée Britannique



Photo 2 : Avenue Reine Marie-Henriette



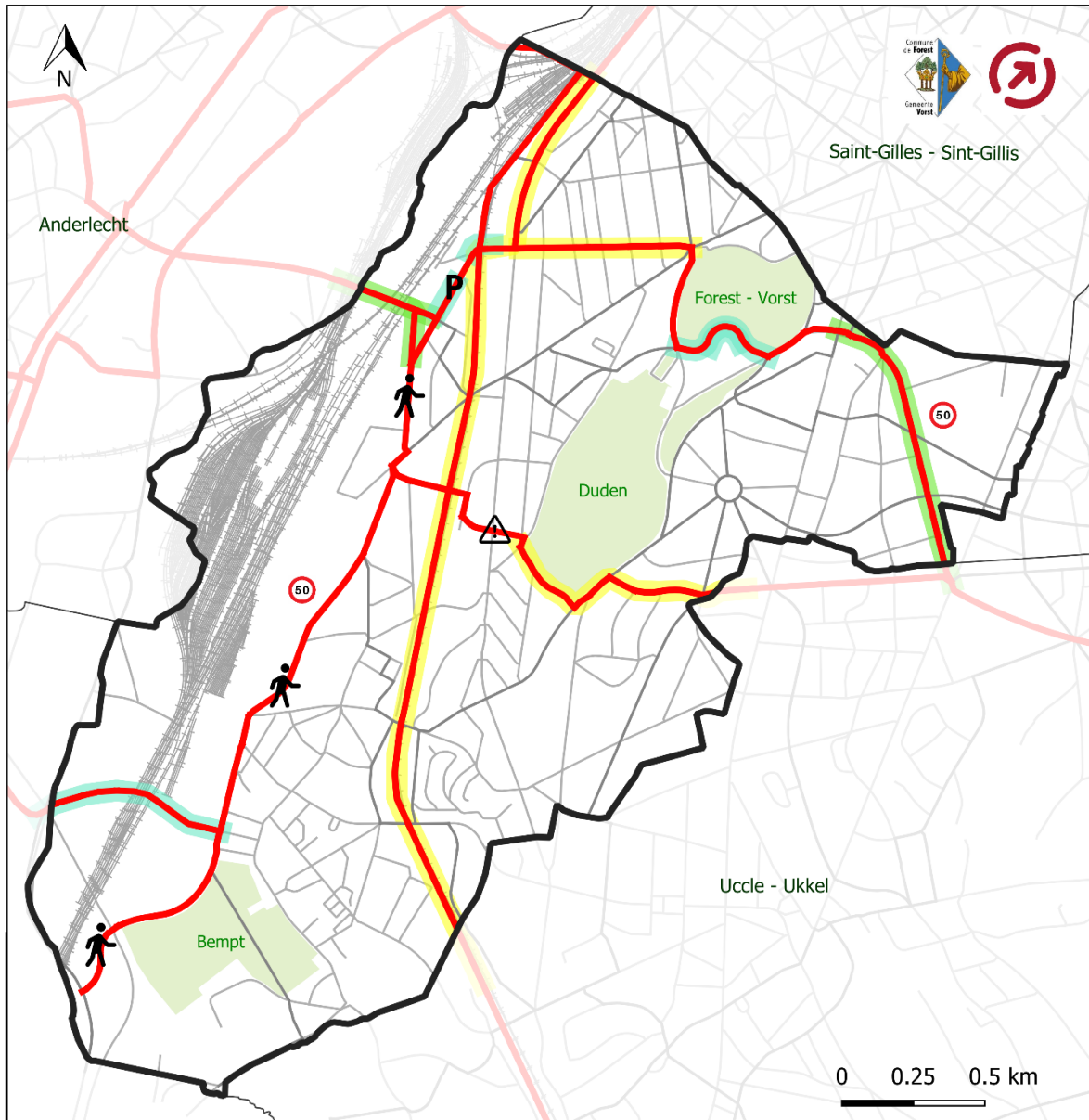
Photo 10 : Av. des Tropiques



Photo 9 : Boulevard de la 2^{ème} Armée Britannique



Photo 6 : Traversée de l'av. Van Volxem



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobilitéitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Performance du réseau vélo PLUS Fase 1 : Prestatie van het fietsnetwerk PLUS</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <p>— Vélo - Fiets PLUS</p> <p>— Vélo Confort - Fiets Comfort</p> <p>— Vélo Quartier - Fiets Wijk</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>—+—+ Chemin de fer - Spoorweg</p> <p>■ Parcs - Parks</p> <p>□ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	<p>Performance - Prestatie</p> <p>■ Axe à crée (PRM) - Weg te creeren</p> <p>■ Axe à améliorer (PRM) - Weg te verbeteren</p> <p>■ Autre axe à améliorer (Gracq, ...) - Andere weg te verbeteren</p> <p>🚶 Conflit avec Piétons Conflict met voetgangers</p> <p>P Conflit avec véhicules en stationnement Conflict met geparkeerde voertuigen</p> <p>⚠ Traversée délicate Gevoelige oversteeplaats</p>

4.3.2.2 Réseau Vélo-CONFORT

Présentation du réseau

Le réseau vélo-CONFORT essentiellement composé d'ICR et de quelques ICC...

Selon le PRM « *La catégorie Vélo CONFORT est destinée à desservir l'ensemble des quartiers en privilégiant autant que possible les voiries locales au trafic apaisé* ». Il ajoute que le réseau des Itinéraires cyclables régionaux (ICR), constitue la base de définition de la catégorie Vélo CONFORT.

Sur Forest, outre les ICR non repris indirectement dans le réseau Vélo-PLUS (ICR 8, C, SZ-partiellement), certains ICC sont également repris dans ce réseau.

...des adaptations sollicitées par la Commune

Dans son avis relatif au projet de Plan Régional de Mobilité établi dans le cadre de l'enquête publique, la Commune a également émis certains souhaits concernant le réseau Vélo-CONFORT. Elle souhaitait notamment y inclure :

- **L'avenue Gabriel Fauré et l'avenue du Globe** – toutes deux parcourues par des itinéraires cyclables communaux.

Dans la même logique, les autres tronçons parcourus par un ICC et non repris dans le réseau vélo-PLUS ou CONFORT pourraient également être intégrés à ce réseau ;

- **La chaussée de Bruxelles** (entre la rue des Abbesses et l'avenue Massenet) car elle permet de relier l'ouest et le nord-est de la commune.

Performance du réseau

Un réseau empruntant des voies locales de circulation automobile...

Le PRM souligne que sur ce réseau « *La sécurité et l'agrément des itinéraires y sont particulièrement importants. Les voiries locales empruntées par le réseau Vélo CONFORT seront priorisées dans la mise en œuvre de mesures de dissuasion du trafic automobile de transit et d'atteinte des vitesses de circulation limitées à 30 km/h effectifs, pour garantir la mixité des types de circulation* ».

Sur le territoire forestois, à l'exception de l'itinéraire le long du boulevard de l'Humanité, le réseau Vélo-CONFORT emprunte des voies

locales de circulation (Auto-QUARTIER) toutes limitées à 30 km/h. A noter que, préalablement à la généralisation du 30 km/h en Région de Bruxelles-Capitale (01/01/2021) quelques voies n'étaient pas en zone 30 (av. du Roi, av. du Parc, av. Van Haelen, av. Jupiter, rue Saint-Denis, Av. 7 Bonniers). Si sur certaines de ces voiries des aménagements/ marquages permettent aux cyclistes d'être séparés de la circulation (av. Van Haelen, av. des 7 Bonniers), ce n'est généralement pas le cas.

...parfois soumis à un trafic automobile conséquent

Il apparaît que certains de ces axes absorbent actuellement un trafic automobile conséquent rendant inconfortable (voire insécurisant) le déplacement des cyclistes, en particulier si ceux-ci ne disposent pas d'aménagements séparés. Pour exemple, l'avenue du Parc ou encore le boulevard Guillaume Van Haelen enregistrent un flux quotidien de plus de 15.000 véh./j. Dans le cadre de la stratégie d'apaisement des mailles, il y aura donc lieu d'apporter une attention particulière à cet égard.

Quelques lieux à sécuriser sur le réseau Vélo-Confort

Dans son enquête sur la cyclabilité de la commune, le GRACQ relève quelques situations dangereuses et/ou fait des suggestions pour améliorer la circulation des cyclistes, parmi lesquels :

- Le long du boulevard de l'Humanité, des camions sont régulièrement stationnés sur la piste cyclable marquée ;
- L'avenue V.Rousseau pourrait se voir doter d'une piste cyclable dans le sens de la montée (afin de rendre plus confortable/sécuriser la circulation des cyclistes sur cet axe) ;
- Les conditions de déplacements des cyclistes pourraient également être améliorées le long de l'av. du Roi. Par exemple, en centrant davantage la bande cyclable suggérée dans le sens de la descente et/ou en autorisant la circulation des cyclistes sur l'allée centrale.

4.3.2.3 Réseau Vélo-QUARTIER

Présentation du réseau

Le réseau vélo-QUARTIER comprenant des voies parcourues par des ICC

Les autres voies non reprises dans le réseau Vélo-PLUS ou CONFORT, font partie du réseau Vélo-QUARTIER – l’ambition régionale étant de créer un réseau de voies cyclables à 100%.

A souligner le fait que certains itinéraires cyclables définis par le précédent Plan Communal ne sont pas repris dans le réseau CONFORT (ou PLUS), et appartiennent au réseau de QUARTIER.

Par ailleurs, il faut également souligner qu’à l’exception de l’axe Globe – Van Volxem, les voies du réseau Vélo-Quartier empruntent des axes du réseau Auto-Quartier, et donc à priori au trafic automobile plus apaisé.

Performance du réseau

Des vitesses limitées 30 km/h mais...

Depuis la généralisation du 30 km/h sur le territoire bruxellois, la limite de vitesse de l’ensemble des voies reprises dans le réseau Vélo-QUARTIER est de 30 km/h – ce qui favorise les déplacements à vélo.

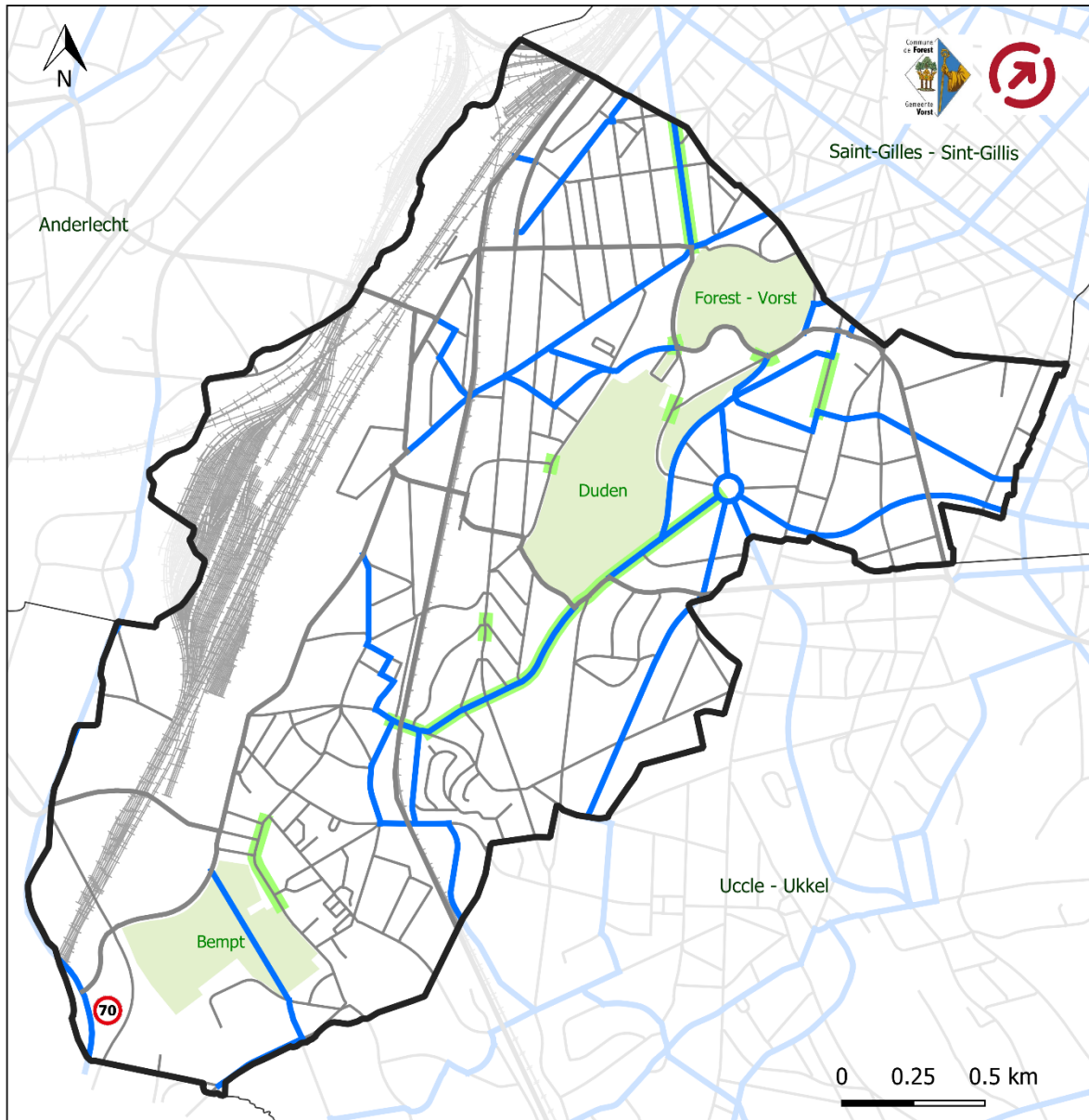
Il y aura toutefois lieu de s’assurer du respect de ces vitesses de circulation, et de faire en sorte que cela le soit, notamment sur les axes qui n’étaient pas encore en Ville 30 au 1^{er} janvier 2021, telle que l’avenue du Globe reprise dans le réseau Auto-CONFORT, et au droit duquel aucun aménagement pour les cyclistes n’a été réalisé.

Des axes enregistrant un flux automobile non négligeable

Par ailleurs, certains axes absorbent un flux de trafic non négligeable et peuvent être assez inconfortables pour les cyclistes (telles que les chaussées d’Alseberg ou de Neerstalle) qui en outre sont équipées de rails de tram.

Et des traversées d’artères principales qui peuvent s’avérer délicates

Enfin, la traversée des axes principaux de circulation (av. W. Ceuppens, Albert, etc.) au droit de voies secondaires constitue des points d’attention comme en témoigne malheureusement l’accident mortel ayant eu lieu avenue Albert courant du mois de février 2021.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Performance du réseau vélo Confort Fase 1 : Prestatie van het fietsnetwerk Comfort</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vélo - Fiets PLUS — Vélo Confort - Fiets Comfort — Vélo Quartier - Fiets Wijk
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> —+—+ Chemin de fer - Spoorweg ■ Parcs - Parks □ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Performance - Prestatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lieu à sécuriser - Te beveiligen plaats (GRACQ, ...)

4.4 Réseau de transport public

4.4.1 Desserte en transport public

Forest, desservie par deux lignes ferroviaires

La commune de Forest est desservie par deux lignes ferroviaires comportant chacune une halte sur le territoire :

- **Forest-Est** : cette halte est située sur la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi) et desservie par la relation suburbaine S1 Nivelles-Bruxelles-Malines à raison de deux trains/h/sens.

Selon les comptages SNCB (2018), cette halte enregistre un peu plus de 485 montées en semaine, 100 le samedi et un peu plus de 75 le dimanche, traduisant une certaine attractivité la semaine. A titre comparatif, les haltes de Uccle-Calvoet et Uccle-Stalle enregistrent respectivement 950 et 300 montées en semaine.

- **Forest-Midi** : cette halte est située sur la ligne 96 (Bruxelles-Quévy/frontière française) et desservie par la liaison suburbaine S2 Braine-le-Comte-Bruxelles-Louvain à raison de deux trains/h/sens.

Selon les comptages SNCB (2018), cette halte enregistre une fréquentation moindre, de 215 montées en semaine, et d'un peu moins de 30 les samedis et dimanches.

Ces lignes sont orientées nord-sud et connectent Forest à la périphérie sud(-ouest) de la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi à trois des principales gares bruxelloises : Bruxelles-Midi (<

5') ; Bruxelles-Central (11') ; Bruxelles-Nord (15') ; et dans une moindre mesure à la périphérie nord(-est) de la Région. Par ailleurs, la relation S1 offre des possibilités de connexions avec le territoire voisin d'Uccle.

Forest, non desservie par le métro...mais par de nombreuses lignes de trams et bus

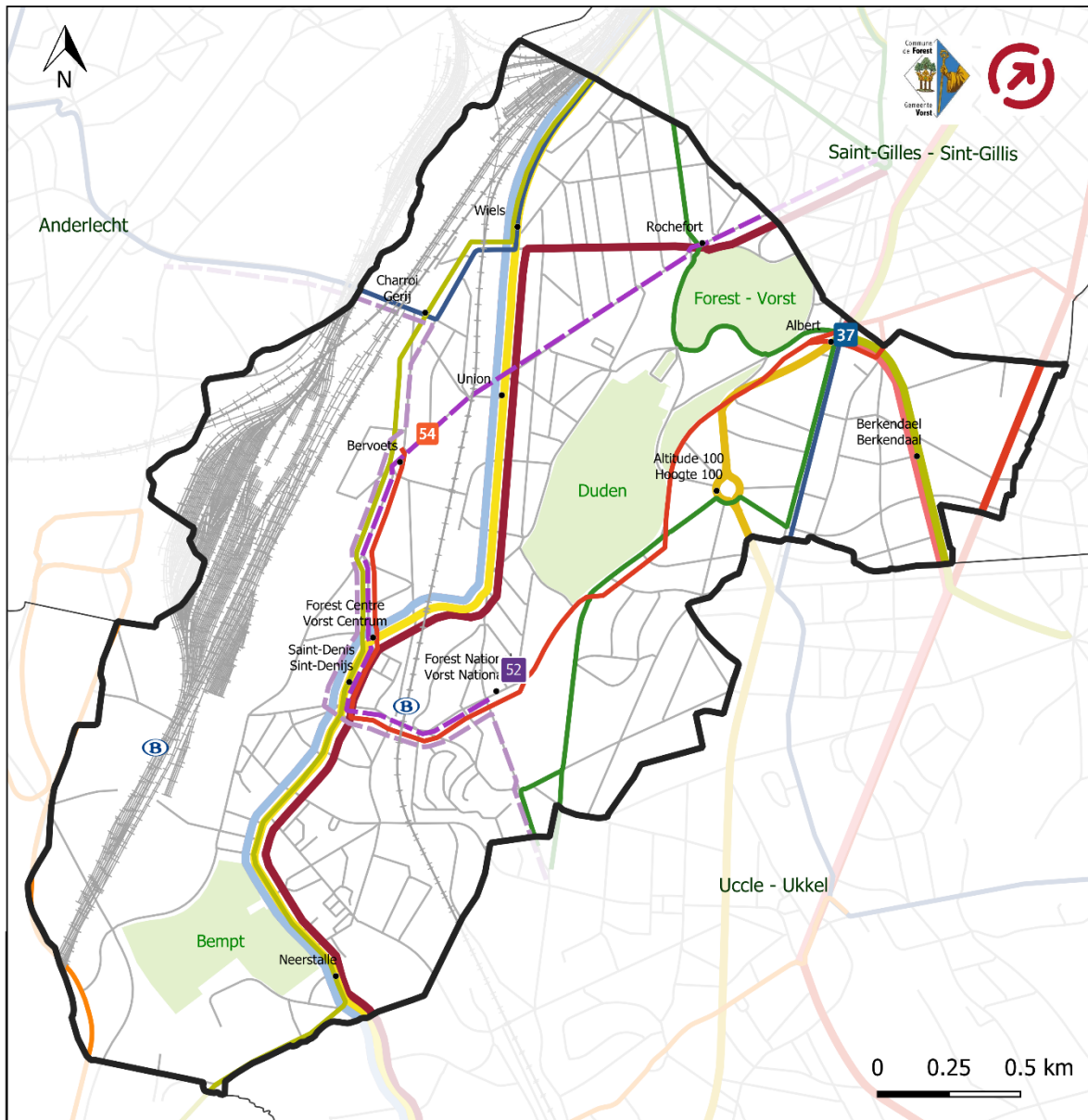
Forest est l'une des communes bruxelloises qui n'est pas desservie pas le métro. En revanche, elle est desservie par de nombreuses lignes de trams (parmi lesquelles 2 lignes de pré-métro, T3 et T4) et de bus.

Les deux lignes de pré-métro ne traversent/desservent la commune que très partiellement. Il en est de même de la ligne T51. En termes de longueur, mais aussi de desserte, l'axe Neerstalle-Bruxelles-Van Volxem constitue un axe de transport public majeur sur le territoire communal, davantage encore le centre de Forest qui est empruntée par trois lignes de trams (T32, T82, T97) et par 2 lignes de bus (B50, B54 ; 2 autres lignes sont aussi amenées à desservir cette zone prochainement – B52, B74). D'ailleurs trois des cinq arrêts le plus fréquentés se situent sur cet axe de transport : Saint-Denis (intégrant le top 50 des arrêts de surface les plus fréquentés en Région de Bruxelles-Capitale), Union et Wiels. Les deux autres arrêts les plus fréquentés sur le territoire communal sont desservis par les lignes 3 et 4 : Albert, Berkendael.

Outre les nouvelles lignes de bus B52 et B74 (horizon 2021), la commune devrait être desservie à terme par une ligne de tram de rocade (cf. ci-après).



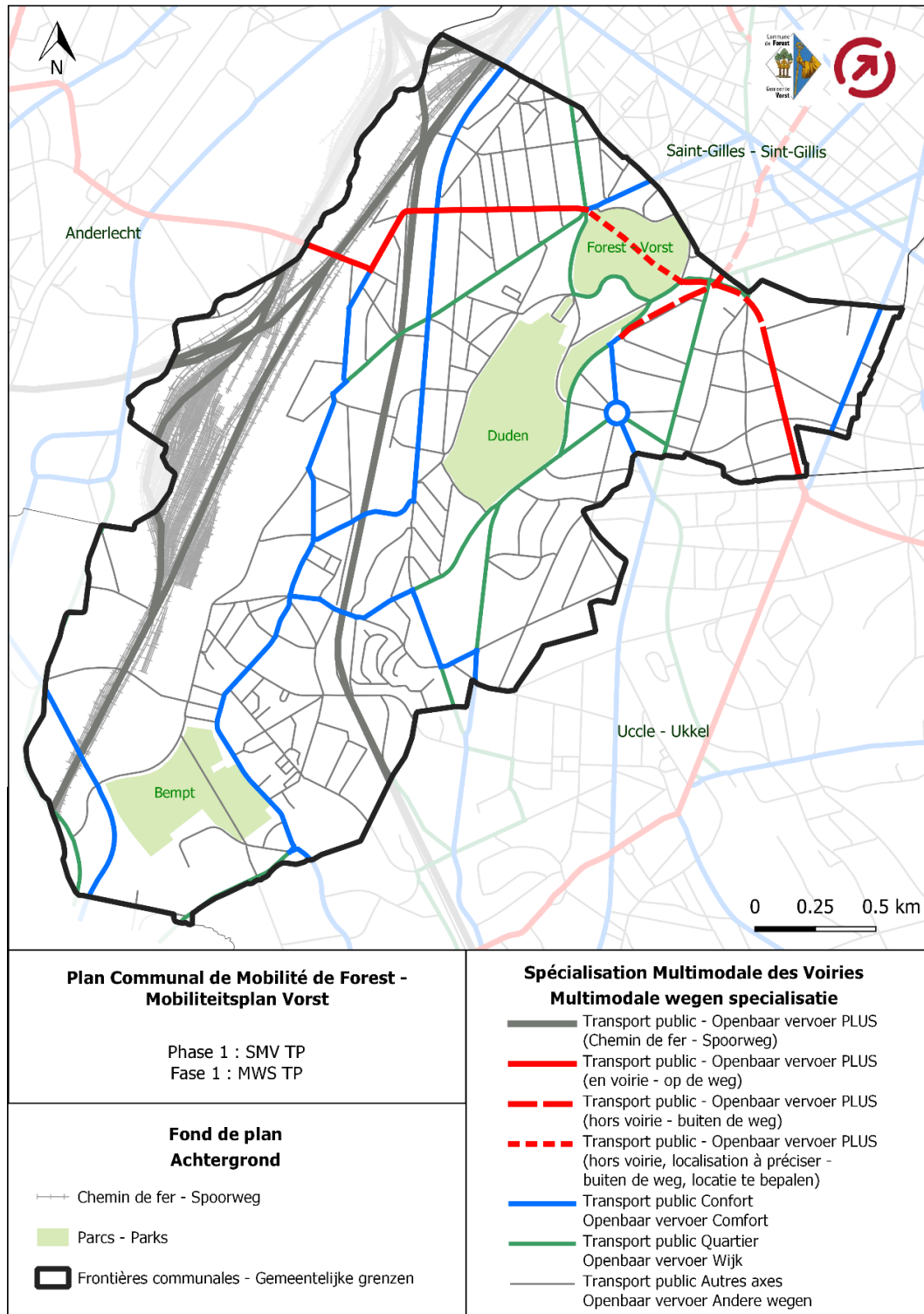
Photo 7 : "Saint-Denis", l'arrêt de transport en commun de surface le plus fréquenté sur le territoire forestois



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Transport public Fase 1 : Openbaar vervoer</p>	<table border="0"> <tr> <td>Bus</td> <td>Tram</td> </tr> <tr> <td>— Bus 37</td> <td>— Tram 3</td> </tr> <tr> <td>— Bus 48</td> <td>— Tram 4</td> </tr> <tr> <td>— Bus 49</td> <td>— Tram 32</td> </tr> <tr> <td>— Bus 50</td> <td>— Tram 51</td> </tr> <tr> <td>— Bus 52 (futur -toekomst)</td> <td>— Tram 82</td> </tr> <tr> <td>— Bus 54</td> <td>— Tram 92</td> </tr> <tr> <td>— Bus 74 (futur - toekomst)</td> <td>— Tram 97</td> </tr> <tr> <td>— Bus 98</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Train - Trein</td> <td>Terminus - Eindpunt</td> </tr> <tr> <td>ⓑ Gare - Station</td> <td>37 52 54</td> </tr> </table>	Bus	Tram	— Bus 37	— Tram 3	— Bus 48	— Tram 4	— Bus 49	— Tram 32	— Bus 50	— Tram 51	— Bus 52 (futur -toekomst)	— Tram 82	— Bus 54	— Tram 92	— Bus 74 (futur - toekomst)	— Tram 97	— Bus 98		Train - Trein	Terminus - Eindpunt	ⓑ Gare - Station	37 52 54
Bus	Tram																						
— Bus 37	— Tram 3																						
— Bus 48	— Tram 4																						
— Bus 49	— Tram 32																						
— Bus 50	— Tram 51																						
— Bus 52 (futur -toekomst)	— Tram 82																						
— Bus 54	— Tram 92																						
— Bus 74 (futur - toekomst)	— Tram 97																						
— Bus 98																							
Train - Trein	Terminus - Eindpunt																						
ⓑ Gare - Station	37 52 54																						
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>—+—+ Chemin de fer - Spoorweg</p> <p>— Voirie - Wegen</p> <p>■ Parcs - Parks</p> <p>□ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>																							

4.4.2 Hiérarchie du réseau TP

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau de transport en commun telle que définie par le PRM-Good Move.



4.4.2.1 Réseau TP-PLUS

Présentation et performance du réseau

Divers axes repris dans le réseau TP-PLUS...dont certains doivent faire l'objet d'aménagements (majeurs) en vue de répondre aux objectifs du PRM

Le nouveau Plan Régional de Mobilité 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 ».

La partie PLUS du réseau TP est constituée :

- **Du réseau ferroviaire**, qui pour rappel traverse le territoire forestois selon deux axes : lignes 96 Bruxelles-Quévy/fronrière française et 124 Bruxelles-Charleroi. Aucune mesure particulière n'est toutefois à entrevoir concernant ces axes eu égard aux aspects de spécialisation multimodale des voiries. En revanche, la fréquence de passage des relations S empruntant ces axes doit être renforcée en vue de rencontrer l'ambition du PRM d'une offre cadencée au ¼ d'heure ;
- **Du réseau structurant régional**, construit autour :
 - Des axes radiaux reliant le centre à la périphérie, en métro ou par les grands axes urbains.
Les axes empruntés par les lignes de **trams 3 et 4** sont repris dans cette catégorie. Outre les parties situées hors voirie (sous-terrain), il s'agit de l'avenue Albert qui comporte un site propre trams. **Selon le PRM des aménagements mineurs y sont toutefois à apporter** en vue de rencontrer les ambitions ;
 - Des rocades de Petite, Moyenne et Grande Ceinture.

A cet égard, **le PRM ambitionne le développement du réseau de rocade dans la partie ouest de la Région, à exploiter en tramway**. Sur le territoire forestois, sont concernées la rue du Charroi, l'av. du Pont de Luttre et l'av. Wielemans Ceuppens (en sus de l'avenue du Parc). Si aucun aménagement

spécifique pour les transports publics n'est présent sur la rue du Charroi, des sites propres équipent actuellement les deux autres avenues nommées. Le PRM y prévoit toutefois un réaménagement majeur en vue d'atteindre les objectifs fixés en matière de spécialisation multimodale des voiries, et notamment en vue d'y accueillir la/les futur(es) ligne(s) de tramway. A l'analyse des données transmises par la STIB, il apparaît que cet axe présente des problèmes vitesses commerciales, en particulier à hauteur du nœud multimodal que constitue le carrefour Pont de Luttre / W. Ceuppens / Van Volxem.

A souligner encore le fait que le PRM prévoit un passage sous le parc de Forest et que, comme le mentionne la Commune dans son avis, « cela n'est pas permis par le PRDD (Plan Régional de Développement Durable) ». Elle ajoute que « l'axe de l'avenue Reine Marie-Henriette doit être prévu comme faisant partie du réseau PLUS et non CONFORT ».

Au moment de la rédaction du présent PCM, aucune décision n'a été prise concernant le tracé de cette future ligne de tram. Il sera considéré les deux principales options retenues : passage du tram sous le parc, ou via l'avenue Reine Marie-Henriette.

- **Des extensions du réseau urbain en lien avec la proche périphérie régionale.**

Si le PRM envisage le renforcement des liaisons avec la périphérie sud-ouest du territoire régionale – ce qui serait profitable pour les échanges avec Forest – cela ne concerne pas directement le territoire forestois et l'aspect de spécialisation multimodale des voiries.

La haltes ferroviaires « Forest-est » et « Forest-Midi » ... et l'arrêt « Albert » des pôles d'échange stratégique à renforcer

Outre les deux haltes ferroviaires desservant le territoire communal, l'arrêt « Albert » doit constituer un pôle d'échange stratégique à renforcer selon le PRM. Pour rappel, il s'agit de l'arrêt de transport public le plus fréquenté à Forest, et dont l'attractivité devrait encore s'accroître à la suite de l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway de rocade.

4.4.2.2 Réseau TP-CONFORT

Présentation du réseau

Plusieurs axes repris dans le réseau TP-CONFORT...selon une logique qui n'est pas toujours évidente

« Les axes TP-CONFORT complètent le maillage du réseau PLUS et permettent des déplacements entre quartiers. Assurant des déplacements de 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 ».

Sur le territoire forestois, de multiples axes sont repris dans le réseau TP-CONFORT (cf. carte ci-avant) :

- Il s'agit notamment des axes empruntés par les différentes lignes de trams desservant la Commune (32, 51, 82, 92, 97) – pour autant qu'ils ne soient pas repris dans le réseau PLUS.
- Quelques axes empruntés par des lignes de bus existantes ou projetées sont également repris dans ce réseau (rue Saint-Denis et rue Jean-Baptiste Vanpé, tronçon de la rue Roosendael, de l'avenue du Globe, et de l'avenue du Domaine). Aucune logique clairement visible n'apparaît toutefois quant au choix de ces dernières dans le réseau CONFORT (par rapport à d'autres axes qui sont repris dans le réseau de quartier ; cf. ci-après).

Des souhaits d'adaptation sollicités par la Commune

Dans son avis relatif au projet de PRM, la Commune avait par ailleurs marqué son souhait que soit reprise dans le réseau TP-CONFORT la rue Marguerite Bervoets en lieu et place de la rue Saint-Denis « afin de sortir le transport en commun de la circulation automobile et d'assurer l'efficacité de la ligne ». Si cette zone n'est pas spécifiquement pointée du doigt par la STIB comme étant problématique, la rue Saint-Denis

accumule de nombreuses fonctions (axe structurant vélo, TP, auto, poids lourds). Cette proposition sera spécifiquement analysée en seconde phase de l'étude.

Performance du réseau

L'axe Neerstalle-Bruxelles, un point noir pour le passage des transports en commun...en particulier en traversée du centre de Forest et dans le bas de la chaussée de Neerstalle

Outre la problématique liée au carrefour « Wiels » - impactant la régularité de la ligne B49, l'axe Neerstalle-Bruxelles constitue le principal point noir sur le territoire communal. Pour rappel, il s'agit de l'un des principaux axes de transport en commun sur le territoire communal emprunté par les lignes de trams T32, T82 et T97 (et partiellement par les lignes de bus B50 et B54 et les futures lignes de bus B52 et B74). Sur ces chaussées ceux-ci partagent leur espace de circulation avec les automobilistes (et cyclistes) et ne disposent donc pas de site propre. Tout embarras de circulation qui se produit sur ces axes impacte la régularité des transports publics, et en particulier des trams qui n'ont pas d'autres choix que de patienter en attendant que le problème se résolve.

Une étude relative à la perte de régularité du tram 82 sur l'ensemble de son parcours a été réalisée par la STIB. La traversée du centre de Forest constitue un passage difficile en raison des flux conséquents dans cette zone, à la fois automobiles, mais aussi de piétons. La succession d'arrêts sur des distances courtes, combiné au nombre conséquent de lignes qui desservent ces arrêts (l'axe Bruxelles-Neerstalle voit défiler entre 475 et 810 bus et trams chaque jour de semaine les deux sens confondus) et au succès de celles-ci (près de 5.000 montées/j aux arrêts Saint-Denis et Monaco) sont également de nature à impacter la régularité des transports publics.

Le bas de chaussée de Neerstalle constitue un autre passage difficile. Outre la traversée du carrefour de Stalle (Uccle), le carrefour formé avec la chaussée de Ruisbroeck est également recensé comme un point noir, en particulier durant la pointe du soir (dans le sens vers la Ville).

A titre indicatif, une analyse de la vitesse des trams 32/82 et 97 circulant vers la périphérie entre les arrêts Saint-Denis et Stalle rapporte que celle-ci est inférieure à 12 km/h plus de deux tiers du temps, soit une vitesse de déplacement très faible

– et largement en-dessous des objectifs souhaités par le PRM (à savoir avoir un réseau de bus et de tram circulant à une vitesse de 18 km/h en 2030).

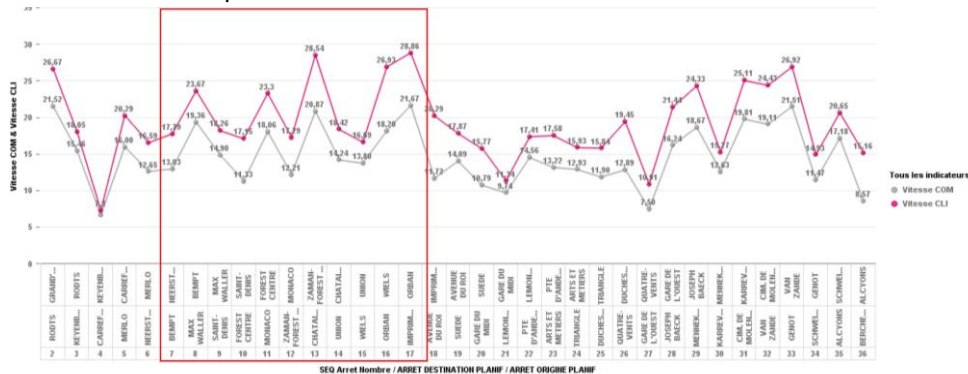


Figure 16 : Vitesse commerciale T82 (direction centre) – source STIB

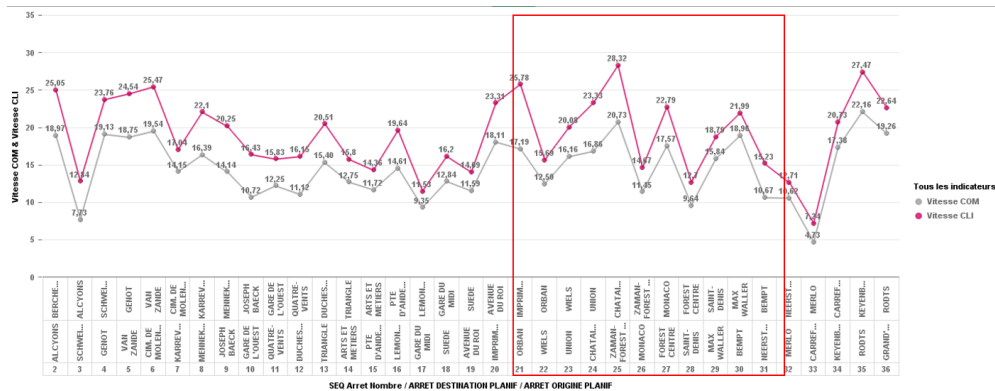


Figure 17 : Vitesse commerciale T82 (direction périphérie) – source STIB

Dans le cadre des projets de réaménagements de ces voiries, différentes pistes de solutions ont été proposées. Un nouveau plan de circulation a été envisagée pour le bas de la chaussée de Neerstalle. Celui-ci prévoit notamment la mise à sens unique de la chaussée de Neerstalle entre la rue de Stalle et la chaussée de Ruisbroeck.

L'avenue Van Volxem, un axe à réaménager selon le PRM

Bien que les trams circulant sur cet axe y soient en site propre et qu'aucun problème de régularité ne soit mis en évidence (excepté à hauteur du carrefour « Wiels »), l'avenue Van Volxem constitue un axe devant faire l'objet d'un réaménagement mineur selon le Plan Région de Mobilité.

4.4.2.3 Réseau TP-QUARTIER

Présentation du réseau

Quelques axes empruntés par le réseau bus repris dans le réseau de quartier...

« Le réseau TP QUARTIER assure la desserte fine des quartiers et le service de proximité à la population. Constitué aujourd'hui de lignes de bus à vocation de desserte locale, l'exploitation de ce segment de l'offre peut être amenée à évoluer progressivement vers d'autres types de modalité, sans préjudice de la nécessité de maintenir une offre de transport public accessible à tous : fonctionnement à la demande, autres types de véhicules, etc. ».

A quelques exceptions près, l'ensemble des axes qui ne sont desservis que par le réseau bus sur le

territoire communal sont repris dans le réseau de quartier. Il s'agit tant de voies régionales (bld. Guillaume Van Haelen, av. du Roi, av. Reine Marie-Henriette, av. Besme, ch. d'Alseberg, bld. De l'Humanité) que de voies communales (av. Victor Rousseau, av. du Domaine, av. Jupiter, av. Evrard, av. du Globe). Pour rappel, la Commune souhaite que l'avenue Marie Henriette soit reprise dans le réseau TP-PLUS comme alternative au passage sous le parc de Forest de la future ligne de tram de rocade.

Performance du réseau

Des problèmes de régularité sur le tracé de la ligne de bus B48

Les données transmises par la STIB rapportent que la ligne de bus 48 présentent des problèmes de régularité entre les arrêts « Mystère » et « Albert », en particulier en direction du centre-ville - soit en traversée du quartier de l'Altitude 100 et sur des voies absorbant un flux de trafic non négligeable (cf. axe 2).

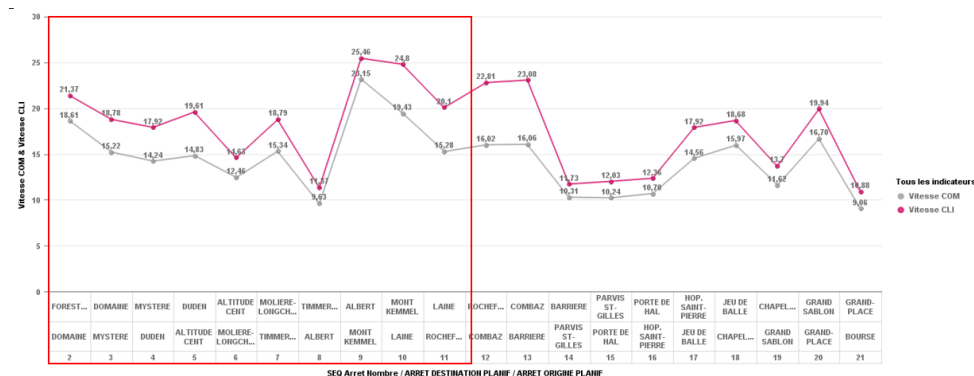


Figure 18 : Vitesse commerciale B48 (direction centre) – source STIB



Figure 19 : Vitesse commerciale B48 (direction périphérie) – source STIB

Plusieurs axes devant faire l'objet d'un réaménagement selon le PRM

Par ailleurs, et bien que ne présentant pas de problème majeur en termes de régularité, le PRM reprend :

- L'avenue Reine Marie-Henriette comme un axe devant faire l'objet d'un réaménagement majeur. Ce constat est probablement à mettre en relation avec le passage de la nouvelle ligne de tram de rocade (dont le passage est

envisagé en premier lieu sous le parc Duden, mais qui pour des questions de non-faisabilité juridique pourrait finalement emprunter l'avenue Reine Marie-Henriette) ;

- Le boulevard G. Van Haelen et l'av. du Roi comme axes devant faire l'objet d'un réaménagement mineur. Ces deux voiries reprises dans le réseau Auto-QUARTIER faisaient autrefois partie du réseau Auto-Interquartier.

4.5 Réseau automobile

4.5.1 Desserte automobile

Des axes régionaux qui structurent la circulation automobile...mais pas uniquement

Forest est desservie par un réseau de voies régionales qui actuellement structure en grande partie le flux de circulation automobile sur le territoire communal. La charge de trafic quotidienne y est généralement supérieure à 10.000 véh./j (les 2 sens confondus). Certaines enregistrent mêmes des charges de trafic supérieur à 15.000, voire 20.000 véh./j, telles que l'avenue Besme (cf. carte ci-après).

Certaines voies communales absorbent également un flux de trafic relativement conséquent, qui peut aller au-delà de 10.000 véh./j comme sur l'avenue Victor Rousseau (dans sa partie longeant le parc Duden).

La carte ci-après illustre les voies qui enregistrent des flux supérieurs à 10.000 véh./j.

Des charges de trafic à la fois locales mais aussi supra-locales

Les charges de trafic mesurées sur ces axes ne sont pas le fruit que d'un trafic local, mais traduisent également un trafic en transit sur le territoire communal.

Le précédent PCM avait déjà mis en évidence que le trafic très élevé sur la rue du Charroi s'expliquait par le transit de véhicules entre le Ring et le centre de Bruxelles privilégiant l'itinéraire via la Pont de Luttre et l'avenue Van Volxem à celui passant par le boulevard Industriel et la rue des Deux Gares.

Par ailleurs, l'étude relative à la gestion de la mobilité du centre civique de la commune de Forest avait mis en évidence d'autres itinéraires de transit pour connecter le ring au centre, via le boulevard de la Deuxième Armée Britannique, ou via l'axe Neerstalle-Bruxelles.

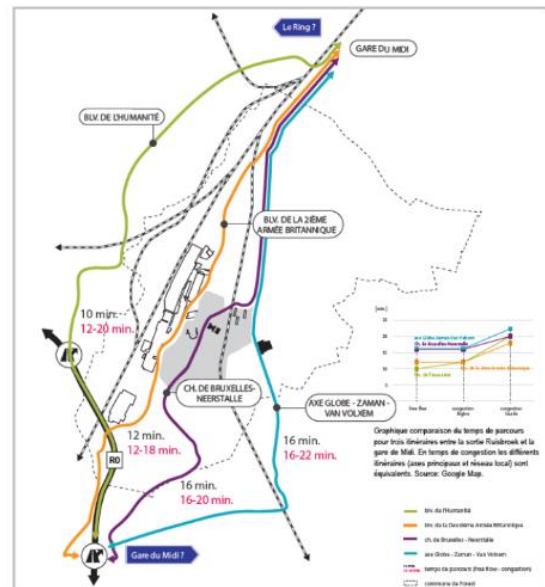
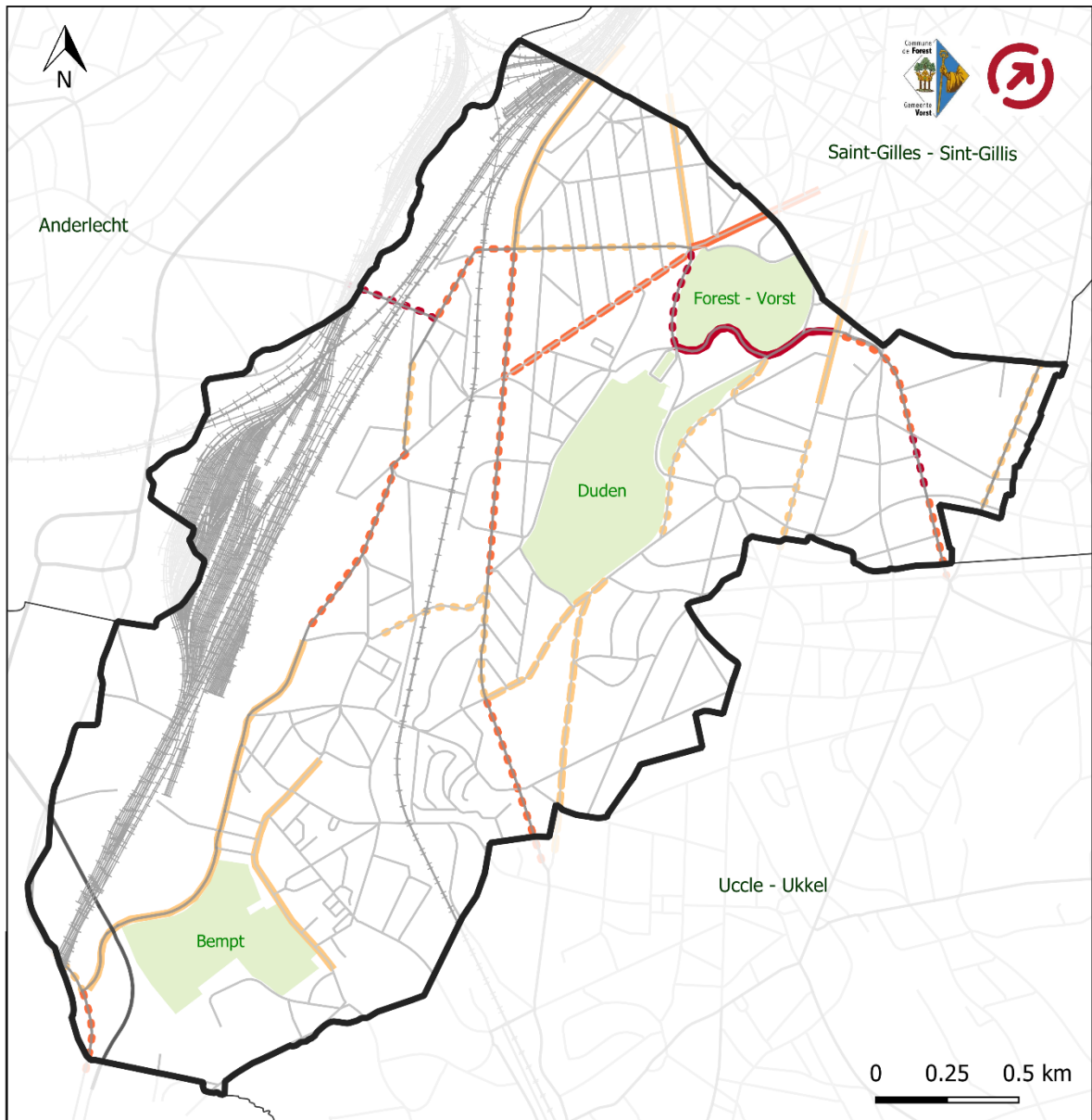


Figure 20 : Comparaison des temps de parcours entre le ring et le centre Bruxelles - Source : étude relative à la gestion de la mobilité du centre civique de la commune de Forest

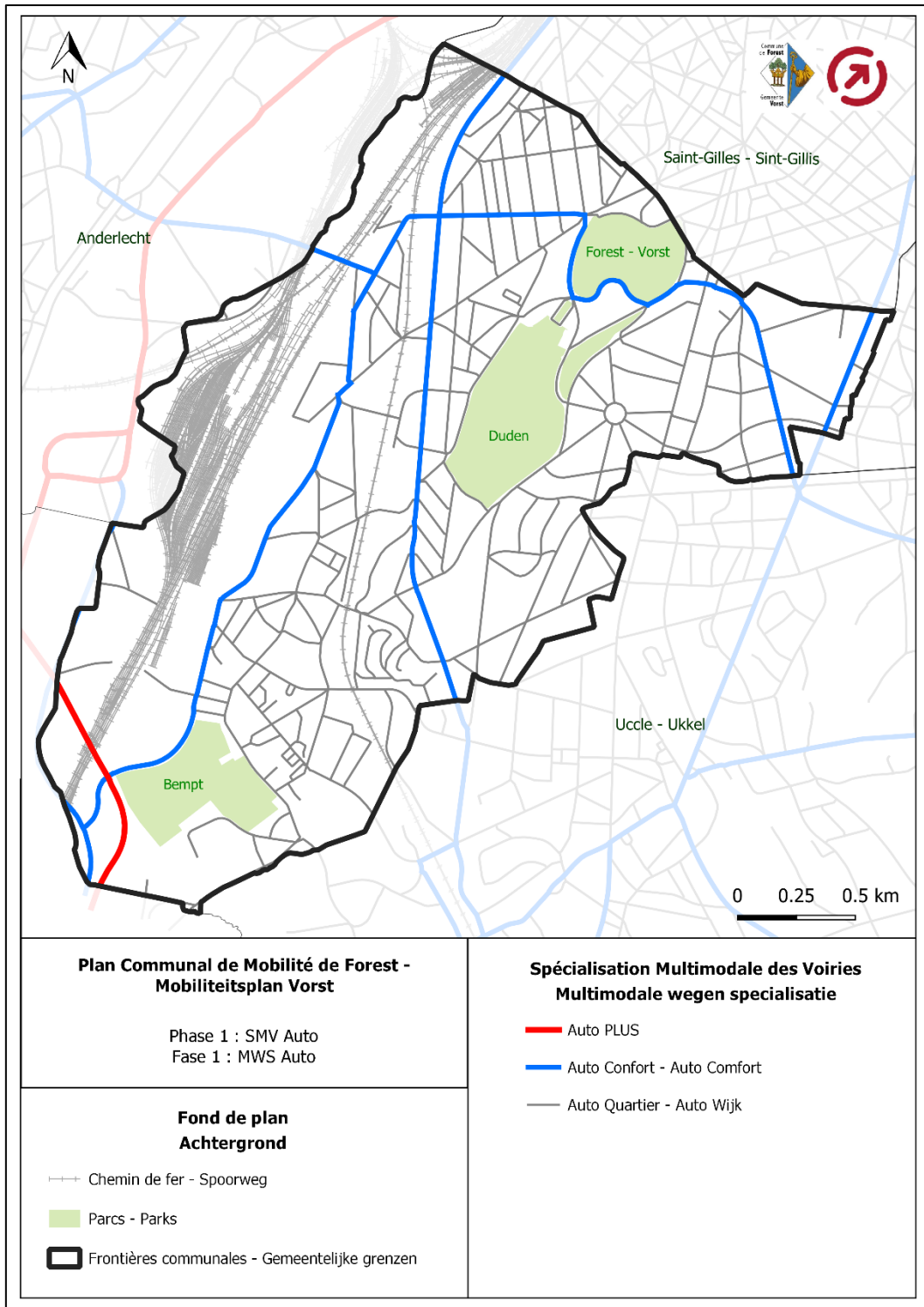
Au vu des charges de trafic mesurées et des itinéraires qu'ils permettent, d'autres axes sont probablement sujet à un trafic de transit supra-communal, telles que l'avenue Reine-Marie-Henriette, l'avenue Besme et l'avenue Albert qui permettent des connexions entre les communes voisines sises à l'ouest (Anderlecht, ...) et à l'est (Uccle, ...) de la commune, ou encore l'avenue du Parc, l'avenue du Roi, le boulevard Guillaume Van Haelen, ou encore la chaussée d'Alsemberg (comme le souligne par ailleurs le dossier de candidature à la réalisation d'un Contrat Local de Mobilité pour la maille « Globe – Altitude 100 ») permettant des connexions avec Saint-Gilles et le centre de Bruxelles depuis la périphérie sud.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Flux de trafic Fase 1 : Verkeersstroom</p>	<p>Spécialisation Multimodale des Voiries Multimodale wegen specialisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Auto PLUS — Auto Confort - Auto Comfort — Auto Quartier - Auto Wijk 																								
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> —+— Chemin de fer - Spoorweg ■ Parcs - Parks □ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	<p>Charge de trafic journalier Dagelijkse verkeersbelasting</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017</th> <th colspan="2">Modèle MUSTI</th> </tr> <tr> <th>PCM 2021</th> <th>MUSTI model 2018</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10.000 - 15.000</td> <td>—</td> <td>●●●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>15.000 - 20.000</td> <td>—</td> <td>●●●●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20.000 - 25.000</td> <td>—</td> <td>●●●●●</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017		Modèle MUSTI		PCM 2021	MUSTI model 2018			10.000 - 15.000	—	●●●			15.000 - 20.000	—	●●●●			20.000 - 25.000	—	●●●●●		
	Comptages quinquennaux (BM) Vijf jaar telt 2017		Modèle MUSTI																						
	PCM 2021	MUSTI model 2018																							
10.000 - 15.000	—	●●●																							
15.000 - 20.000	—	●●●●																							
20.000 - 25.000	—	●●●●●																							

4.5.2 Hiérarchie du réseau auto

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau automobile telle que définie par le PRM-Good Move.



4.5.2.1 Réseau Auto-PLUS

Présentation et performance du réseau

Un tronçon du Ring traversant le territoire...sans enjeu majeur pour le PCM

Le réseau auto-PLUS comprend « *le Ring et les grands axes métropolitains. Ce réseau canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région* ».

Le territoire forestois n'est que très ponctuellement traversé par le RING, et ne présente pas, sur le territoire communal, d'enjeu spécifique à cet égard. Il apparaît toutefois qu'une partie du trafic en transit sur le territoire communal soit le fruit d'un réseau Auto-PLUS moins attractif (axe Industriel – Deux Gares) que le réseau Auto-CONFORT, voire Auto-QUARTIER, desservant le territoire communal.

4.5.2.2 Réseau Auto-CONFORT

Présentation du réseau

Un réseau Auto-CONFORT structuré autour de quelques voiries régionales...mais aussi communales

« *Les voiries CONFORT du réseau Auto sont les voiries assurant, à l'échelle régionale, la mobilité entre les quartiers des véhicules automobiles et motorisés, tout en limitant le trafic au sein des mailles, et en assurant une bonne connexion aux voiries PLUS du réseau Auto* ».

Sur le territoire communal, une partie des voies régionales le desservant est reprise dans le réseau Auto-CONFORT (Humanité, Deuxième Armée Britannique, Saint-Denis, Van Volxem, Charroi, Pont de Luttre, W. Ceuppens, Marie-Henriette, Besme, Albert, Brugmann). Ce n'est en revanche pas le cas des « anciennes » chaussées dont les gabarits sont plus réduits (Neerstalle, Bruxelles, Alseberg), ni d'autres voies régionales aux dimensions plus confortables et qui accueillent aujourd'hui un volume de trafic non négligeable (av. du Parc, av. du Roi, boulevard

Guillaume Van Haelen, boulevard de la Deuxième Armée Britannique – partiellement).

Deux voiries communales sont également reprises dans ce réseau (Globe, Zaman), dont le rôle par rapport à d'autres voiries est actuellement moins structurant.

Un réseau Auto-CONFORT essentiellement orienté nord-sud

Comme l'illustre la carte ci-avant, le réseau Auto-CONFORT est essentiellement orienté nord-sud permettant des connexions avec la petite ceinture d'une part, et avec le ring d'autre part.

Seul l'axe Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Besme – Parc est orienté ouest – est jouant le rôle de moyenne ceinture dans cette partie de la Région, et assurant des connexions avec le boulevard Industriel (à l'ouest) et avec la chaussée de Waterloo (à l'est ; via l'av. W. Churchill).

Performance du réseau

Des réserves de capacité globalement disponibles sur le réseau CONFORT...qui pourrait/devoirait toutefois se voir délester d'une partie de son trafic

« *A l'image du réseau Auto-PLUS, le réseau Auto-CONFORT contribue à accueillir le trafic motorisé 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. Il s'agit par ailleurs d'y limiter les nuisances pour les riverains (bruit, qualité de l'air, coupure urbaine), ainsi qu'à y réduire l'insécurité routière (pour tous les modes).* »

Le carrefour Wiels, principale zone congestionnée

Sur le territoire forestois, plusieurs carrefours présentent des problèmes de capacité durant les heures de pointe. C'est le cas des principaux carrefours situés sur l'axe Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Besme – Albert, comme en témoignent les figures illustrant la fluidité du trafic durant ces périodes particulières :

- # Charroi/Pont de Luttre ;
- # Pont de Luttre/W. Ceuppens/Van Volxem ;
- # Place de Rochefort
- # Albert.

Autres carrefours qui peuvent être pointés du doigt celui formé entre le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et le boulevard de l'Humanité, ou encore celui formé entre cette première et la rue Saint-Denis.

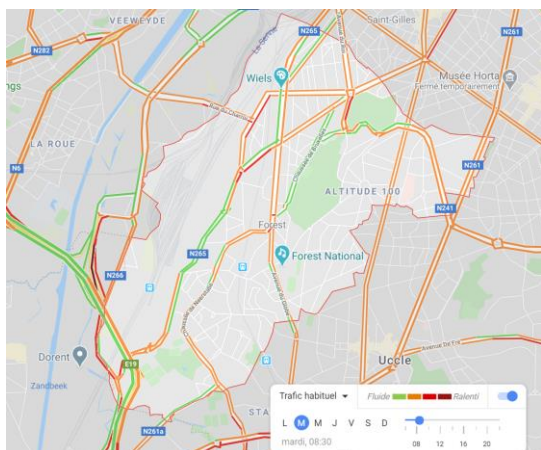


Figure 21 : Fluidité du trafic sur le réseau forestois en HPM (période pré-Covid) – Source : Google Traffic

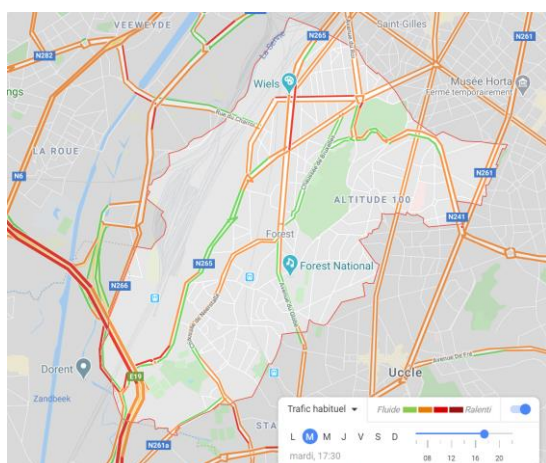


Figure 22 : Fluidité du trafic sur le réseau forestois en HPS (période pré-Covid) – Source : Google Traffic

Des voies à délester d'une partie du trafic...aussi en vue d'accueillir le trafic « vidé » des mailles

Les voies du réseau Auto-CONFORT absorbent aujourd'hui un flux de trafic non négligeable qui explique en partie les congestions observées au droit des principaux carrefours (cf. ci-avant). En vue de rendre le réseau performant, mais aussi et surtout d'accueillir autant que possible le trafic « vidé » des mailles, il sera nécessaire de soulager

celle-ci du trafic censé circuler sur le réseau Auto-Plus. Dans son avis relatif au projet de PRM, la Commune mentionne qu'il sera notamment nécessaire d'être « attentif à ce que le Boulevard de la Deuxième Armée Britannique ne devienne pas un échappatoire pour l'entrée sur Bruxelles par rapport aux voiries reprises dans le réseau PLUS ».

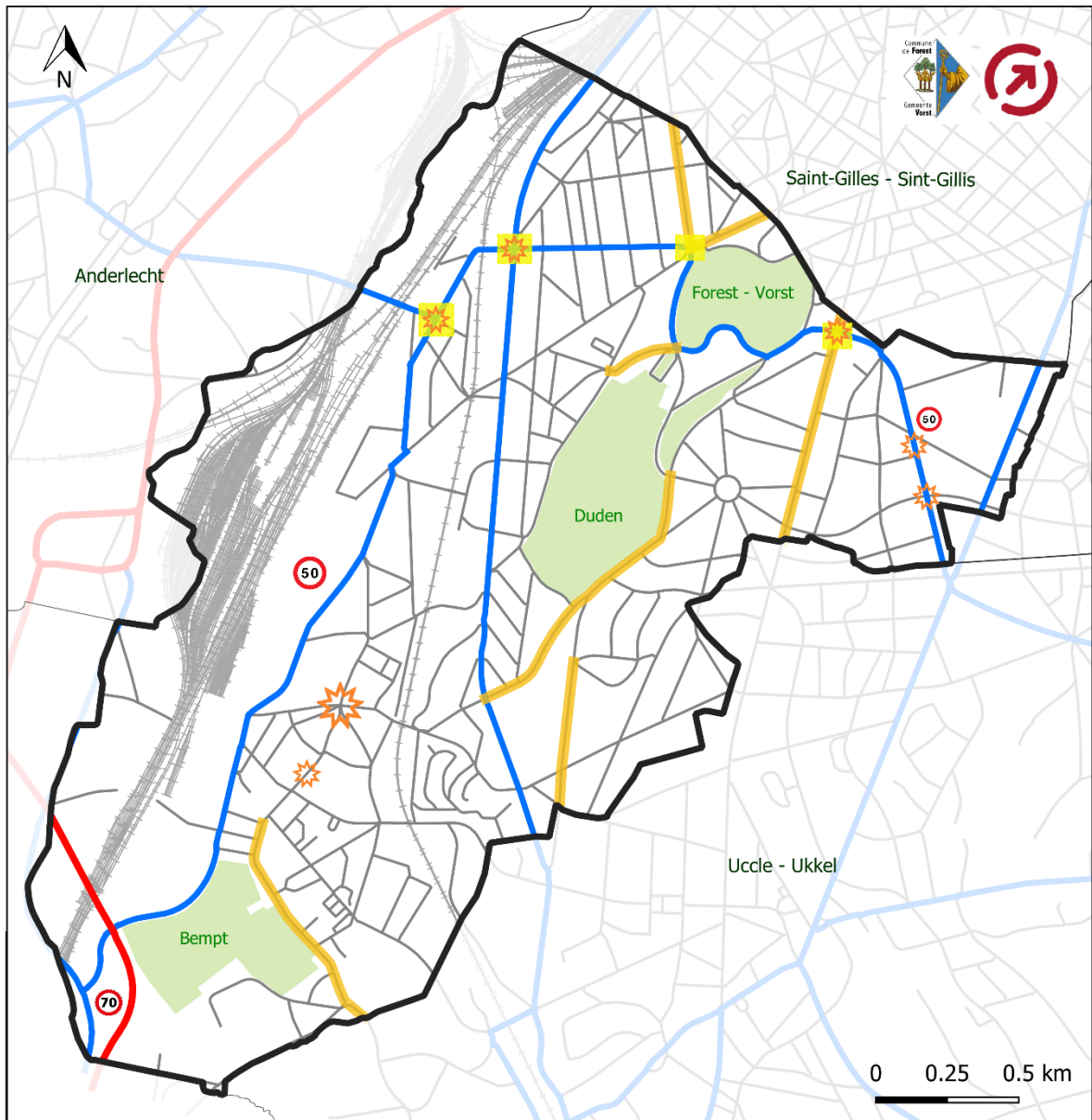
Des zones à concentration d'accidents sur le réseau Auto-CONFORT

Par ailleurs, plusieurs zones à concentration d'accidents concernent le réseau Auto-CONFORT. Celles-ci sont réparties le long de l'axe Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Besme – Albert. Une attention particulière devra être portée à ces zones en vue d'y améliorer la sécurité routière pour l'ensemble des usagers.

Une vitesse de circulation limitée à 30 km/h sur une partie des voiries

A noter le fait que sur une partie des voies reprises dans le réseau Auto-CONFORT la limite de vitesse est fixée à 30 km/h depuis ce 1^{er} janvier 2021. C'est le cas de l'avenue Reine Marie-Henriette qui constituait déjà autrefois une zone 30. C'est également le cas d'autres tronçons de voirie qui en revanche ne l'étaient pas encore au 1^{er} janvier (axe Globe – Zaman – Van Volxem ; Pont de Luttre ; Reine Marie-Henriette ; Charroi). Une attention particulière devra donc être portée à cet égard afin de faire respecter les limites de vitesse.

Sur l'avenue Albert, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique en partie, la rue du Charroi, et l'av. Brugmann\$ (50 km/h), et le boulevard de l'Humanité (50/70 km/h) une vitesse de circulation supérieure est autorisée.



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

Phase 1 : Performance du réseau Auto
Fase 1 : Prestatie van het Autonetwerk

**Fond de plan
Achtergrond**

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

**Spécialisation Multimodale des Voiries
Multimodale wegen specialisatie**

- Auto PLUS
- Auto Confort - Auto Comfort
- Auto Quartier - Auto Wijk

**Performance
Prestatie**

- ★ ZACA - OZ ★ ZACA prioritaire OZ prioritaire
- Zone de congestion
Gebied van congestie
- Auto Quartier > 10.000 véhicules/jour
Auto Wijk > 10.000 voertuigen/dag

4.5.2.3 Réseau Auto-QUARTIER

Présentation et performance du réseau

Des voiries déclassées dans le réseau Auto-Quartier et/ou sur lesquelles le flux de circulation est relativement conséquent

Le réseau Auto-QUARTIER représente la majorité du réseau Auto. Sur ce réseau « *la circulation automobile y est possible, mais uniquement pour l'accessibilité locale et à vitesse réduite* ». L'idée est donc d'y éliminer (autant que possible) le trafic de transit.

La majeure partie du réseau desservant Forest est donc logiquement repris dans le réseau de QUARTIER. C'est le cas également de voiries autrefois reprises dans le réseau interquartier (ou collecteur de quartier ; ancienne version du PRM/Iris) et qui joue aujourd'hui un rôle structurant dans le réseau routier. Notamment de voies régionales de circulation (Parc, Roi, Van Haelen, Neerstalle (partiellement), Bruxelles (partiellement), Deuxième Armée Britannique (partiellement)), mais aussi des voies communales dont certaines accueillent plus de 10.000 véhicules/jour (Victor Rousseau). Une attention toute particulière devra donc être portée à ces axes.

Par ailleurs, d'autres tronçons font l'objet d'un trafic supra-local que le PRM ambitionne d'éliminer de ces voiries. Une analyse détaillée de ce réseau (et de ses dysfonctionnements) est réalisée au chapitre suivant relatif à « La stratégie de réalisation de mailles apaisées ».

Des zones à concentration d'accidents aussi sur le réseau de QUARTIER...

Le carrefour Neerstalle / Bruxelles / Van Pé constitue une zone à concentration d'accidentogène (ZACA) prioritaire qu'il est donc nécessaire de sécuriser. Une petite zone est également présente plus bas sur la chaussée de Neerstalle. A noter que les axes Neerstalle et Bruxelles (partiellement) font l'objet d'un projet de réaménagement intégrant ces aspects de sécurisation.

Un autre élément à mentionner est le fait que de nombreux axes du réseau Auto-QUARTIER n'étaient pas encore limités à 30 km/h préalablement à la mise en place de la Ville 30 en Région de Bruxelles-Capitale depuis ce 1^{er} janvier 2021. Il y a aura donc lieu de porter une attention particulière à cet égard dans le cadre de la mise en œuvre des mailles apaisées, en particulier aux voies de circulation reprises autrefois comme voies interquartier.

4.6 Réseau poids lourds

4.6.1 Les déplacements de poids lourds sur la commune

La zone d'industrie urbaine du bas de Forest comme principale zone de déplacements de poids lourds sur le territoire communal

Les données VIAPASS¹⁰ transmises par la Région pour la journée du 5/09/2019 permettent de se faire une bonne idée de la répartition des déplacements de poids lourds sur le territoire communal.

Sur l'ensemble de la journée concernée, ce sont près de 3.500 déplacements (non compris le Ring) qui ont été enregistrés, dont plus de la moitié (>1.800) avec pour origine ou destination la Commune de Forest.

Comme l'illustre la carte ci-après, la zone d'industrie urbaine du bas de Forest constitue la principale zone d'origine/destination de ces poids lourds, avec nombre de poids lourds qui circulent sur le boulevard de la Deuxième Armée Britannique, et sur le boulevard de l'Humanité dans une moindre mesure. A noter que ce flux s'amointrit au fur et à mesure que l'on pénètre sur le territoire pour devenir assez limité dans les portions situées les plus au nord. La carte apprend également que la majorité de ce flux accède/quitte le territoire via le Ring de Bruxelles, et plus spécifiquement via les sorties 18-Ruisbroek ou 17-Sint-Pieters-Leeuw.

De manière beaucoup plus limitée, de nombreux autres lieux constituent des points de départ ou arrivée de poids lourds sur la commune (cf. carte

ci-après). Parmi ceux-ci, l'axe Neerstalle – Bruxelles notamment qui enregistrent un petit flux de déplacements.

Une petite partie des flux enregistrés le 5 septembre (540 dépl.; 16%) était des déplacements internes et avaient donc pour origine et destination le territoire forestois. Ici aussi, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique constitue l'axe principal emprunté par ce type de flux.

Un important flux de poids lourds en transit sur le territoire

Les données Viapass apprennent également qu'un important flux de poids lourds est en transit sur le territoire. Pour la journée considérée, ce sont près de 1.100 déplacements en transit qui ont été enregistrés (soit près de 1/3 des déplacements).

Contrairement aux autres types de flux, l'itinéraire le plus emprunté pour le transit est International/Bienvenue (Anderlecht) - Humanité – Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Parc. D'autres axes enregistrent également un transit marqué, à savoir l'avenue Van Volxem (portion nord), les avenues Reine Marie-Henriette, Besme, Albert, ainsi que l'avenue Brugmann.

De manière plus limitée d'autres axes sont également empruntés par des poids lourds en transit dont les chaussées de Neerstalle et de Bruxelles, la chaussée d'Alseberg, la rue Jean-Baptiste Vanpé, l'avenue Victor Rousseau, ou encore le boulevard Guillaume Van Haelen.

¹⁰ Tous les poids lourds qui circulent sur la voie publique en Belgique doivent disposer, à bord, d'un On Board Unit activé en permanence. Viapass

est l'organisme public de coordination de surveillance du prélèvement kilométrique.

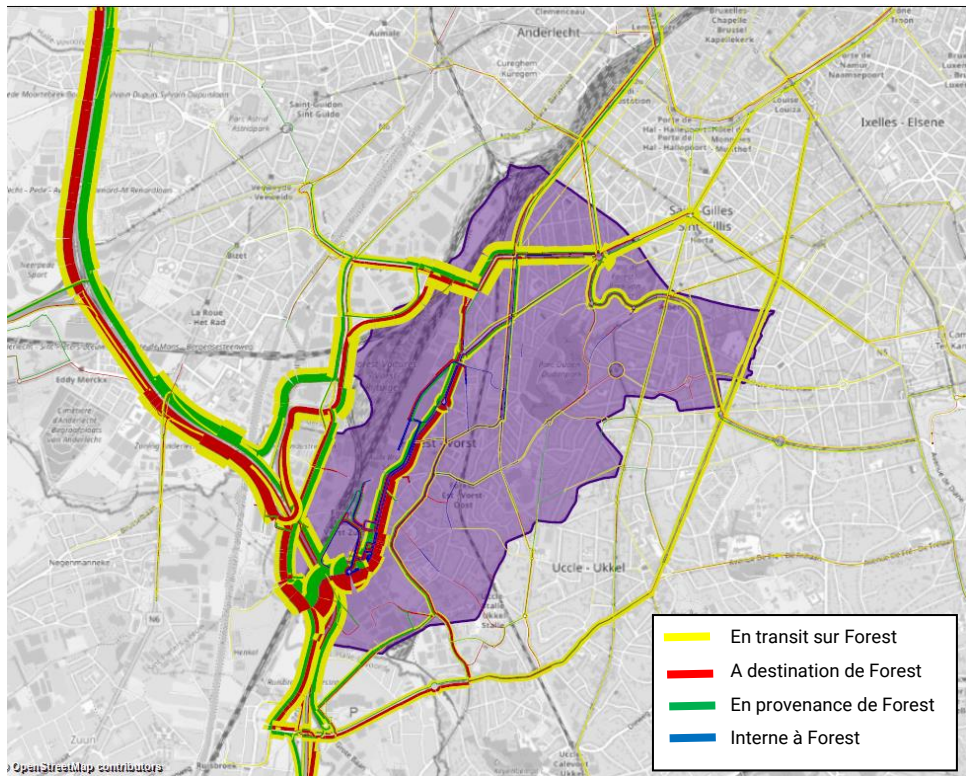


Figure 23 : Flux de camions sur le réseau forestois par type de trafic
 Source : Bruxelles-Mobilité (sur base des données Viapass – 05/09/2019)

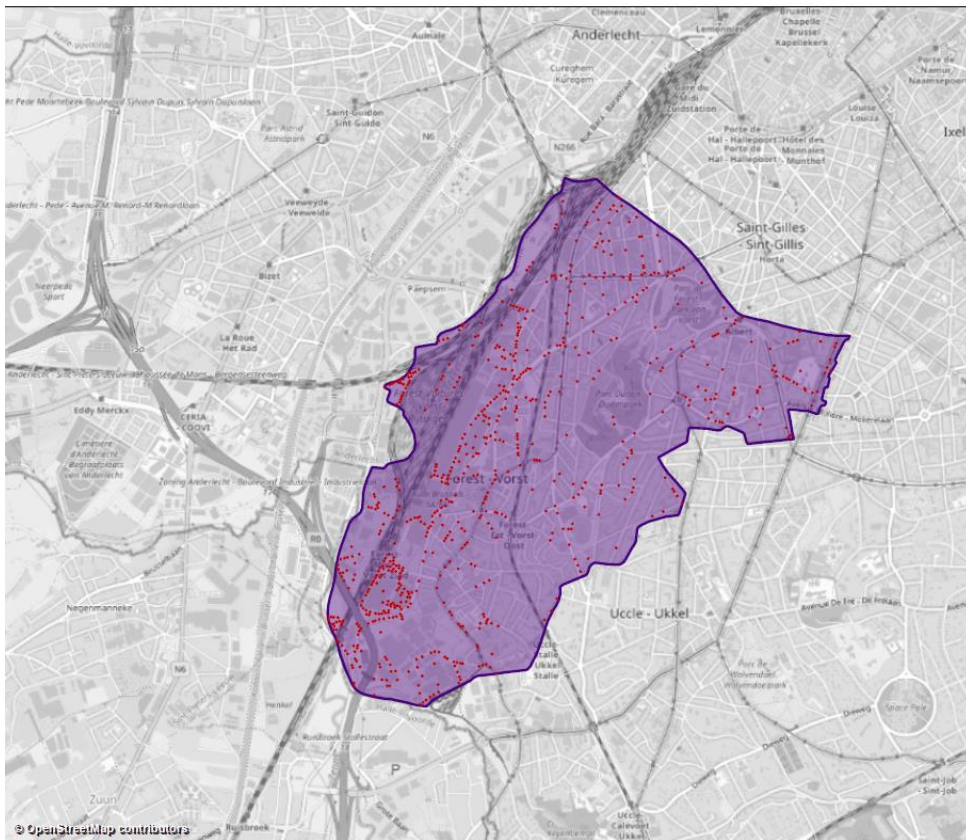
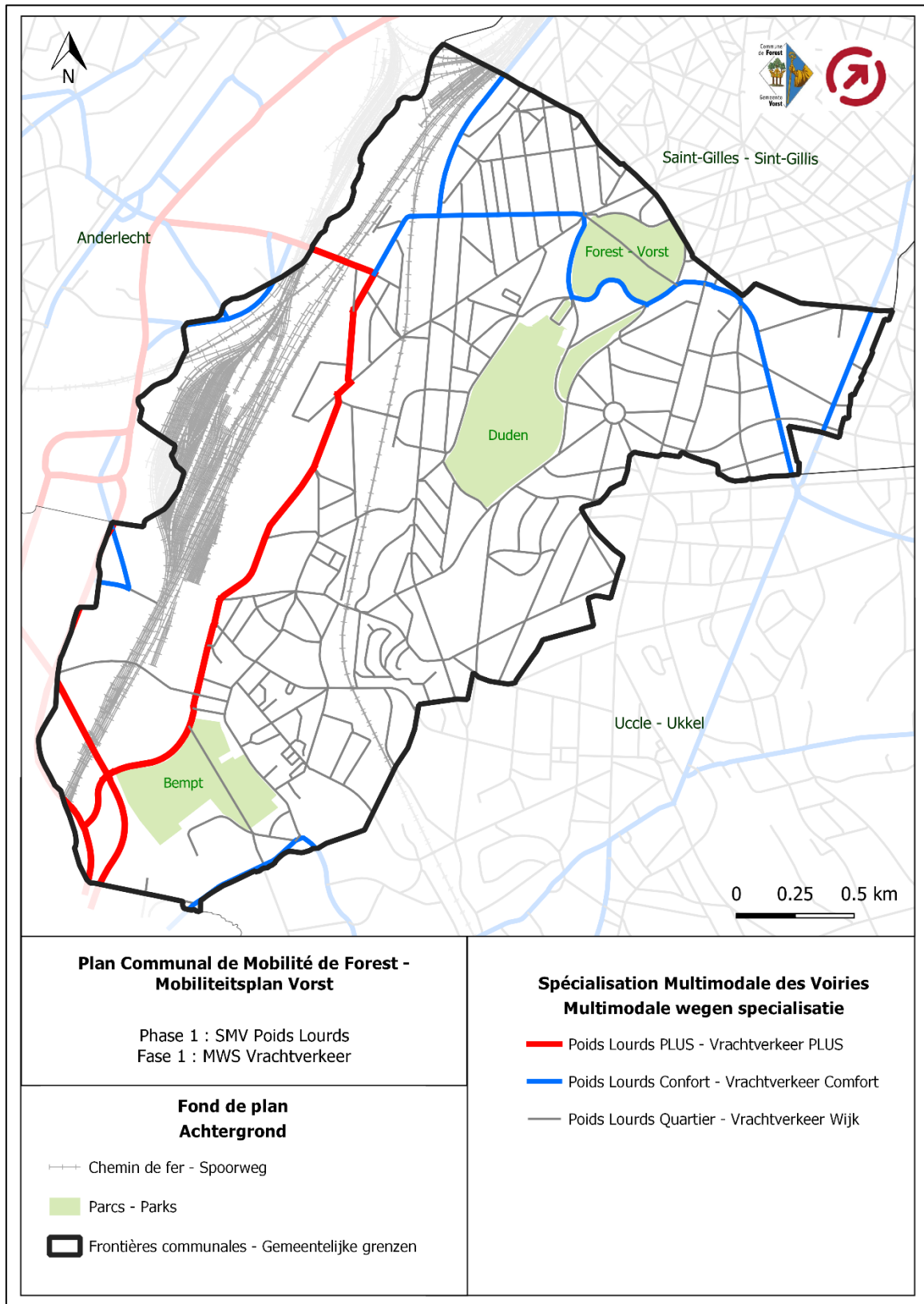


Figure 24 : Halte des camions sur le réseau forestois
 Source : Bruxelles-Mobilité (sur base des données Viapass – 05/09/2019)

4.6.2 Hiérarchie du réseau poids-lourds

La carte ci-après illustre la hiérarchie du réseau poids lourds telle que définie par le PRM-Good Move.



4.6.2.1 Réseau PL-PLUS

Présentation et performance du réseau

Un réseau PL-PLUS reprenant globalement les principales artères desservant la zone d'industrie urbaine forestoise

« Les voiries PLUS du réseau Poids lourd sont les voiries assurant l'approvisionnement en marchandises des principales zones d'industries urbaines et zones d'activités portuaires et de transport ».

Sur le territoire communal, outre le Ring, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et le boulevard de l'Humanité (portion sud) sont logiquement repris dans ce réseau. Il en est de même de la rue du Charroi, et d'une portion de la rue Saint-Denis et de l'avenue du Pont de Luttre. Ces deux dernières n'étant toutefois pas particulièrement empruntées par les poids lourds, l'avenue du Pont de Luttre ne desservant par ailleurs pas directement la zone d'industrie urbaine.

Un espace de circulation rendant délicat le croisement de deux poids lourds sur la rue Saint-Denis

A l'exception de la rue Saint-Denis, les autres voiries disposent d'un espace de circulation permettant assez aisément le croisement de deux poids lourds. Le croisement sur la rue Saint-Denis s'avère en effet plus délicat vu la largeur de cet espace (~ 6 m).

4.6.2.2 Réseau PL-CONFORT

Présentation et performance du réseau

Un réseau PL-CONFORT composé essentiellement de voies régionales empruntées par des poids lourds (principalement en transit) sur le territoire

« Les voiries CONFORT du réseau Poids lourd canalisent la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région, ainsi que la

circulation des autocars vers les gares routières et touristiques. »

Au sein du territoire, plusieurs voies régionales sont reprises dans ce réseau :

- L'avenue du Pont de Luttre (portion nord), l'avenue W. Ceuppens ou encore le boulevard de l'Humanité (portion nord) qui sont empruntés par de nombreux poids lourds essentiellement en transit ;
- Les avenues Reine Marie-Henriette, Besme, Albert, et Brugmann qui sont nettement moins fréquentées par les poids lourds et dont la plupart sont en transit ;
- La chaussée de Ruisbroek et le boulevard de l'Humanité, qui desservent directement la zone d'industrie urbaine présente sur le territoire. Le boulevard de l'Humanité accueille un flux important de trafic lourd en transit (court-circuitant l'itinéraire via le boulevard industriel), tandis la chaussée de Ruisbroek est relativement peu fréquentée ;
- Et la chaussée de Neerstalle (très partiellement), dont la fréquentation par les poids lourds est également assez limitée comparativement à d'autres artères.

La rue du Lieutenant Lotin et la rue Bollinckx, voies communales qui desservent directement la zone d'industrie urbaine, sont également reprises dans ce réseau.

L'ensemble de ces voies présentent des gabarits qui permettent une circulation des poids lourds.

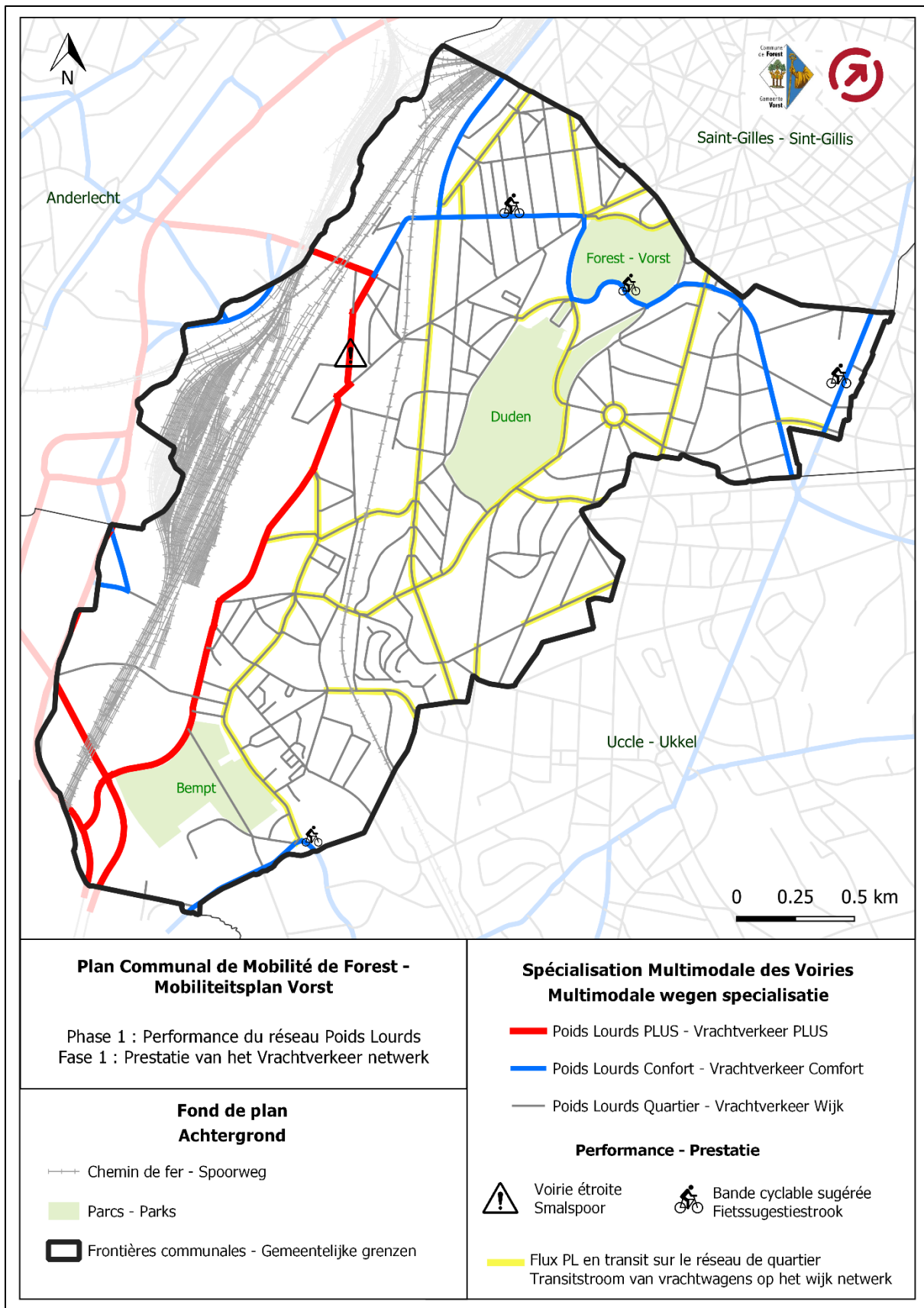
4.6.2.3 Réseau PL-QUARTIER

Présentation et performance du réseau

« Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules poids lourds sont des voiries de QUARTIER du réseau Poids lourds, lesquelles permettent d'assurer l'accessibilité de chaque voirie aux véhicules d'urgence, aux services de collecte des déchets et aux mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers »

L'ensemble des autres voiries desservant le territoire communal sont reprises dans le réseau PL-QUARTIER. A souligner le fait que certaines d'entre elles sont utilisées par des poids lourds en

transit. C'est en particulier le cas de l'avenue du Parc, mais aussi de l'avenue du Roi, des chaussées de Neerstalle et de Bruxelles, de la chaussée d'Alsemberg, de l'axe Globe – Van Volxem, de l'avenue Van Haelen, de l'axe Van Pé – V. Rousseau – Neptune, et d'autres encore.



4.7 Zones grises

4.7.1 Définition

Les zones grises sont des tronçons de voiries qui cumulent plusieurs réseaux de niveaux CONFORT et/ou PLUS, mais dont l'é étroitesse ne permet pas d'envisager un fonctionnement « satisfaisant ».

4.7.2 Identification

Une identification en deux étapes

Afin d'identifier les zones grises, deux étapes se sont succédées :

- Identification des tronçons de voirie cumulant les réseaux structurants via un système de scoring : pour chacun des réseaux, une valeur de 3 a été attribuée au tronçon de voie de niveau PLUS, de 2 pour le niveau CONFORT et de 1 pour le niveau QUARTIER ;
- Analyse des tronçons qui enregistrent les scores les plus élevés, en vue d'identifier ceux qui ne permettent pas d'envisager un fonctionnement « satisfaisant » des différents réseaux de transport.

Une cumulation des réseaux structurants en particulier sur les voies régionales

La carte ci-après met en évidence les tronçons de voies qui cumulent les réseaux structurants. Ceux qui enregistrent les valeurs les plus élevées (> 9) sont :

- L'axe Charroi – Pont de Luttre – W. Ceuppens – Reine Marie-Henriette – Besme – Albert qui est globalement repris en tant qu'axe PLUS vélo et TP (futur itinéraire de rocade en tram), et CONFORT auto et poids lourds. Certains tronçons sont en outre repris en tant qu'axe PLUS ou CONFORT piéton.
- Une partie de l'axe Deuxième Armée Britannique – Saint-Denis qui est globalement repris en tant qu'axe PLUS vélo et poids lourds, et CONFORT auto. Certaines

portions de cet axes sont également repris dans le réseau CONFORT piéton et/ou TP.

- Le tronçon nord du boulevard Van Volxem. Cet axe est repris en Vélo PLUS ainsi qu'en TP, auto et PL Confort.

Soit des voiries régionales.

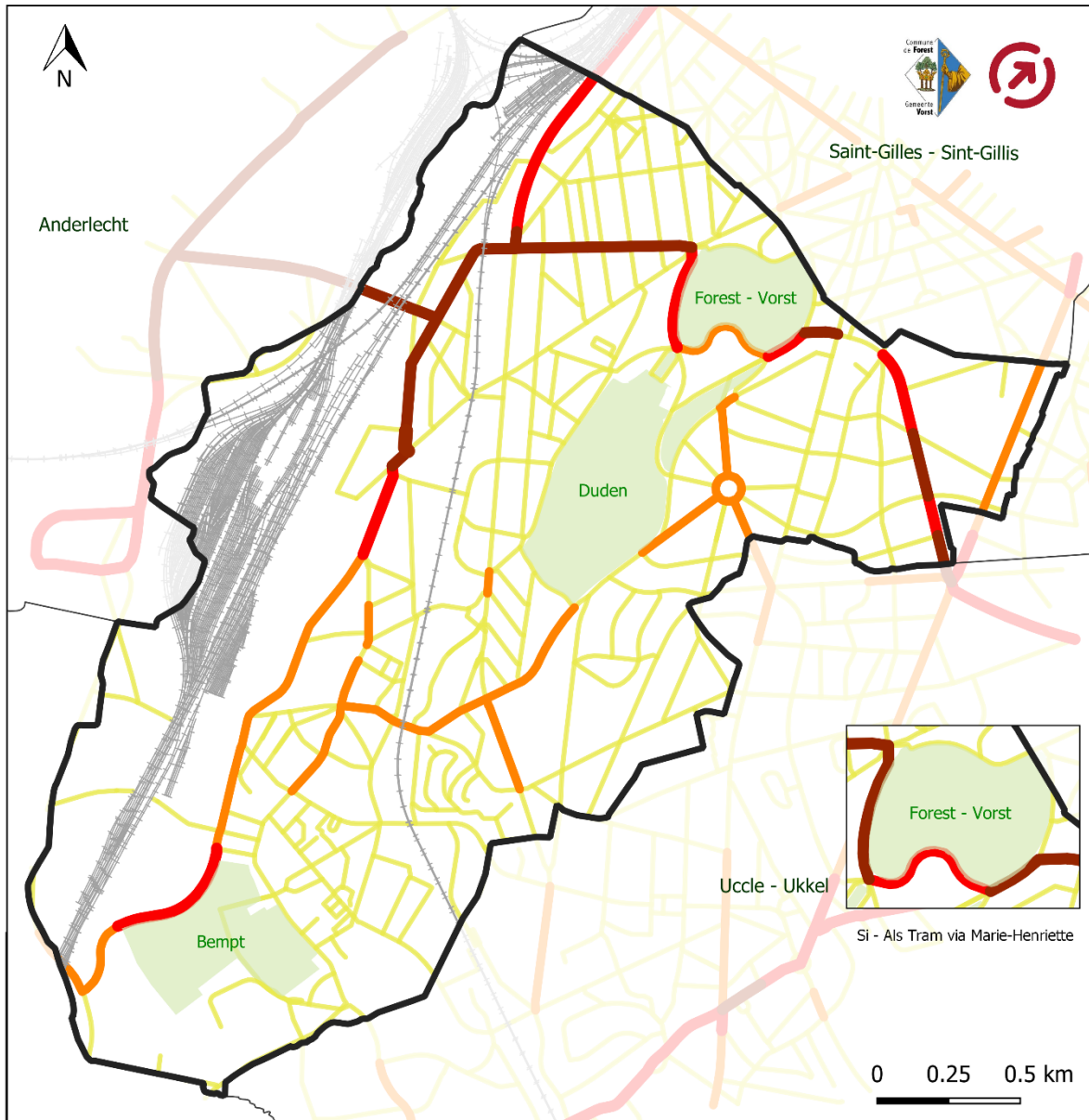
A titre indicatif, les voiries communales qui cumulent quelques réseaux structurants sont l'axe Van Pé – Rousseau, l'Altitude 100, les avenues A. Bertrand et du Globe, et l'avenue Oscar Van Goidtsnoven. Il s'agit de voiries globalement reprises dans le réseau PLUS piéton, les réseaux CONFORT (ou PLUS) vélo, et qui sont empruntées par des lignes de transport public. Elles ne constituent à l'inverse pas des voies structurantes des réseaux auto et poids lourds, à l'exception de l'avenue du Globe.

Axe Charroi – Pont de Luttre – W.Ceuppens – Reine M.-Henriette – Besme – Albert

Globalement sur cet axe, les espaces de circulation ne sont pas toujours des plus confortables pour les piétons (PLUS ou CONFORT) et les cyclistes (PLUS).

Si les piétons disposent généralement d'un trottoir pour circuler le long de ces voiries à fort trafic, celui-ci est par endroit relativement étroit pour accueillir le flux de piétons qui y circule (ex : W. Ceuppens) ou ne dispose pas d'un revêtement de qualité (ex : av. Reine Marie-Henriette). La rue du Charroi ne comporte quant à elle pas réellement de trottoir.

Quant aux réseaux cyclables, si des pistes cyclables équipent l'essentiel des voiries concernées, celles-ci consistent généralement en des pistes cyclables marquées ne présentant pas de surlargeur de sécurité vis-à-vis du trafic automobile/lourd. Par endroit, il s'agit de bandes cyclables suggérées (W. Ceuppens). Quant aux pistes présentent le long de la rue du Charroi, celles-ci sont idéalement isolées du trafic automobile/lourd, mais ne rencontre pas les standards de qualité souhaités par le PRM.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Identification des zones grises Fase 1 : Identificatie van grijze gebieden</p>	<p>Accumulation des réseaux SMV Accumulatie van MWS netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> 12 - 13 10 - 11 8 - 9 7 ou moins 7 of minder
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	

Concernant le réseau de transport public, se pose surtout la question de l'arrivée du tram de rocade ouest, en particulier si celui-ci venait à passer sur les avenues Reine Marie-Henriette et Besme¹¹. L'étude d'impact de la liaison projetée par transport public entre la station Albert et le bas de la commune de Forest (2019), met en évidence la complexité, voire l'impossibilité, d'une cumulation de sites propre tram et vélo, combinée au maintien de bandes de circulation automobile dans chacun des sens de circulation, ainsi qu'au maintien du stationnement. Des choix seront à opérer, et l'étude en question indique une perte quasi-inévitable de stationnement et propose la mise en sens unique d'un tronçon de l'av. Reine Marie-Henriette, avec bouclage local par Fauré puis Besme. Cette étude attire l'attention sur les enjeux en matière de circulation automobile de la zone Albert soulignant la nécessité de « *maintien des capacités routières sur l'axe de rocade Marie-Henriette – Besme – Albert afin de conserver son rôle de collecteur de flux à grande échelle sous peine d'engager une diffusion importante sur les réseaux locaux* ».

Des sites propres tram existent sur les autres voies, hormis la rue du Charroi qui n'est pas équipée. Elle dispose toutefois de site propre bus sur une large partie. La présence de passage sous ponts sur cet axe impliquera une nécessité probable d'abaissement de la voirie qui devra être étudiée plus finement.

De façon générale, les voiries disposent d'une certaine largeur (> 20, voire > 30m) permettant la mise en place de réseaux structurant performant et confortables. Ceci ne pourra toutefois se faire globalement qu'au détriment de la réduction de l'offre en stationnement en voirie qui occupe une large place sur les axes concernés ; une offre qui fait néanmoins l'objet d'une pression importante, particulièrement en période nocturne. Deux tronçons de voiries présentent des largeurs ne permettant de toute façon pas la mise en place de réseaux structurant et performant pour l'ensemble des modes, à savoir le tronçon le plus à l'est de la

rue du Charroi et un tronçon de l'avenue Reine Marie-Henriette (en cas de passage du tram).

A noter qu'outre le passage du tram, des incertitudes persistent aussi sur le passage d'un réseau vélo-PLUS sur l'ensemble de l'axe Charroi-Albert (cf. phase 2).

Par ailleurs, des réflexions doivent également être menées autour des carrefours concernés par cet axe, en vue de les rendre plus en adéquation avec la hiérarchie des différents réseaux, sachant qu'il s'avèrera particulièrement délicat de pouvoir offrir le standard de qualité souhaité pour chacun des modes de transport.

Axe Deuxième Armée Britannique – Saint-Denis

Sur cet axe également les conditions de circulation des piétons et des cyclistes ne sont pas des plus optimales, en particulier sur la rue Saint-Denis qui présentent des portions de voirie relativement étroites (~ 15m). Les espaces de circulation tant pour les piétons (CONFORT) que pour les cyclistes (PLUS) y sont relativement étroits.

Plus globalement, si des pistes cyclables équipent l'ensemble de cet axe, celles-ci présentent des dimensions inférieures aux standards souhaités. L'avenue du Pont de Luttre est équipée d'une piste cyclable marquée relativement peu confortable, du fait qu'elle ne présente pas de surlargeur de sécurité tant vis-à-vis de la bande de stationnement ou que de l'espace de circulation automobile entre lesquels elle est coincée.

Si sur l'avenue du Pont de Luttre les transports publics (CONFORT) disposent de site propre, ce n'est pas le cas sur la rue Saint-Denis qui ne constitue toutefois pas un point noir en termes de régularité pour les transports publics. Une réflexion pourrait être toutefois 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

¹¹ Pour rappel, diverses variantes d'itinéraires ont été étudiées. Deux ont été retenues, mais n'ont au moment de la rédaction du présent rapport aucun choix n'a été opéré : connexion entre Charroi et Albert via les avenues Reine

Marie-Henriette et Besme ; ou passage sous le parc de Forest.

amenée à s'accroître prochainement dans cette zone.

Tronçon nord de l'avenue Van Volxem

Ce tronçon de voirie qui est relativement large (~ 30 m) dispose de trottoirs globalement assez confortables (≥ 2 m) pour les piétons (Quartier, PLUS) et de site propre pour le passage des transport public (CONFORT).

En revanche, les conditions de circulation pour les cyclistes (PLUS) y est moins confortables. Les pistes cyclables marquées mises à disposition ne présentent pas de surlargeur de sécurité que ce soit vis-à-vis de l'espace de circulation automobile que de la zone de stationnement entre lesquels elle est « coincée ». Vu la largeur de la voirie des marges de manœuvre existent, mais nécessiteront peut-être la suppression d'une bande de stationnement.

Tout comme pour l'axe Charroi – Albert une réflexion doit être menée concernant le passage du réseau vélo-PLUS via cet artère vu le passage de deux réseaux parallèle : vélo-PLUS le long des voies de chemin de fer et vélo-CONFORT rue de Mérode.

Avenue Brugmann

Les constats sont globalement les mêmes pour l'avenue Brugmann, qui n'est toutefois pas parcourue par de réseaux PLUS. Les cyclistes n'y disposent pas de conditions de déplacement confortables. Ils sont mêlés à la circulation automobile (bandes cyclables suggérées).

La voirie est moins large et ne dispose que d'une bande de stationnement dans chaque sens de circulation. La pression en stationnement y est assez forte que ce soit en soirée ou journée (> 85%).

Axe Neerstalle – Bruxelles

Les chaussées de Bruxelles et de Neerstalle constituent par endroit des axes structurant pour les piétons et sont repris dans le réseau TP-CONFORT. Elles n'offrent pas de conditions de circulation optimales pour les piétons, et constituent un point noir pour le transport public en particulier en traversée du cœur de Forest qui

constitue un véritable goulot pour les bus et les trams. Ces voiries étroites n'offrent toutefois pas la possibilité de mise à disposition conjointe de site propre pour les transports publics et d'espace de dimension confortables pour les piétons tout en maintenant l'offre en stationnement existante.

Des choix seront donc à opérer. Le projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest s'est déjà penché sur la question et propose la mise en zone de rencontre des tronçons de voiries traversant le cœur de Forest. Par ailleurs, le projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle entrevoit une amélioration des espaces de circulation des piétons, ainsi que des espaces de circulation spécifiques pour les cyclistes sur certains tronçons.

Voiries communales

Certaines voies communales cumulent donc des réseaux structurants (piétons, vélo et/ou de transport public).

Parmi celles-ci, la rue Van Pé est relativement étroite et ne permet la mise en place de réseau confortable et séparé pour tous les modes de transport (P-CONFORT, V-CONFORT, TP-CONFORT). Une mixité des circulation devra y être envisagée tel que c'est le cas actuellement.

Par ailleurs une réflexion devra être menée :

- 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 ;
- Atitude 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.

4.7.3 Synthèse

En résumé, différents tronçons de voiries constituent de réelles zones grises qui ne pourront pas offrir les standards de qualité souhaités pour chacun des modes de transport eu égard à leur hiérarchie respective. Des choix devront être opérés. Il s'agit notamment d'un tronçon de la rue du Charroi, de la rue Saint-Denis, ou encore de l'avenue Reine Marie-Henriette (particulièrement en cas du passage du tram de rocade ouest).

Certaines voiries présentent à l'inverse des largeurs suffisantes, mais la réalisation de réseaux performants pour l'ensemble des modes nécessitera le cas échéant la suppression de zones de stationnement, là aussi des choix devront donc être opérés sachant que les voies concernées sont soumises à forte pression en stationnement.

Une attention particulière devra également être portée à certains carrefours, en vue d'y garantir dans la mesure du possible la performance des différents réseaux de transport – sachant toutefois qu'il s'avèrera particulièrement délicat de pouvoir offrir le standard de qualité souhaité pour chacun des modes de transport. Parmi ceux-ci le carrefour Charroi/Luttre, Wiels ou encore Albert.

5. AXE 2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DE MAILLES APAISÉES



5.1 Définition et objectif

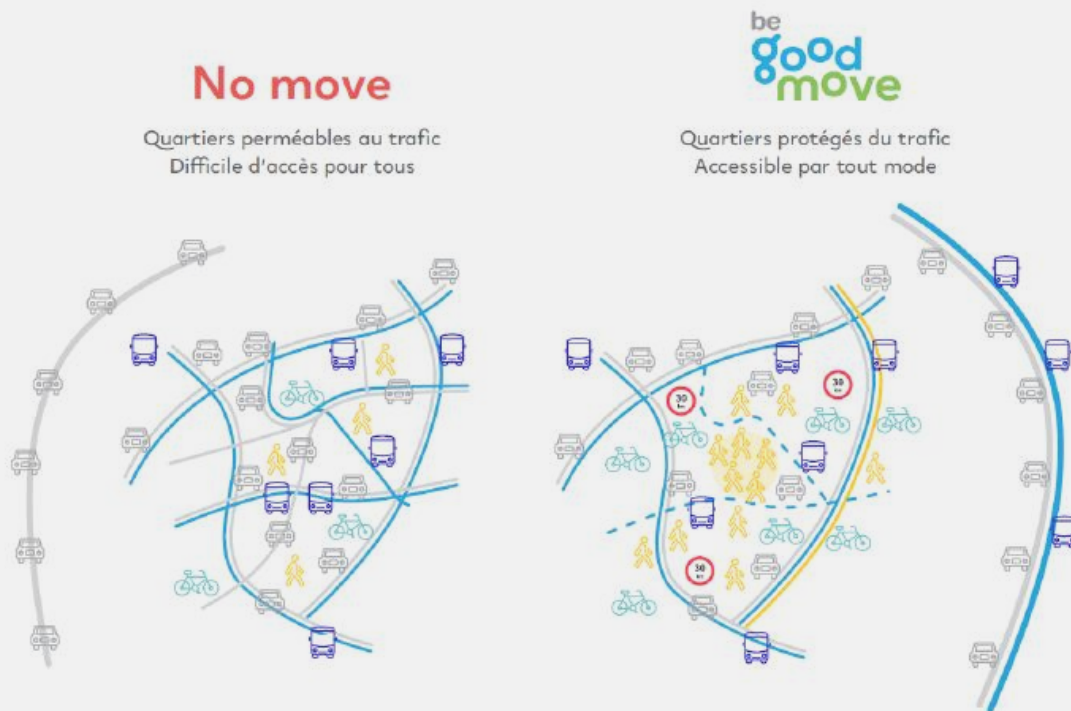


Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier

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 »¹².

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 »¹³. 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** »¹⁴.

A 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.

¹² Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.75).

¹³ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.160).

¹⁴ Source : Plan Régional de Mobilité – GoodMove (p.258).

5.2 Présentation des mailles

Forest, couverte par 6 mailles... mais concernée principalement par celles de Neerstalle, Globe-Altitude 100, et Saint-Gilles dans une moindre mesure

Au total, six mailles couvrent le territoire forestois (cf. carte ci-après) :

- « **Neerstalle** » qui couvre globalement le bas de Forest et qui s'articule autour de cœur névralgique de la commune. Cette maille s'étend également partiellement sur Uccle ;
- « **Globe – Altitude 100** » qui couvre une large partie de la partie haute de Forest et s'étend également largement sur Uccle ;
- « **ParviS** » dont l'étendue est limitée à quelques voiries dans la partie sud de Forest. Cette maille s'étend surtout sur Saint-Gilles ;
- « **Industrie 1** » et « **Industrie 2** » qui ne sont desservies que par un nombre très limitées de voiries et englobent essentiellement les zones d'activité économique et les infrastructures ferroviaires présentes dans la partie ouest de la Commune ;
- « **Chatelain-Brugmann** » qui ne s'étend que de manière très marginale sur le territoire forestois

Les sections suivantes synthétisent pour chacune des mailles – en complément des éléments présentés ci-avant en ce qui concerne la spécialisation multimodale des voiries – les principaux constats et enjeux en matière de :

- **Charge de trafic** et de **trafic de transit** ;
- **Sécurité routière** ;

Par ailleurs, pour chacune de ces mailles seront succinctement présentés les pôles générateurs de déplacements qui les composent.

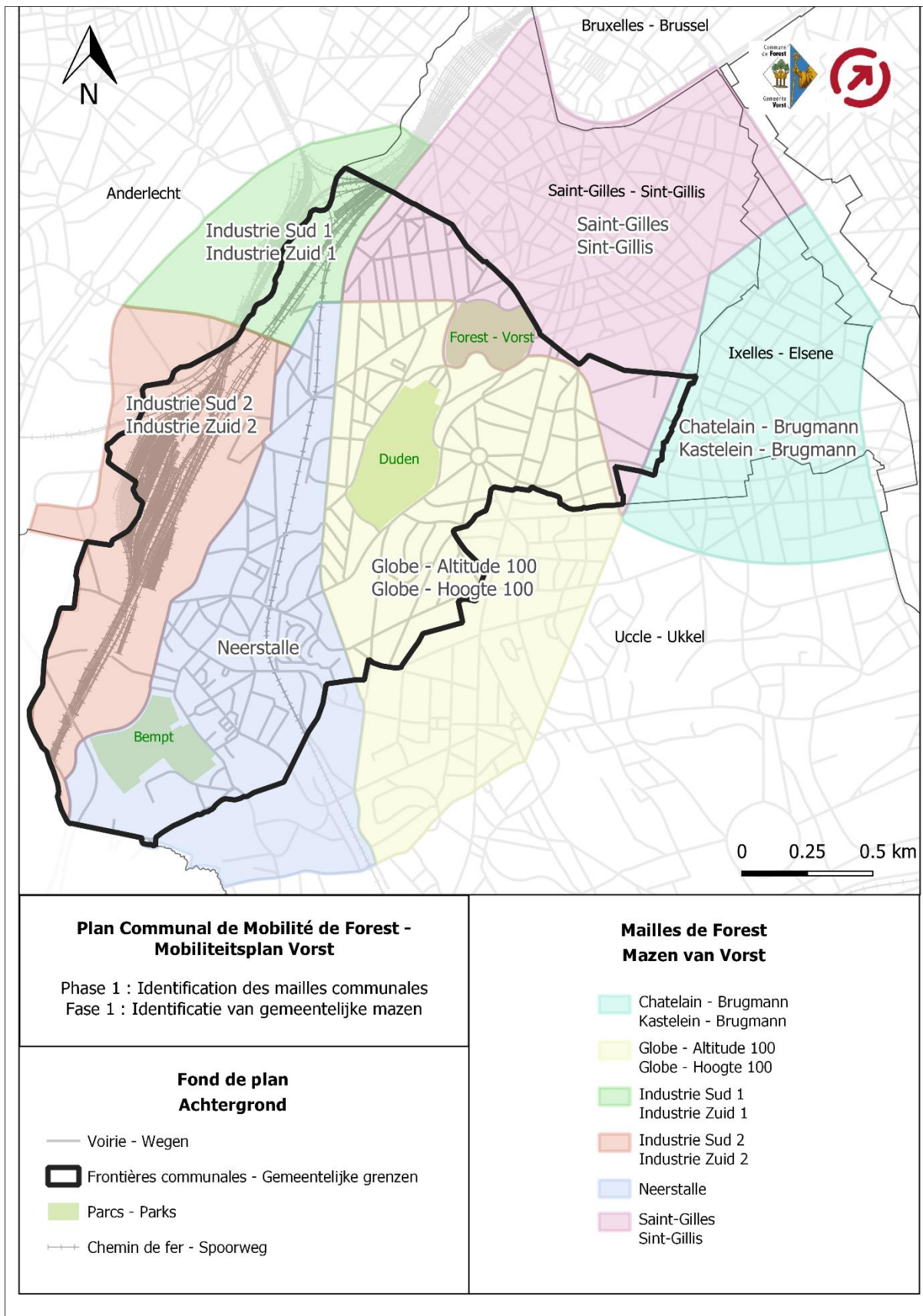
Remarques :

A noter que cette analyse se fera essentiellement pour les portions de mailles situées sur le territoire forestois.

A noter également que les mailles « Neerstalle » et « Saint-Gilles » font l'objet d'un Contrat Local de Mobilité¹⁵ en parallèle de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité. Elles sont donc très largement étudiées dans le cadre de ce dispositif. Le présent PCM se concentrera donc de manière plus approfondie sur la maille « Globe-Altitude 100 », mais dressera néanmoins un constat général des enjeux pour les autres mailles et définira les lignes directrices de la stratégie d'apaisement à adopter en adéquation avec la vision développée dans le présent PCM.

¹⁵ 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.



5.3 Synthèse des enjeux

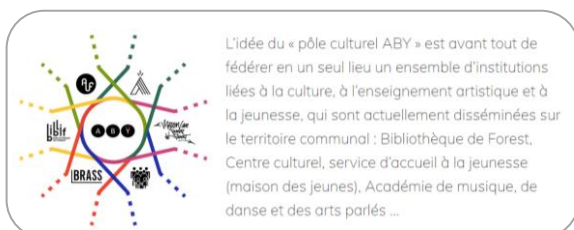
5.3.1 Maille « Neerstalle »

Une maille multifonctionnelle générant des déplacements multiples et variés...en particulier en lien avec son centre qui concentre nombre de pôles de déplacements

La maille « Neerstalle » est globalement moyennement densément peuplée et coupée en deux par des voies de chemin de fer.

Elle se caractérise par sa multifonctionnalité. Elle comprend divers pôles de déplacements dont la grande majorité est située en son centre qui s'articule autour de la place Saint-Denis et ses alentours, véritable pôle commercial mais aussi de vie et d'échange. Les commerces de ce pôle sont essentiellement de l'Horeca, des produits de quotidienneté ou des services¹⁶. Il s'agit d'un pôle d'attractivité local attirant une population vivant ou travaillant essentiellement dans le quartier (ou les quartiers voisins). Selon l'enquête menée par Hub.brussels auprès des personnes sillonnant dans ce quartier, la plupart s'y sont d'ailleurs rendus à pied, et y viennent quotidiennement. Deux marchés hebdomadaires prennent également place tous les mardis après-midi et samedi matin sur la place.

Le centre de Forest abrite également l'administration communale, et l'Abbaye de Forest qui amené à s'ériger en véritable pôle culturel.



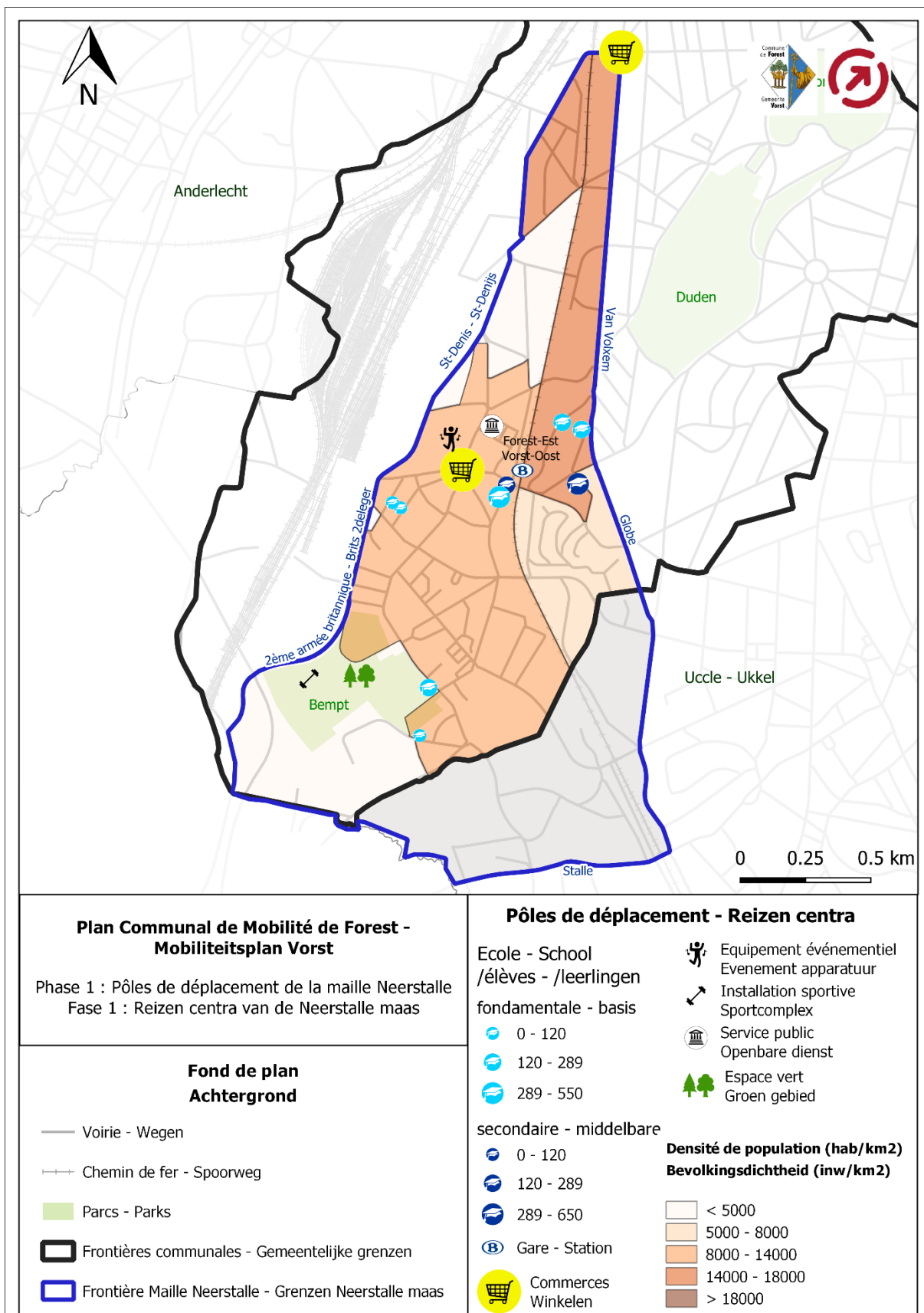
Source : aby.brussels

A quelques minutes à pied seulement de ce centre d'activité se trouve la gare de Forest-Est, fréquentée quotidiennement par près de 500 personnes en semaine et une centaine le week-end. Cette gare, desservie par les trains S1 (Nivelles-Bruxelles-Anvers) est de rayonnement local et donc essentiellement utilisé par les habitants et autres usagers du quartier et des quartiers environnants. Bien que de taille et de fréquentation modeste, cette gare peut jouer un rôle clé dans l'apaisement de la maille. En effet situé en son centre et proche de nombreux pôles de déplacements elle permettrait de sortir ou entrer dans la maille sans encombrer les voiries internes, en particulier pour les déplacements en lien avec le reste de la Région (et les régions voisines).

Plusieurs écoles (fondamentales et secondaires) sont aussi présentes dans la maille (dont les plus importantes sont proches de la gare de Forest Est).

Le sud de la maille abrite le parc Bempt, un espace vert davantage générateurs de déplacements en été qu'en hiver et d'attire assez local. A proximité se trouve également plusieurs terrains de sport (football, pétanque), ainsi qu'un pôle d'activité commerciale et économique (en extension du pôle situé sur le territoire de Drogenbos).

¹⁶ Source : Hub.brussels



Plusieurs itinéraires de transit identifiés...

Bien que plusieurs éléments soient de nature à limiter toute possibilité ou intérêt de transit à travers la maille (présence de voies de chemins de fer au sein de celle-ci mais aussi à l'ouest de la maille entre Anderlecht et Forest ; présence du ring permettant des déplacements en rocade rapide entre le sud-ouest et le sud de la Région ; présence de voies structurantes en bordure de mailles davantage attractive ; « fermeture » de la place Saint-Denis ; existence de multiples sens uniques de circulation ; ...), plusieurs itinéraires de transit ont été identifiés au sein de la maille et repris sur la carte ci-après.

...notamment sur des axes structurants pour les piétons et les cyclistes

Les voies victimes d'un trafic de transit sont notamment des voies empruntées par des réseaux structurants pour les piétons, les cyclistes (et les transports publics), dont les chaussées de Bruxelles et de Neerstalle, la rue Van Pé, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique...ou encore les rues du Delta et du Patinage.

Des axes parfois fortement empruntés et des embarras de circulation dans le cœur de Forest

Les données de charge de trafic à disposition¹⁷ mettent en évidence un trafic non négligeable (> 5.000 véh./j) sur plusieurs axes desservant la maille :

- > 10.000 véh./j chaussée de Neerstalle ;
- > 5.000 véh./j chaussée de Bruxelles et rue JB Vanpé
- Probablement également sur le boulevard de la Deuxième Armée Britannique.

Le cœur de la maille, qui concentre de nombreux pôles de déplacements, est aussi victime d'embarras de circulation durant les heures de pointe du matin et du soir, impactant sur la régularité et la vitesse commerciale des multiples lignes de transport publics qui desservent le centre, ainsi que sur la qualité et la convivialité de déplacements des modes actifs.

¹⁷ Bruxelles-Mobilité (2017)

¹⁸ Les Zaca sont définies en combinant 6 critères : nombres d'accidents, gravité, nombres d'usagers vulnérables,

Le centre de cette maille doit être vue comme un lieu de destination et non de transit (excepté pour les transports publics). D'autant que nombre des déplacements sont effectués par des personnes du quartier et des environs, les modes de déplacements actifs constituent des choix à promouvoir et à faciliter. Il en est de même des transports publics pour les déplacements à plus large échelle au vu de la relativement connexion du quartier.

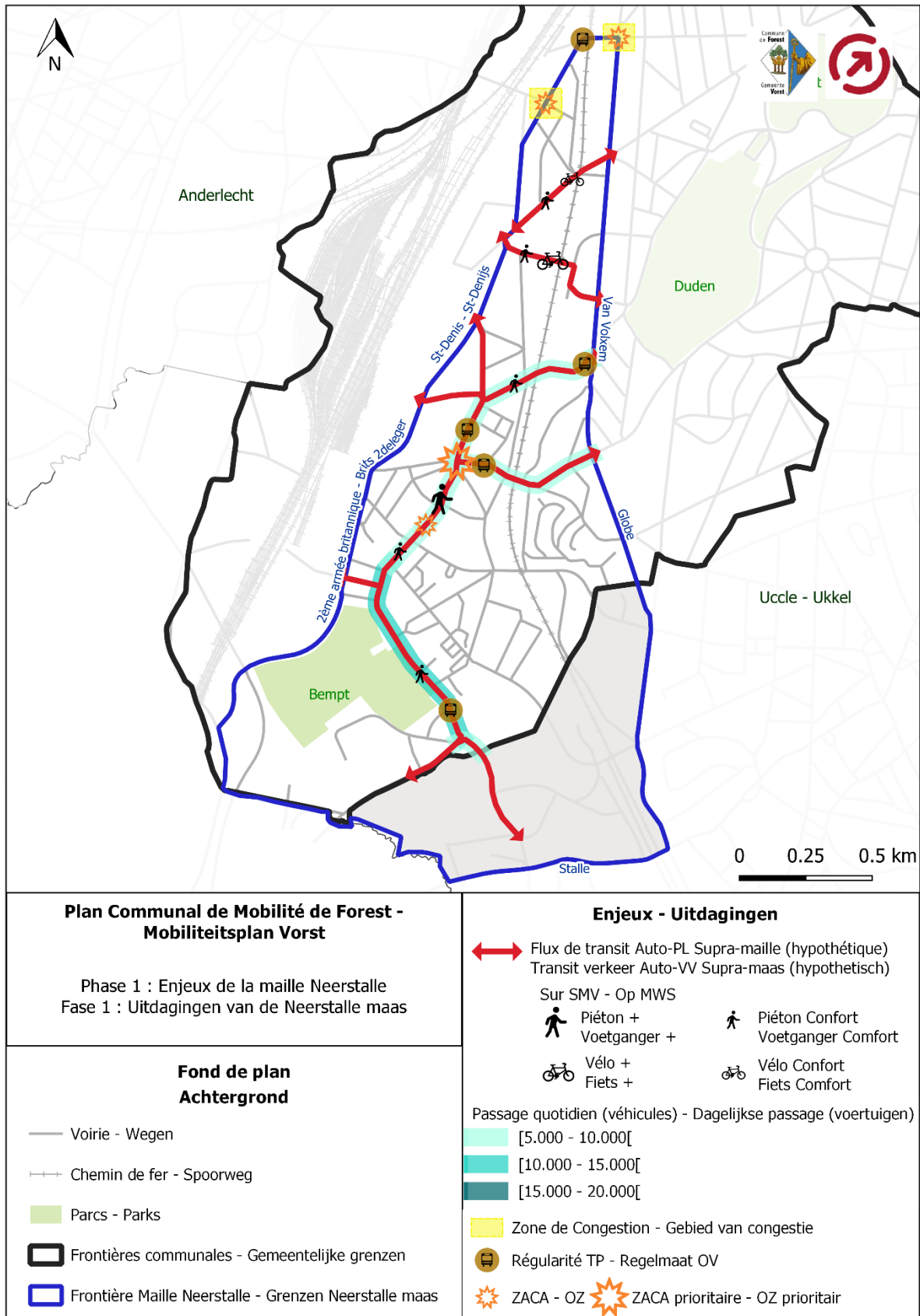
Le cœur de Forest particulièrement accidentogène

Le carrefour Bruxelles / Vanpé / Neerstalle / place Saint Denis est repris dans le top 30 des Zones à concentration d'accident (ZACA) de la Région de Bruxelles-Capitale¹⁸. Il s'agit de la principale zone accidentogène recensé au sein de la maille mais aussi à l'échelle de la Commune. Par ailleurs, la maille ne comporte pas d'autre ZACA.

Depuis ce 1^{er} janvier 2021, la vitesse de circulation dans l'ensemble de cette maille est limitée à 30 km/h. Une nouvelle réglementation pour nombre de voiries. Il y aurait donc lieu de porter une attention particulière au bon respect de cette nouvelle limitation – en particulier sur la chaussée de Bruxelles et la chaussée de Neerstalle compte tenu de leur caractère prioritaire (sur les autres voies de circulation).

Le centre de Forest est globalement au centre des différents enjeux de la maille, mais ne constitue pas le seul lieu qui doit faire l'objet d'une attention particulière. Plusieurs axes, parfois structurants pour les piétons, cyclistes et les transport publics, font l'objet d'un trafic de transit et/ou accueillent un trafic automobile non négligeable.

longueur de la zone, nombres de véhicule STIB impliqués et quantité de trafic.



5.3.2 Maille «Globe/Altitude 100»

Une maille comportant de nombreux pôles de déplacements de nature diverses ... tant sur la partie forestoise

La maille Globe – Altitude 100 est une maille de taille moyenne (environ 3,4km²) présentant une densité de population moyennement à assez élevée sur la partie forestoise (en exemptant le parc Duden). Ce dernier isole d'ailleurs quelque peu les parties ouest et est de la maille côté forestois qui constituent de ce fait des entités assez distinctes.

Le quartier est est articulé autour de l'Altitude 100 repris comme noyau d'identité locale. Ce quartier est relativement multifonctionnel et génère de nombreux déplacements de nature variés. Il comporte un noyau commercial à hauteur de l'Altitude 100 (d'envergure toutefois plus petite que celui du cœur de Forest), ainsi qu'un liseré commercial sur la chaussée d'Alseberg. Il comprend également plusieurs écoles fondamentales et une école secondaire. S'y trouve également l'hôpital Molière Longchamps.

Le quartier ouest est davantage résidentiel mais comporte également quelques établissements scolaires.

La maille abrite également l'un des principaux pôles de déplacements présents sur le territoire communal : la salle de spectacle de Forest National qui peut accueillir jusqu'à 8.000 personnes en une soirée (souvent plusieurs événements par semaine). Celle-ci est située en bordure ouest de la maille.

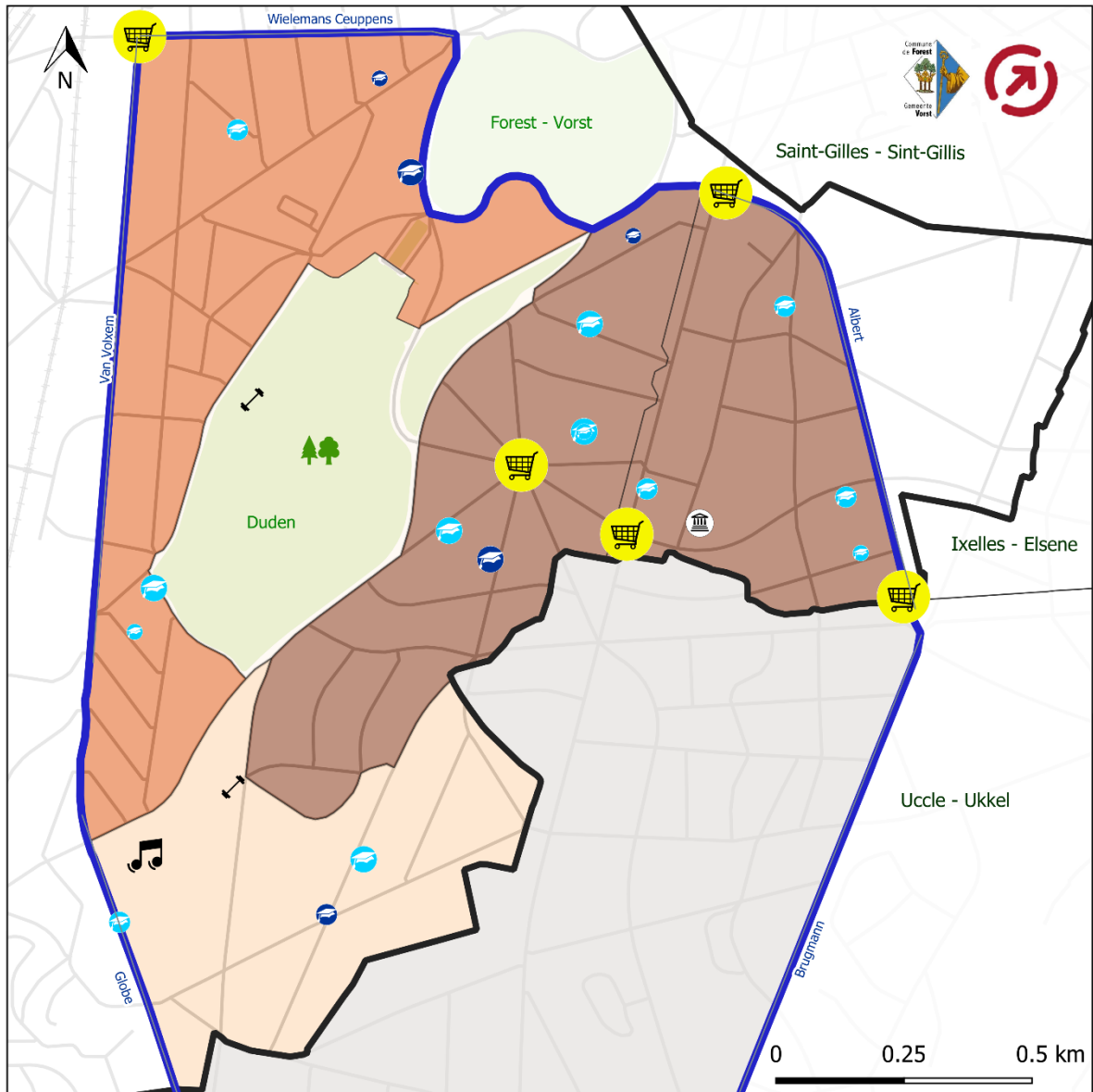
Le parc Duden isolant les parties nord-ouest et est de la maille constituent également un pôle de déplacements attirant de nombreux joggeurs et promeneurs du quartier. Il abrite également le stade de football de l'Union Saint-Gilloise, également d'une capacité d'environ 8000 personnes avec plusieurs rencontres par mois.

Les générateurs de déplacements sont donc nombreux et variés côté forestois avec de nombreux commerces, des pôles d'envergure supra-local attirant ponctuellement des milliers de visiteurs, pas moins d'une douzaine d'écoles, etc.

...que sur la partie ucquoise

La maille présente un caractère également multifonctionnel côté ucquois qui s'articule autour de son cœur administratif et commercial identifié comme noyau d'identité local. S'y trouve également plusieurs écoles.

Enfin, il faut noter la présence de plusieurs noyaux commerciaux et noyaux d'identité local en bordure de maille : Vanderkindere, Albert et Wiels.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p>	<p>Pôles de déplacement - Reizen centra</p>
<p>Phase 1 : Pôles de déplacement de la maille Globe-Altitude 100 Fase 1 : Reizen centra van de Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p>Ecole - School /élèves - /leerlingen fondamentale - basis</p> <p>🏠 [0 - 120[🏠 [120 - 289[🏠 [289 - 550[🏠 [0 - 120[🏠 [120 - 289[🏠 [289 - 650[</p> <p>🏠 Commerces Winkelen</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>— Voirie - Wegen</p> <p>🌳 Parcs - Parks</p> <p>▭ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p> <p>▭ Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p>🏠 Installation sportive Sportcomplex</p> <p>🏠 Service public Openbare dienst</p> <p>🌳 Espace vert Groen gebied</p> <p>🎵 Forest National Vorst Nationaal</p> <p>Densité de population (hab/km2) Bevolkingsdichtheid (inw/km2)</p> <p>▭ < 5000 ▭ 5000 - 8000 ▭ 8000 - 14000 ▭ 14000 - 18000 ▭ > 18000</p>

Une vaste campagne de comptages réalisée en vue d'évaluer la charge de trafic circulant au sein de la maille...

Dans le cadre de l'élaboration du présent PCM, une campagne de comptages a été réalisée durant le mois d'octobre 2020 en vue d'évaluer la charge de trafic circulant au sein de la maille. Une trentaine de compteurs à tube ont été placés aux entrées/sorties de maille et un comptage directionnel effectué durant les heures de pointe du matin et du soir au droit de 3 carrefours (Bruxelles/Mystère/Tropique ; Bruxelles/Charme/Massenet/Melon ; Mozart/ Sept Bonniers/ Neptune/Armures).

Les résultats de ces comptages sont repris sur la carte ci-après et exprimés en nombre d'équivalents-véhicules par heure.

Remarques :

Les valeurs ont été quelques peu ajustées en vue de tenir compte de la situation de crise sanitaire existante au moment de la réalisation de la campagne de comptage :

- Pour les comptages automatiques (15/10/2020), 12% de véhicules ont été ajoutés ;
- Pour les comptages manuels (22/10/2020), 20% de véhicules ont été ajoutés.

Ces ajustements ont été réalisés sur base de l'analyse comparative effectuée par Bruxelles-Mobilité au droit de son réseau routier (comparaison 2019-2020).

A noter également que l'avenue Massenet était en voirie réservée à la circulation locale (elle était fermée au carrefour avec le square Lainé) – suite à des aménagements spécifiques dans le cadre de mesure COVID.

Des voiries de quartier (trop) fortement utilisées

La campagne de comptages met en évidence la très forte charge de trafic sur nombres d'axes routiers desservant la maille :

- **>15.000 evp/j** boulevard G. Van Haelen ;
- **>10.000 evp/j** av. du Domaine et av. Besme/Jupitrer ;
- **~ 10.000 evp/j** av. Rousseau ;
- **~ 8.000 evp/j** ch. d'Alsemberg et av. Molière ;
- **~ 7.500 evp/j** rue Roosendael.

D'autres voiries absorbent également plusieurs milliers de véhicules quotidiennement

...en (grande) partie par des véhicules en transit

Si les charges de trafic peuvent en partie s'expliquer par un trafic local (à destination et/ou en provenance de la maille), elles s'expliquent aussi et parfois en grande partie par un trafic de transit. C'est le cas sur l'ensemble des voiries nommées précédemment, mais également de voiries accueillant un moindre trafic telle que la chaussée de Bruxelles par exemple.

La maille offre en effet de multiples possibilités de transit et constituent des itinéraires privilégiés pour nombre de déplacements à petite ou plus large échelle et dont les points d'origine et de destination sont situés en dehors de celle-ci.

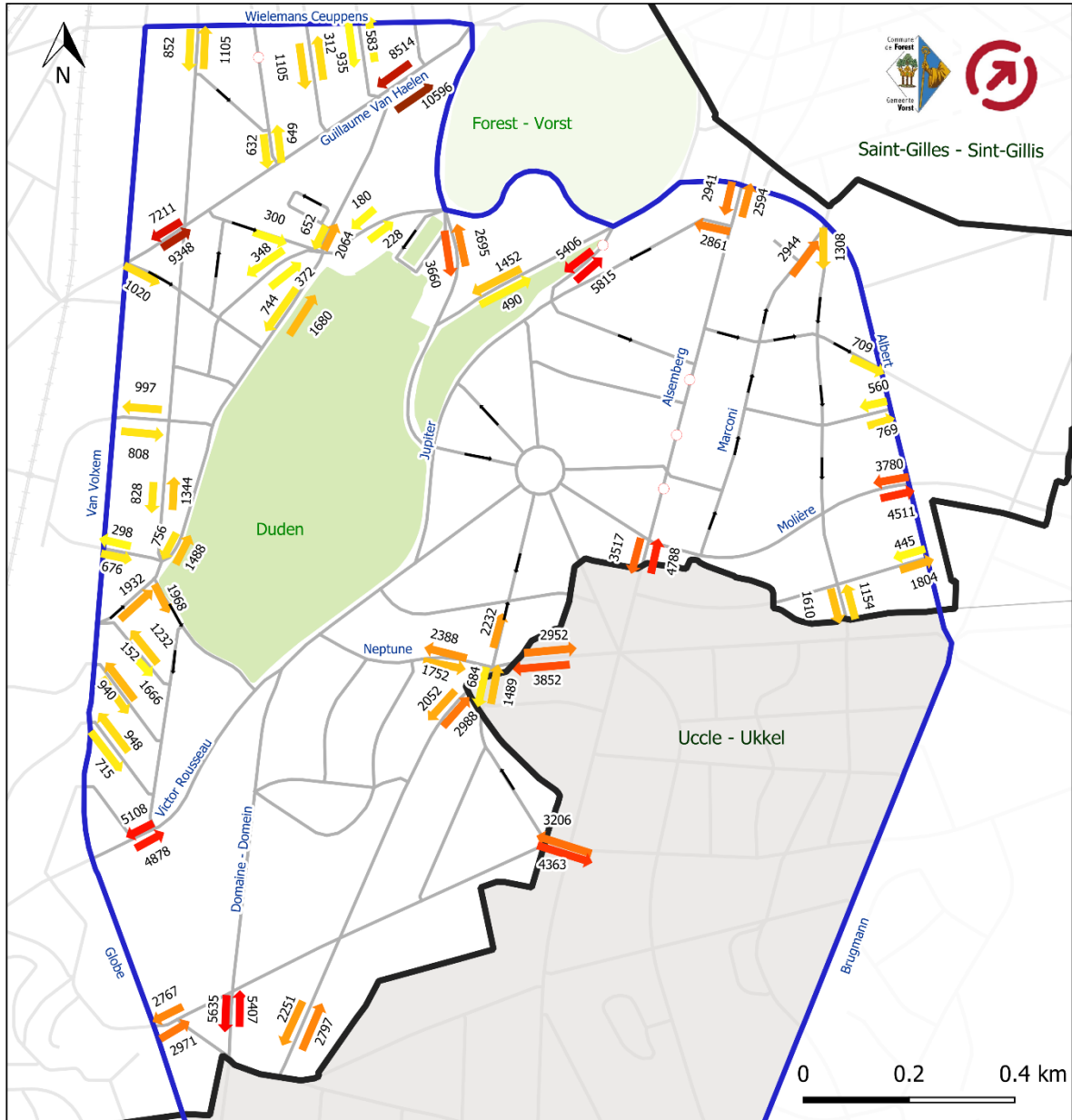
... impactant la qualité et la convivialité de vie, et le confort de déplacement des modes actifs notamment sur des axes structurants

Ces charges de trafic ne contribuent évidemment pas à un quartier apaisé et convivial. En outre, elles sont parfois mesurées sur des axes structurants pour les piétons et les cyclistes, et/ou qui sont empruntés par des lignes de transports publics. C'est le cas par exemple du boulevard Guillaume Van Haelen, de l'avenue Victor Rousseau, de l'avenue de Besme, de la chaussée d'Alsemberg ou encore de l'avenue Molière.

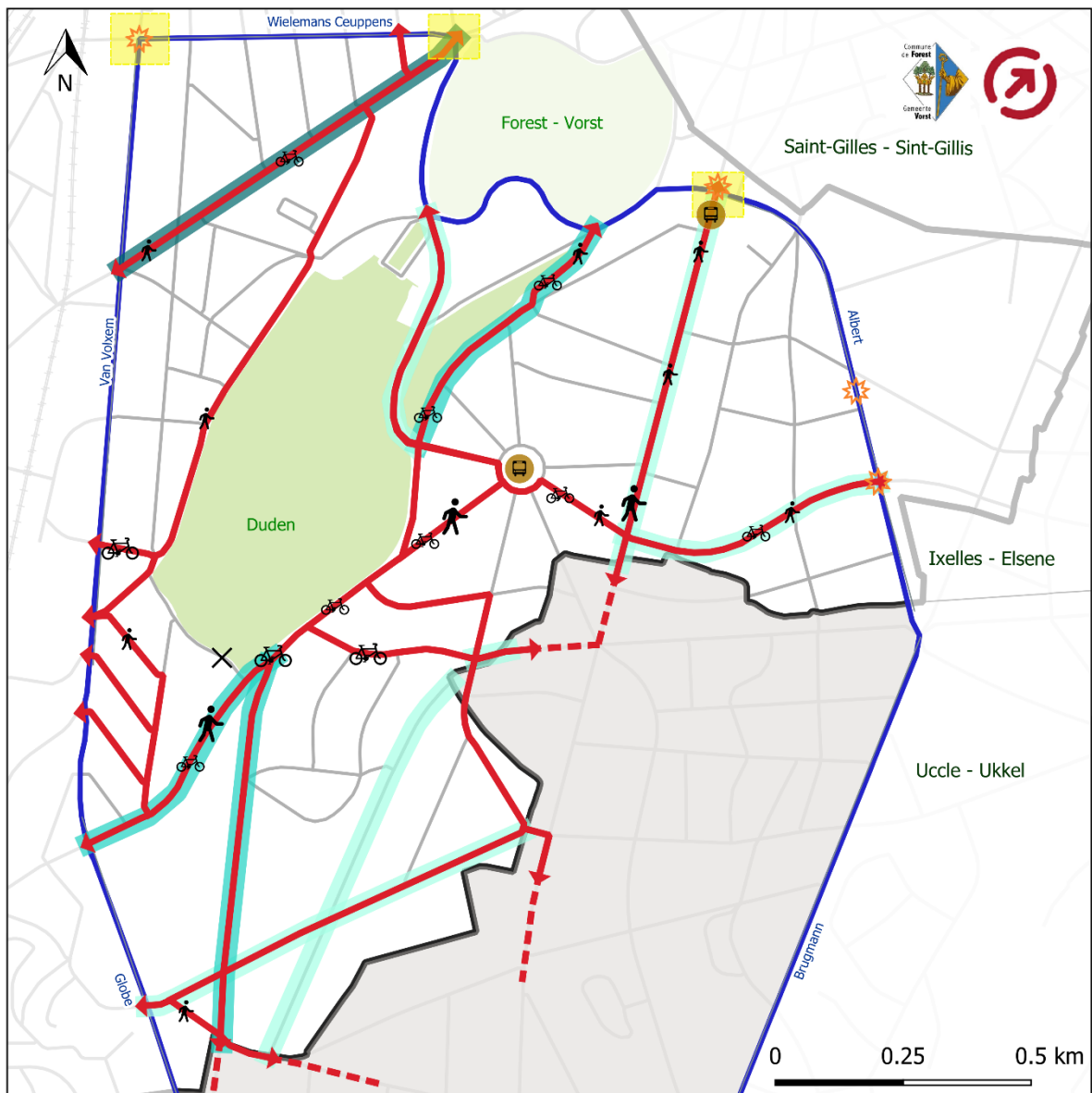
Pas de zone à concentration d'accident

La maille ne comporte pas de zone particulièrement accidentogène (aucune des 100 premières ZACA – Zone à concentration d'accident). Plusieurs sont présentes en bordure de maille.

Depuis ce 1^{er} janvier 2021, la vitesse de circulation dans l'ensemble de cette maille est limitée à 30 km/h. Ce qui était déjà le cas sur la quasi-totalité des voiries desservant ce quartier préalablement à la mise en place de la Ville 30 en Région de Bruxelles-Capitale. En particulier pour celles qui ne l'étaient pas encore, il y aura lieu de s'assurer du respect de la nouvelle réglementation, notamment chaussée d'Alsemberg ou encore boulevard Guillaume Van Haelen compte tenu de leur caractère rectiligne et du fait qu'actuellement ces axes sont soumis à un trafic de transit non négligeable.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Charge quotidienne de trafic de la maille Globe-Altitude 100 Fase 1 : Dagelijkse Belasting van het verkeer van de Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p>Comptages des jeudis 15 et 22/10/20 Tellingen van donderdagen 15 en 22/10/20</p> <p>Graduation en fonction de la charge Belastingsafhankelijke schaling</p> <p>→ 152 → 1.870 → 4.052 → 6.233 → 10.596</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voirie - Wegen ■ Parcs - Parks ▭ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen ▭ Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas 	<ul style="list-style-type: none"> — Sens Unique - Verboden Richting ○ Voie fermée ou en travaux Weg gesloten of in aanbouw



<p align="center">Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Enjeux de la partie forestoise de la maille Globe-Altitude 100 Fase 1 : Uitdagingen van het part van Vorst van de Globe-Hoogte 100 maas</p>	<p align="center">Enjeux - Uitdagingen</p> <p>↔ Flux de transit Auto-PL Supra-maille (hypothétique) Transit verkeer Auto-VV Supra-maas (hypothetisch) Sur SMV - Op MWS</p> <table border="0"> <tr> <td> Piéton + Voetganger +</td> <td> Piéton Confort Voetganger Comfort</td> </tr> <tr> <td> Vélo + Fiets +</td> <td> Vélo Confort Fiets Comfort</td> </tr> </table> <p>Passage quotidien (véhicules) - Dagelijkse passage (voertuigen)</p> <table border="0"> <tr> <td> [5.000 - 10.000[</td> <td rowspan="3"> Zone de Congestion Gebied van congestie</td> <td rowspan="3"> Impasse Dood spoor</td> </tr> <tr> <td> [10.000 - 15.000[</td> </tr> <tr> <td> [15.000 - 20.000[</td> </tr> <tr> <td> Régularité TP Regelmaat OV</td> <td> ZACA OZ</td> <td></td> </tr> </table>	Piéton + Voetganger +	Piéton Confort Voetganger Comfort	Vélo + Fiets +	Vélo Confort Fiets Comfort	[5.000 - 10.000[Zone de Congestion Gebied van congestie	Impasse Dood spoor	[10.000 - 15.000[[15.000 - 20.000[Régularité TP Regelmaat OV	ZACA OZ	
Piéton + Voetganger +	Piéton Confort Voetganger Comfort												
Vélo + Fiets +	Vélo Confort Fiets Comfort												
[5.000 - 10.000[Zone de Congestion Gebied van congestie	Impasse Dood spoor											
[10.000 - 15.000[
[15.000 - 20.000[
Régularité TP Regelmaat OV	ZACA OZ												
<p align="center">Fond de plan Achtergrond</p> <table border="0"> <tr> <td> Voirie - Wegen</td> </tr> <tr> <td> Parcs - Parks</td> </tr> <tr> <td> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</td> </tr> <tr> <td> Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas</td> </tr> </table>	Voirie - Wegen	Parcs - Parks	Frontières communales - Gemeentelijke grenzen	Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas									
Voirie - Wegen													
Parcs - Parks													
Frontières communales - Gemeentelijke grenzen													
Frontière Maille Globe-Altitude 100 Grenzen Globe-Hoogte 100 maas													

5.3.3 Maille « Saint-Gilles »

Quelques pôles de déplacements sur la partie forestoise

La partie de maille sur le territoire forestois est assez limitée. Elle s'étend sur des quartiers présentant une densité de population moyennement élevée (Brugmann) à élevée (bas Forest) comportant quelques pôles générateurs de déplacements :

- Quelques établissements scolaires de tailles globalement assez réduites et essentiellement concentrés dans la partie ouest ;
- La prison de Forest dans la partie est.

La maille Saint-Gilles est aussi constituée d'un espace vert conséquent : le parc de Forest qui attire nombre de personnes et familles forestoises, mais aussi d'autres territoires.

Enfin, trois zones commerciales se trouvent en bordure de maille : Wiels, Albert, et Vanderkindere.

Des axes fréquentés par plus de 10.000 véhicules quotidiennement

Les comptages quinquennaux de 2017 indiquent que plusieurs axes sont fortement utilisés. Il s'agit d'anciens axes repris comme voirie inter-quartier dans le précédent PRM, et qui sont utilisés comme axe de transit :

- Les avenues du Roi (~ 12.000 véh.) et du Parc (~ 18.000 véh.) qui permettent respectivement de rejoindre, la gare du midi, et la porte de Hal et Ixelles depuis le rond-point Rochefort ;
- La chaussée d'Alsemberg (> 10.000 véh./j) qui constitue un itinéraire privilégié pour connecter Uccle et Forest à Saint-Gilles et ensuite au centre-ville ;
- L'avenue Molière (~ 8.000 véh./j) connectant Forest au bas d'Ixelles, et à l'avenue Louise.

Ces voies constituent en outre des axes structurants pour les piétons et les cyclistes.

Pas de ZACA

La partie Forestoise de la maille ne contient aucune zone particulièrement **accidentogène** (aucune des 100 premières ZACA – Zone à concentration d'accident).

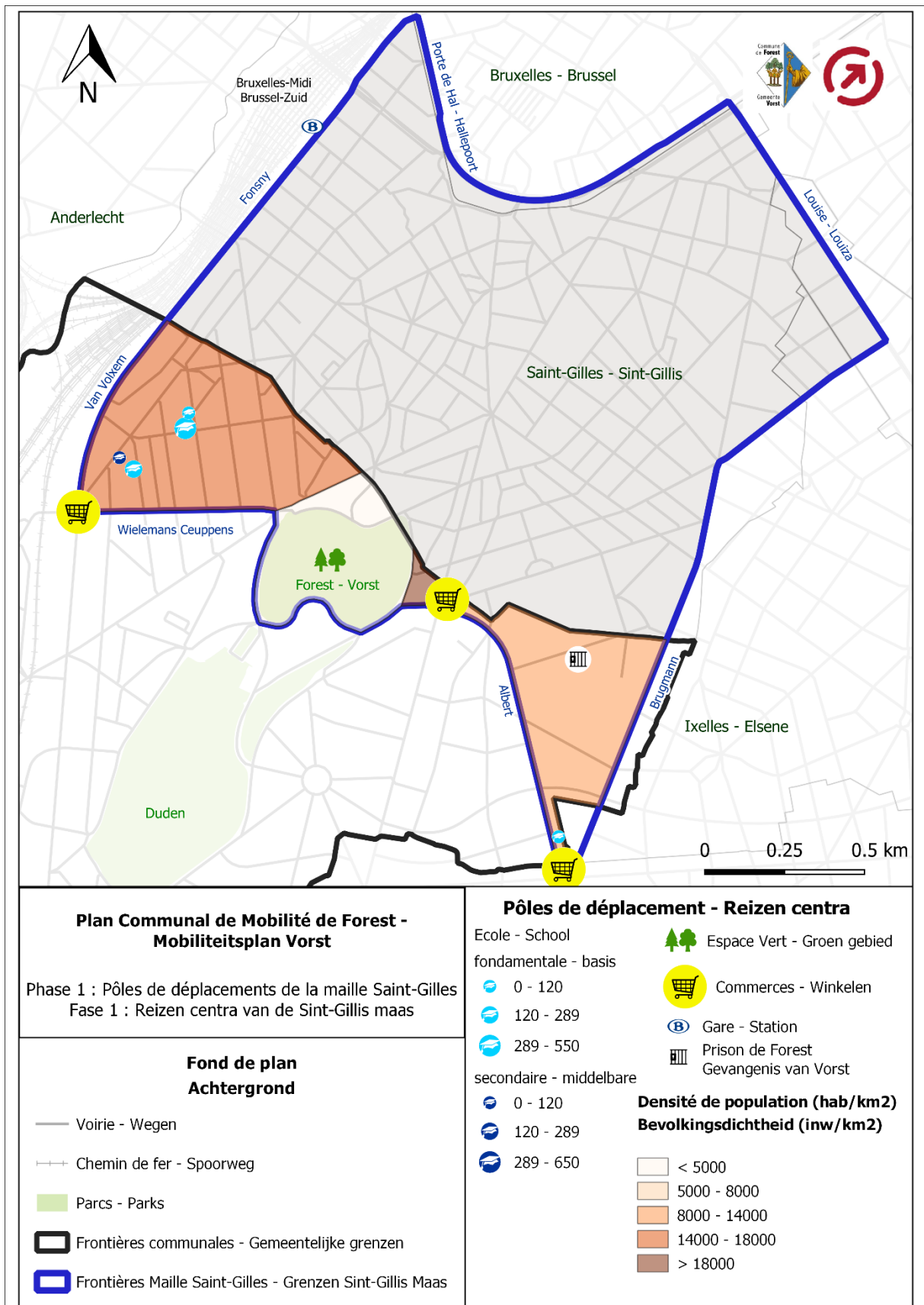
Depuis ce 1^{er} janvier 2021, la vitesse de circulation dans l'ensemble de cette maille est limitée à 30 km/h. Ce qui était déjà le cas sur la quasi-totalité des voiries desservant ce quartier préalablement à la mise en place de la Ville 30 en Région de Bruxelles-Capitale. En particulier pour celles qui ne l'étaient pas encore, il y aura ici aussi lieu de s'assurer du respect de la nouvelle réglementation, notamment avenue du Parc et avenue du Roi qui sont sujettes à un trafic de transit conséquent.

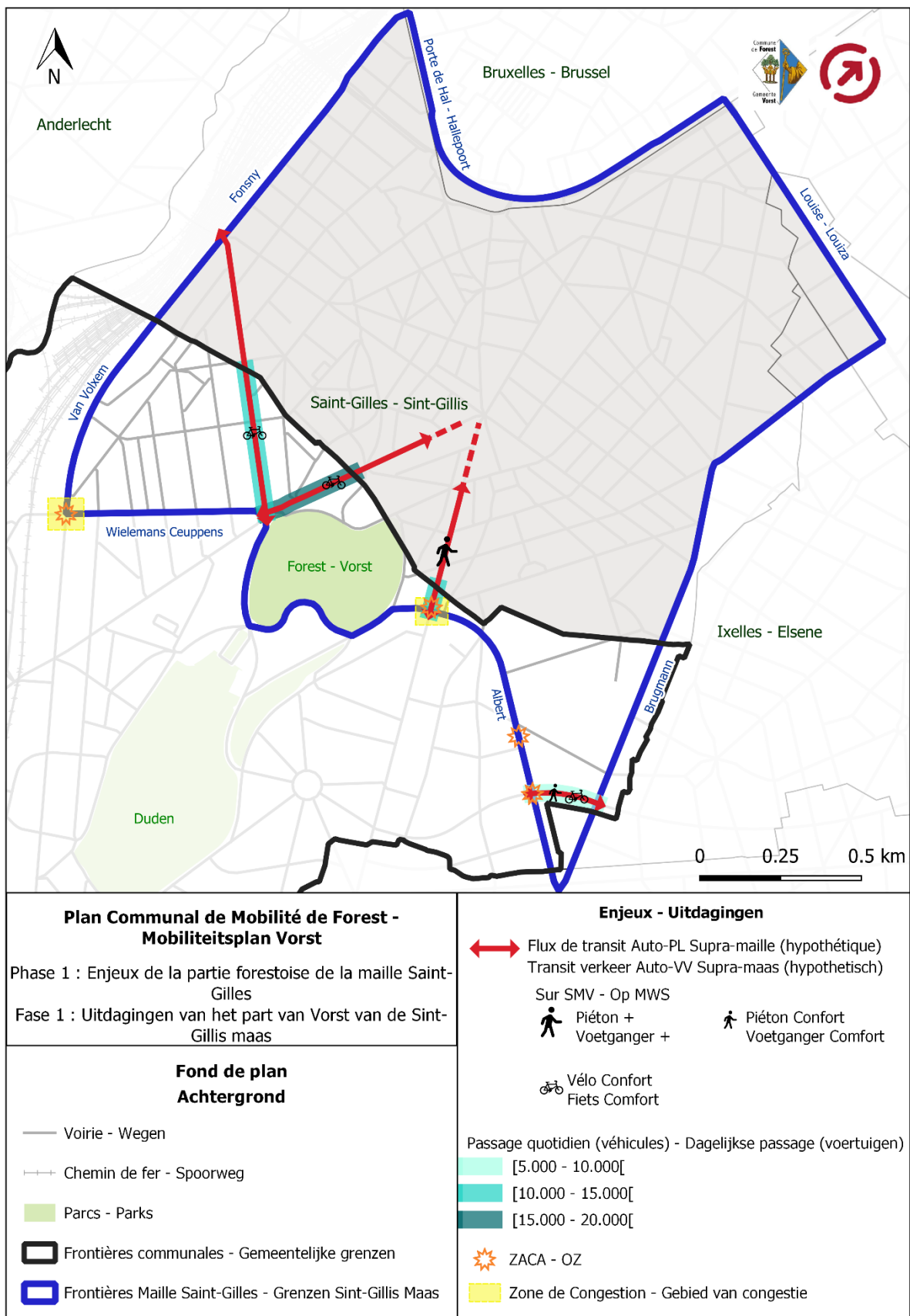
5.3.4 Autres Mailles

Concernant les trois autres mailles :

- Celles d'Industrie 1 et Industrie 2 couvrent en très grande partie des zones d'industries urbaines. Il y a toutefois lieu de porter une attention à la zone amenée à se développer du côté de Wiels (projet Forest-sur-Senne), ainsi qu'aux voiries reprises dans les réseaux piétons et vélo structurant desservant ces mailles et en particulier à la rue de la Soierie reprise dans le réseau VELO-PLUS ;
- Pour ce qui est de la maille Chatelain-Brugmann, il y aura tout de même lieu de porter une attention aux portions de voirie sises sur le territoire communal dans la mesure où ils peuvent faire l'objet de trafic indésirable, notamment l'avenue Molière qui était autrefois reprise dans le réseau inter-quartier et qui constitue un voie vélo-CONFORT.

Aucune des voiries desservant ces mailles n'est reprise comme ZACA.





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



6.1 Introduction

Le troisième axe développé dans le cadre du PCM est en lien avec les actions du PRM – GoodMove qui visent à encourager la multimodalité des usagers et, par-là, 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.

La présente section a spécifiquement pour objet :

- D'identifier les groupes cibles de campagnes visant à encourager à une mobilité (plus) durable ;
- D'identifier les outils et services déjà mis en place à cet égard, et les éventuels manquements.

Par ailleurs, dans l'objectif d'une gestion logistique plus optimale, elle a également pour but de comprendre la manière dont sont actuellement gérées les livraisons sur le territoire communal.

6.2 Groupes cibles

Différents groupes cibles vers lesquels s'orienter afin d'encourager une mobilité plus durable

Au vu du profil multifonctionnel de la Commune, les publics cibles vers lesquels s'orienter en vue d'un accompagnement vers une mobilité plus durable sont nombreux et variés. Ceux-ci ont été regroupés en 4 grandes catégories :

- **Les habitants** qui peuvent être subdivisés à leur tour au vu des besoins et attentes différentes qui peuvent apparaître :
 - Les enfants (et leurs parents) ;
 - Les jeunes (qui sont davantage autonomes) ;
 - Les actifs ;
 - Les personnes plus âgées.

De manière complémentaire, les nouveaux arrivants peuvent constituer un autre groupe cible vers lesquels se tourner.

Par ailleurs, il y aura lieu de porter une attention eu égard au profil socio-économique et de tenir compte également des zones d'accessibilité dans lesquels résident les forestois.

- **Les travailleurs et entreprises** présentes sur le territoire, en ce comprise l'administration communale ;
- **Les chalands et commerçants** ;
- **Les visiteurs** (et associations/organismes organisant les différentes activités sur le territoire communal).

6.3 Outils et services

6.3.1 Information

Un site internet relativement développé, des informations également transmises via la page Facebook et le bulletin communal

Afin d'informer ses citoyens la commune a déjà mis en place plusieurs outils :

Tout d'abord un **site internet** qui comprend un volet « Mobilité ». Celui-ci est relativement bien fourni et comprend de nombreuses informations sur les possibilités de se déplacer, mais aussi sur des thématiques spécifiques : zones 30, LEZ, rue scolaire, etc. Il est par ailleurs également destiné aux autres usagers de la Commune.

Rue scolaire



L'arrivée et le départ des enfants sont des moments critiques en matière de sécurité routière.

Souvent aux heures d'entrée et de sortie des classes, la situation de la circulation aux abords de l'école est chaotique et dangereuse. Lorsque la rencontre entre piétons, cyclistes et automobilistes se fait, cela semble loi d'être évident.

Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?

Une rue scolaire est une rue dans laquelle il y a une école et qui est temporairement fermée à la circulation motorisée aux heures d'entrée et de sortie de classes. Concrètement, une barrière mobile sera placée à l'entrée de la rue afin de couper l'accès aux voitures, motos et cyclomoteurs. Toute la largeur de la voirie sera alors entièrement réservée aux piétons et cyclistes, ces derniers devant rouler au pas et céder la priorité aux piétons. De cette manière, les enfants, parents et enseignants pourront arriver et quitter l'école de manière sécurisée, saine et agréable.

Cette mesure a pour objectif d'améliorer la sécurité des enfants aux abords des écoles.

De plus, la rue scolaire favorise une meilleure qualité de l'air et favorise les contacts entre parents lors de cette acquisition temporaire de l'espace public.

La durée de fermeture de la rue est généralement courte (30 à 45 minutes) et uniquement pendant les périodes scolaires.

Source : forest.brussels

Ensuite une **page facebook** qui est régulièrement alimentée, et un **journal communal** distribué tous les deux mois. Ces deux outils transmettent notamment des informations concernant la mobilité. Les postes Facebook sont clairs, concis et utilisent diverses techniques de communication « moderne ».

Quels que soient les canaux, les informations sont disponibles en français et en néerlandais.

6.3.2 Evènements

Divers évènements et actions prises par la Commune en vue d'accompagner les citoyens...en particulier à se tourner vers le vélo

La Commune de Forest met en place de manière périodique ou ponctuelle différents évènements et actions visant à accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable :

Vollenbike. Activités destinés aux enfants (tous les mercredis du mois du mai) : cours de vélo, parcours d'habileté, test de vélo cargo, bricolage et atelier de réparation.



Source : provelo.org

Via Velo. Organisation de formations vélo pour adultes (avec pour public principal des usagers d'associations forestoises en situation précaire).

Be Bright Use a Light. Déclinaison locale de l'organisation régionale qui consiste à offrir et installer des kits d'éclairage pour cycliste (action annuelle).

Test vélo à assistance électrique (VAE). Chaque année depuis 2018, organisation d'un test (de 2 semaines) de vélo à assistance électrique pour les habitants forestois.

Village de la mobilité. Infos sur la pratique du vélo à Forest : sécurité, parking, réparations, meilleurs itinéraires, points noirs, atelier de réparation, etc. Organisé pendant 3 ans mais interrompu faute d'engouement.

A noter que d'autres actions sont développées à une échelle supra-communale, parmi lesquelles les évènements tels que le Mobility Passeport, la Bike Expérience... Evènements qui peuvent

s'adresser à l'ensemble de la population ou à des publics spécifiques.

6.3.3 Services et équipements

Différents services et équipements également mis à disposition par la Commune de Forest

Par ailleurs, la Commune de Forest est équipée de près d'une quarantaine de boxes à vélos – c'est-à-dire de dispositifs sécurisés accessibles au moyen d'une clé et pouvant accueillir 5 vélos. Ils sont spécifiquement destinés aux habitants des quartiers concernés. Cette offre tend à s'accroître continuellement (au moment de la rédaction du projet de PACS cette offre était de 14 box) et à répondre à une demande spécifique des citoyens. Elle est surtout présente dans la moitié nord de la Commune, également la plus densément peuplée.

La commune dispose également de deux parkings à vélo sécurisé pour les riverains situés avenue du Globe (14 pl.) et au niveau d'Albert (12 pl.). Un troisième d'une capacité de 80 places verra le jour courant de l'année 2021 sur le site des « Huileries » (ch. de Neerstalle), et un quatrième devrait voir le jour dans un bâtiment récemment acquis par la Commune (rue de Monténégro).



Photo 11 : Box à vélos – Source : Traject

Ces dispositifs viennent en complément des 760 arceaux disponibles par ailleurs en voirie, destinés à l'ensemble des usagers et avant tout à un stationnement de courte-moyenne durée. Le projet de PACS (2019) mentionne à propos de ces arceaux que « *cette offre opère une relativement bonne couverture du territoire communal, même si elle est surtout présente dans ses parties nord et nord-est [...]. Une telle géographie ne correspond*

toutefois qu'imparfaitement avec celles des principaux pôles d'emplois [...]. ». Celui-ci ajoute également que selon les objectifs fixés par le PRPS¹⁹, et au vu de l'offre en stationnement pour voitures existantes, 450 nouvelles places (soit l'équivalent de 225 arceaux) doivent être créées.

Enfin, la Commune a placé des pompes publiques et des stations de réparations. Une douzaine au total. Soit autant de services et équipements, visant à faciliter la pratique du vélo sur le territoire.

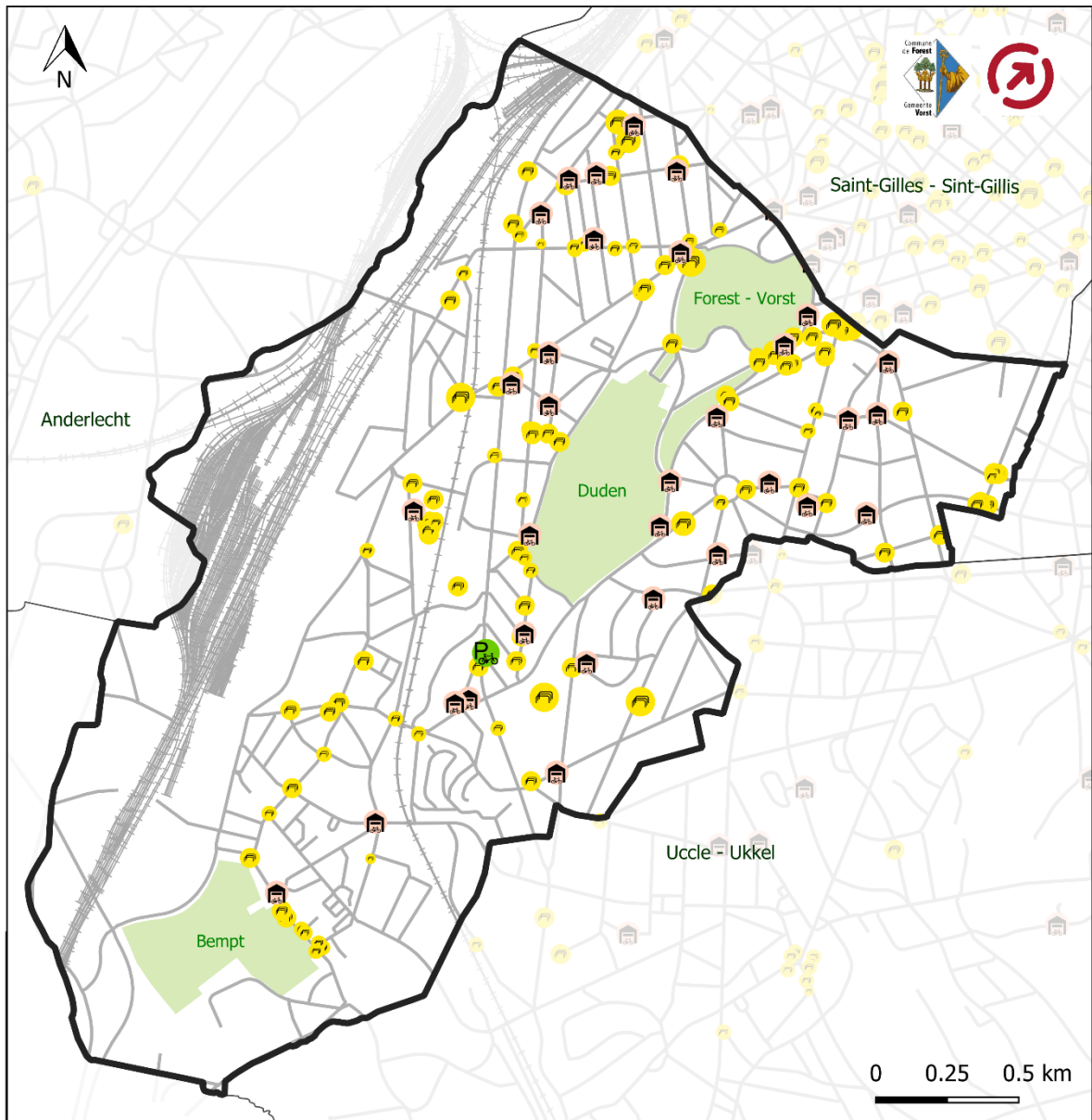


Photo 12 : Postes de gonflage

Source : Traject

¹⁹ A savoir de mettre à disposition 2 places de stationnement « courte durée » pour vélo (ce qui équivaut à

1 arceau) pour 20 places voiture avec un maximum de 150 m de trottoirs sans arceau en zone urbaine continue,



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Stationnement vélo Fase 1 : Fietsen parkeren</p>	<p>Stationnement vélo Fietsen parkeren</p> <p> Parking riverains Parking bewoners</p> <p> Box à vélos - Fietsbox</p> <p>Arceaux à vélos - Fietsen rek</p> <p>● ≤2</p> <p>● ≤5</p> <p>● ≤10</p> <p>● ≤15</p> <p>● ≤20</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p>— Voirie - Wegen</p> <p>—+— Chemin de fer - Spoorweg</p> <p>■ Parcs - Parks</p> <p>▭ Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	

Différents services de mobilité partagée offerts sur le territoire...surtout dans la partie nord(-est)

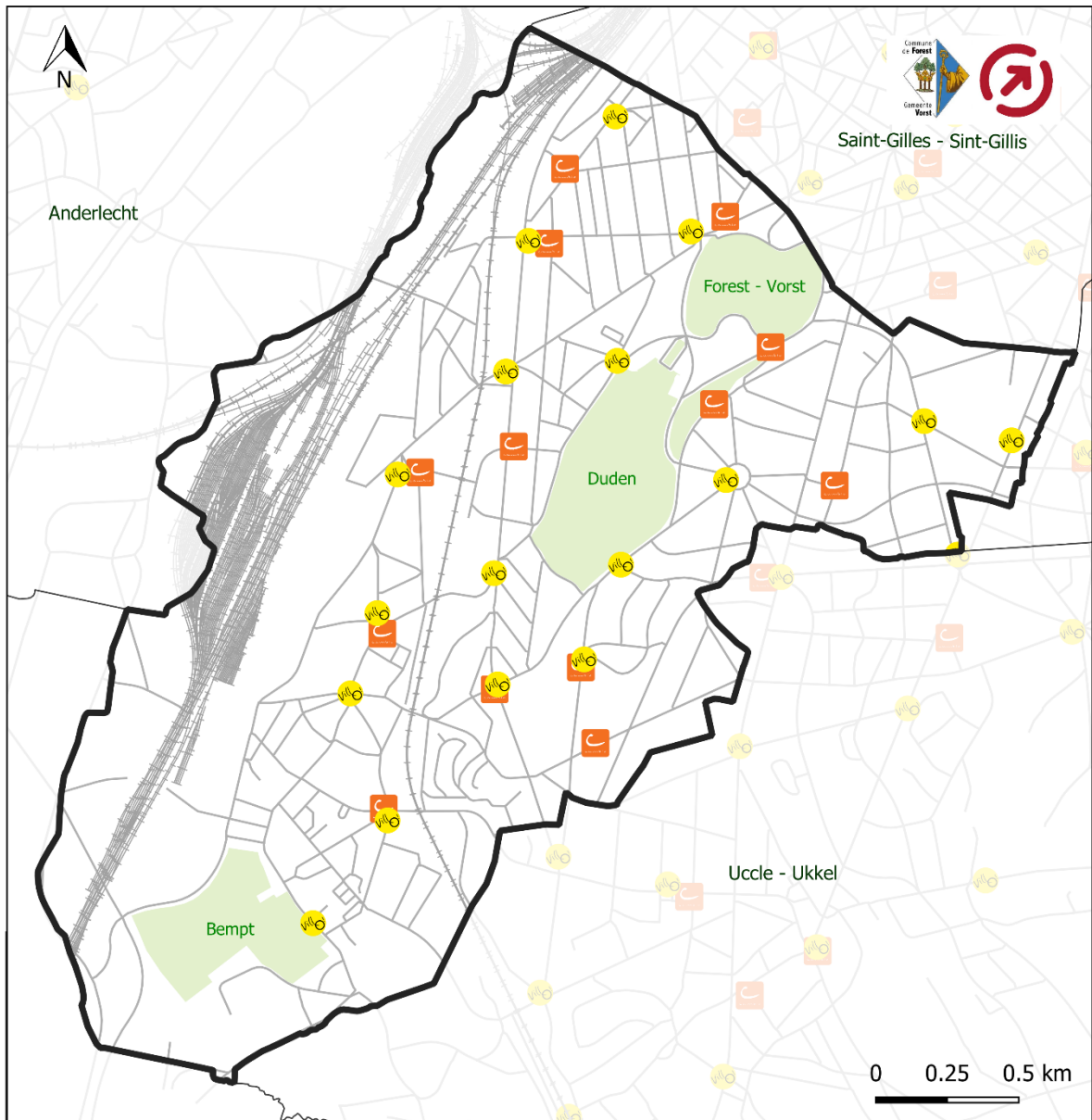
Les services de vélo et voitures partagés Villo ! et Cambio sont présents sur l'ensemble de territoire. Ils offrent une relativement bonne couverture, qui pourrait être encore étendue dans certaines parties du territoire, en particulier dans le sud.







A titre indicatif, à Forest on compte :

- 17 stations de vélos partagés (Villo !);
- 14 stations pour voitures partagées (Cambio) d'une capacité totale de 31 véhicules. Considérant les objectifs fixés par l'Arrêté du 21 mars 2013 relatif aux véhicules à moteur partagés, 37 véhicules de ce type devraient avoir été mis à disposition sur le territoire de Forest d'ici 2020, ce qui n'est donc pas le cas. A noter que le fin de l'activité de Zen Car en décembre 2020, qui disposait de 2 stations, en sus d'Ubeeqo, à quelque peu réduit cette offre.

Des services de vélos (Billy Bike, Jump), scooters (Scooty, Felix, Poppy) et voitures (Poppy) partagés en *free floating* sont aussi disponibles, mais essentiellement dans les partie nord, voire nord-est du territoire.

A Forest, il est également possible d'avoir recours aux services de covoiturage Cozycar et Getaround (partie Nord).



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Offre de services de mobilité partagée Fase 1 : Aanbod van gedeelde mobiliteitsdiensten</p>	<p>Service automobile Autodienst</p> <p> Cambio</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p> Chemin de fer - Spoorweg</p> <p> Parcs - Parks</p> <p> Voirie - Wegen</p> <p> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	<p>Service cyclable Fietsdienst</p> <p> Villo!</p>

6.3.4 Plans de déplacement

Des plans de déplacements scolaires et d'entreprises en vue d'assurer une gestion plus durable de la mobilité

Bien que s'agissant d'une procédure n'étant pas spécifiquement mise en place par la Commune, il est intéressant de noter que :

- De nombreuses écoles forestoises disposent d'un Plan de Déplacements Scolaires. Plusieurs aussi (7) n'en disposent pas (encore) et certaines n'ont élaboré que leur prédiagnostic ;
- Conformément à la législation, les entreprises de plus de 100 personnes disposent d'un Plan de Déplacements d'Entreprise. C'est le cas notamment d'Audi, ou encore de l'administration communale de Forest.

Ces plans, qui ambitionnent une gestion plus durable de la mobilité lié à ces établissements, révèlent qu'il existe encore des potentiels de transfert modal et d'usage plus rationnel de la voiture. Par ailleurs, il serait intéressant que chacun des établissements scolaires disposent d'un tel plan et qu'il soit régulièrement mis à jour.

En synthèse,

- Un panel d'informations mis à disposition des citoyens et autres usagers du territoire par la Commune sur les différentes façons de se déplacer et la mobilité de façon plus générale ;
- Des services de partages de véhicules (vélos, scooters, voitures) disponibles également pour l'ensemble des usagers, mais une offre plus étendue dans la partie nord(-est) du territoire ;
- Une offre en stationnement vélo étendue et qui tend à se développer spécifiquement pour les habitants ;
- Divers évènements menés par la Commune en vue d'accompagner les citoyens à se tourner vers une mobilité plus durable, et en particulier le vélo. Quelques actions visent des publics spécifiques dont les enfants (Vollenbike) et les forestois en situation précaire (Via Vélo).
- Des plans de déplacements scolaires et d'entreprises visant une gestion plus durable de la mobilité, à généraliser et poursuivre.

6.4 Gestion des livraisons

6.4.1 Pôles générateurs

Sur le territoire forestois, les principaux pôles engendrant des besoins en livraison sont :

- **Les noyaux commerciaux** : Saint-Denis, Wiels, Altitude 100, Alseberg (dépendant du type de commerce).

Pour ailleurs, la commune de Forest se caractérise également par de nombreux **commerces de proximité et d'HoReCa disséminés sur le territoire**. Ces commerces nécessitent également des livraisons plus ou moins nombreuses et fréquentes, notamment les supermarchés qui sont livrés par des véhicules de grandes tailles et très régulièrement, ce qui peut présenter des difficultés pour la mobilité générale dans les quartiers. La plupart de ces grandes surfaces ont cependant leurs propres zones de livraison, au contraire des plus petites surfaces commerciales qui sont approvisionnées directement en voirie. A cet égard, des espaces de livraisons sur le domaine public ont notamment été créés (cf. ci-après) ;

- **Les zones d'industries urbaines** présentent dans le sud-ouest de la commune. Les entreprises occupant ces zones disposent en général de leur propre zones de livraisons. Au sein de celles-ci une réglementation particulière en matière de stationnement est d'application : la zone industrielle. Le stationnement y est payant à concurrence de 1€/h, et constitue la seule zone autorisant le stationnement des plus de 3 tonnes.



6.4.2 Emplacements réservés aux livraisons

Selon les dernières données de parking.brussels (2020), il existe sur le territoire forestois :

- **2 zones de « livraison » dépenalisées**

Ces zones (appelées zones jaunes) sont situées au sein des noyaux commerçants du cœur de Forest (Saint-Denis) et de l'Altitude 100. Elles sont signalées comme zone de stationnement payant à tarif forfaitaire dissuasif sauf pour les livraisons.

Du fait de leur dépenalisation, le contrôle de ces zones peut être renforcé, ce que préconise par ailleurs le projet de PACS.

La lecture de ces zones n'est toutefois pas aisée vu la multitude des panneaux apposés ;



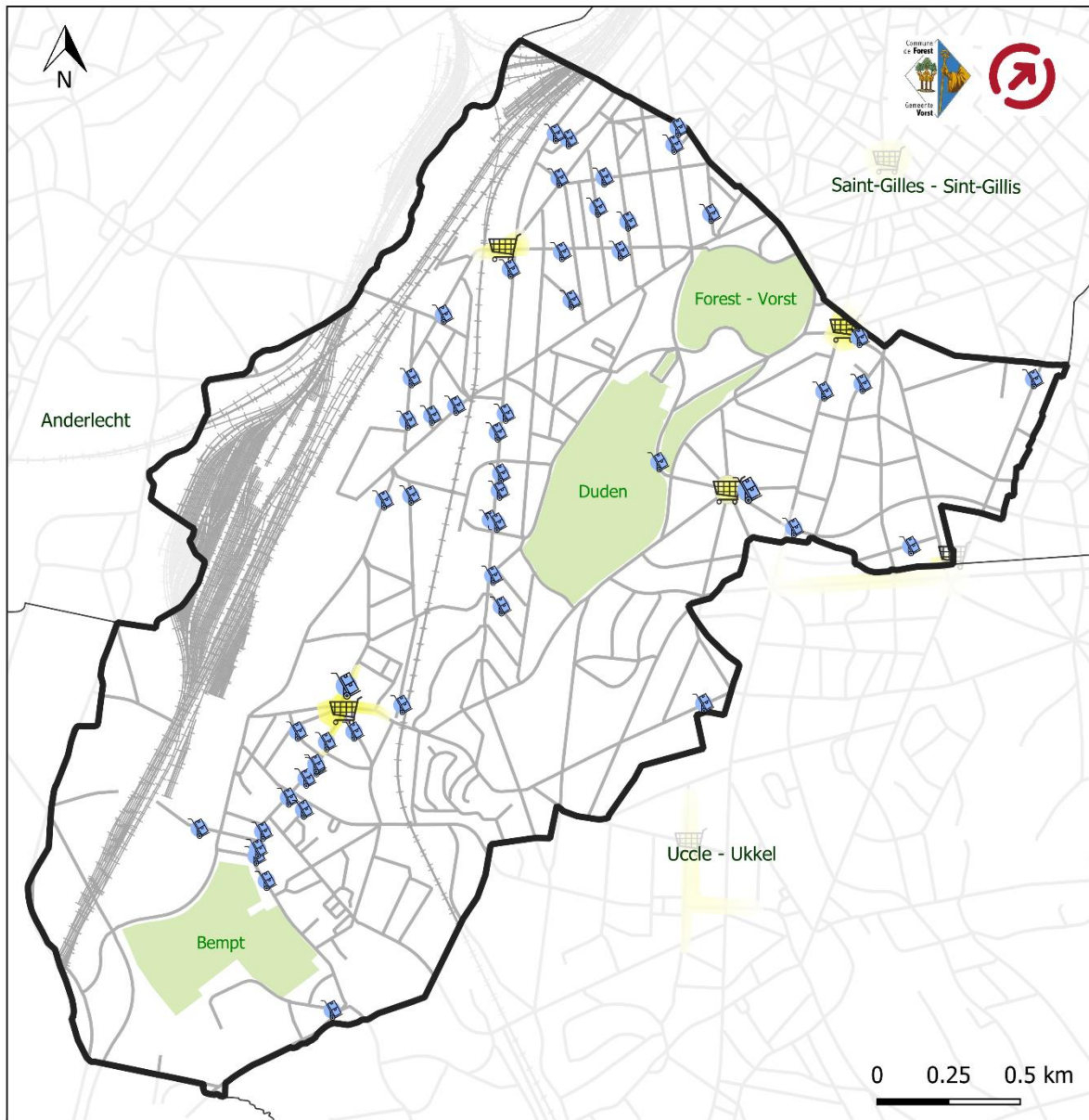
- **51 aires réservées aux livraisons**

Ces aires sont renseignées via le signal E1 complété par l'additionnel représentant un camion à ridelle abaissée. Un marquage blanc en zigzag est apposé au sol au droit de la zone « réservée ».



A noter que tant l'horaire (tant les heures que les jours) que la longueur des aires de livraison peuvent être variables d'une zone à l'autre.

Ces aires de livraisons sont principalement situées dans le nord (quartier bas Forest), à l'ouest du parc Duden et au sud de la place Saint-Denis. Comme l'avait déjà pointé le projet de PACS, ces emplacements et zones ne sont pas particulièrement concentrés dans les zones commerciales.



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Livraison Fase 1 : Levering</p>	<p>Livraisons - Levering</p> <p> Réserve livraison - Reservering voor leveringen (51)</p> <p> Zone livraison - Levering zone (2)</p> <p> Commerces - Winkelen</p>
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <p> Voirie - Wegen</p> <p> Chemin de fer - Spoorweg</p> <p> Parcs - Parks</p> <p> Frontières communales - Gemeentelijke grenzen</p>	

6.4.3 Besoin et enjeu en matière de livraison

Comme exprimé dans le projet de PACS, et sur base des prescriptions du PRPS, les besoins d'un quartier commerçant en aires de livraison peuvent théoriquement être calculé sur base de « coefficients de livraison ».

Dans le cadre de l'élaboration du projet de PACS, le travail avait été effectué pour la place Saint-Denis et ses alentours (principal pôle commercial). Il en ressortait comme recommandation le développement de 4 aires de livraison supplémentaires à implanter selon la figure suivante (P) – recommandation qui au moment de l'élaboration du présent document n'avait pas encore été suivie.

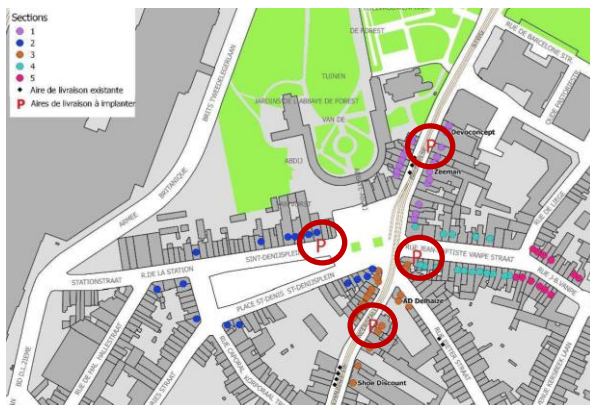


Figure 27: Aires de livraison à implanter (projet de PACS)

Outre un éventuel renforcement de l'offre en aires de livraison (à l'échelle de l'ensemble de la commune et plus spécifiquement des noyaux commerciaux), les enjeux soulevés par le projet de PACS concernait le respect des zones de livraison – qui sont par moment utilisées à d'autres effets, notamment par les commerçants eux-mêmes. A ce titre, le projet de PACS recommande « *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* ».

7. STRATEGIE DE STATIONNEMENT



7.1 Préambule

La commune de Forest dispose d'un (projet de) Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) récent (2019). Ce chapitre a pour but de reprendre les principaux constats fait dans celui-ci, de mettre à jour les données (si possible) et d'identifier quels sont encore aujourd'hui les principaux enjeux en matière de stationnement dans la commune de Forest, tenant également compte des ambitions et de la vision du nouveau Plan Régional de Mobilité et des constats faits dans le cadre de l'élaboration du présent plan de mobilité (axes 1 et 2).

La base des données de l'offre et de la demande sur le territoire communale est actuellement en cours d'actualisation par l'agence bruxelloise du stationnement (Parking.Brussels). Au moment de la rédaction du présent document, seules les données actualisées de l'offre étaient disponibles et ont donc été mises à jour. Les constats faits en matière de besoin en stationnement sont donc basés sur ceux faits dans le cadre du projet de PACS (sur base des données datant de 2014).

A noter que le présent chapitre n'aborde que le stationnement des véhicules motorisés. La question du stationnement vélo, et des véhicules partagés a été abordé dans le chapitre précédent.

7.2 Offre en stationnement

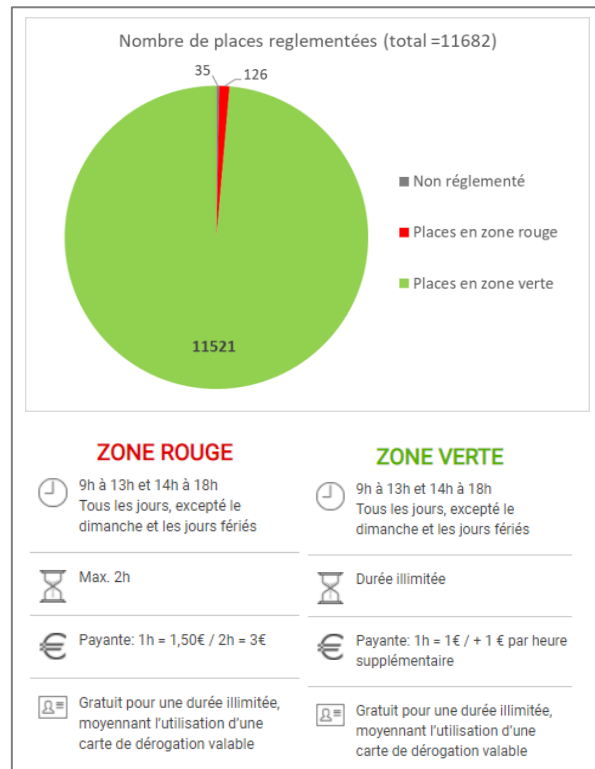
7.2.1 En voirie

D'après les dernières données d'offre de parking.brussels (2020), il existe sur le territoire de la commune de Forest **11.682 emplacements** de parking en voirie. Ces emplacements peuvent être classifiés selon deux principales caractéristiques : leur réglementation et leur réservation.

Réglementation : Une commune presque exclusivement en zone verte...

Des 11.682 emplacements, 11.521 sont en « zone verte » (98,6%), 126 sont en « zone rouge » (1,1%) et seulement 35 (0,3%) sont non réglementées. Ces proportions n'ont pas vraiment évolué depuis le PACS²⁰ ; et sont en adéquation avec les visions des différents documents stratégiques régionaux.

²⁰ Dont les données sur l'offre dataient de 2014.



Concernant leur localisation, comme le soulignait le projet de PACS, les zones rouges se trouvent « aux abords de la place Saint-Denis et autour de de l'Altitude 100, où l'activité commerciale nécessite la rotation du stationnement ». Les zones vertes se situent sur tout le reste de la commune (cf. carte ci-après).

Il existe également une zone spéciale autour de Forest National.

Celle-ci est d'application uniquement les soirs de concert. Le stationnement y est payant selon une tarification spéciale, excepté pour les détenteurs d'une carte de dérogation valable.

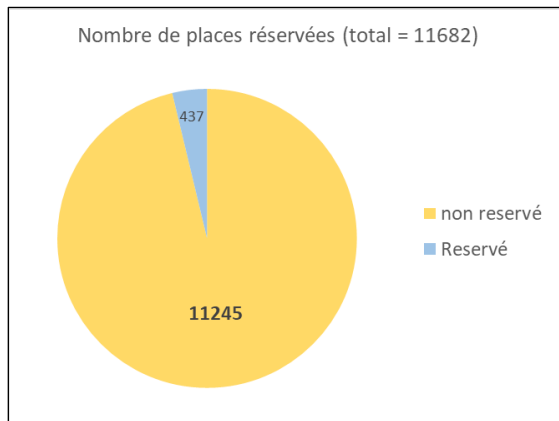
ZONE ÉVÉNEMENT FOREST NATIONAL	
🕒	Les soirs de concert à Forest National de 19h30 à 24h
🕒	Durée illimitée
€	Payante - 5 €/heure
🕒	Gratuit pour une durée illimitée, moyennant l'utilisation d'une carte de dérogation valable

Réservation : Environ 430 places réservées sur la commune.

Comme le mentionne le projet de PACS « les emplacements réservés sont ceux qui sont affectés à des catégories spécifiques d'usages et

usagers, pendant au moins une partie de la journée [...] ».

Selon les dernières données disponibles (2020), ce sont plus de 400 emplacements qui sont réservés en voirie – représentant une part limitée de l’offre en voirie (< 5%). Ce constat est toutefois similaire dans les autres communes bruxelloises.



Comparativement aux données issues du projet de PACS, il semblerait que l’offre en place réservées ait diminué ces dernières années, passant de 679 emplacements réservés (répartis dans 298 stations) à 437 unités. Et par conséquent, allant quelque peu à l’encontre des objectifs définis en la matière tant par le biais du Plan Régional de Politique du Stationnement (qui impose un minimum de 575 places pour Forest) et du PRM dont l’ambition est d’aller vers une augmentation des places réservées.

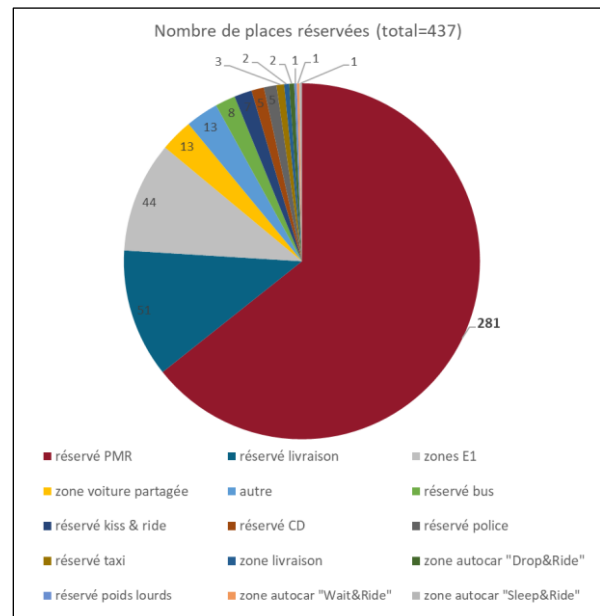
Il est très fort probable que cette évolution soit le fruit de méthodes de comptages différentes. Les données actuelles ne reprenant pas le nombre de places comme équivalent à un véhicule particulier (= 5 m) comme c’était le cas lors du recensement précédent.

Une majorité d’emplacements réservés aux PMR

De ces 437 emplacements/zones, la majorité (281) sont actuellement réservés aux PMR. 51 et 44 unités sont respectivement réservées aux livraisons ainsi qu’aux « zone E1 ».²¹ Ces trois catégories réunies recouvrent 86% des emplacements réservés.

²¹ Stationnement interdit mais arrêt autorisé, et en quelque sorte destinée aux livraisons (cf. axe 3).

Les autres emplacements le sont à toute une série d’usages et d’usagers : 13 emplacements/zones sont par exemple réservés aux voitures partagées, 8 aux bus, ou encore 6 à la police. A noter qu’en cours d’élaboration du présent rapport, des places étaient en cours de réservation suite à l’installation de bornes de recharge pour véhicules électriques (et ne sont pas reprises dans le graphique ci-dessous).

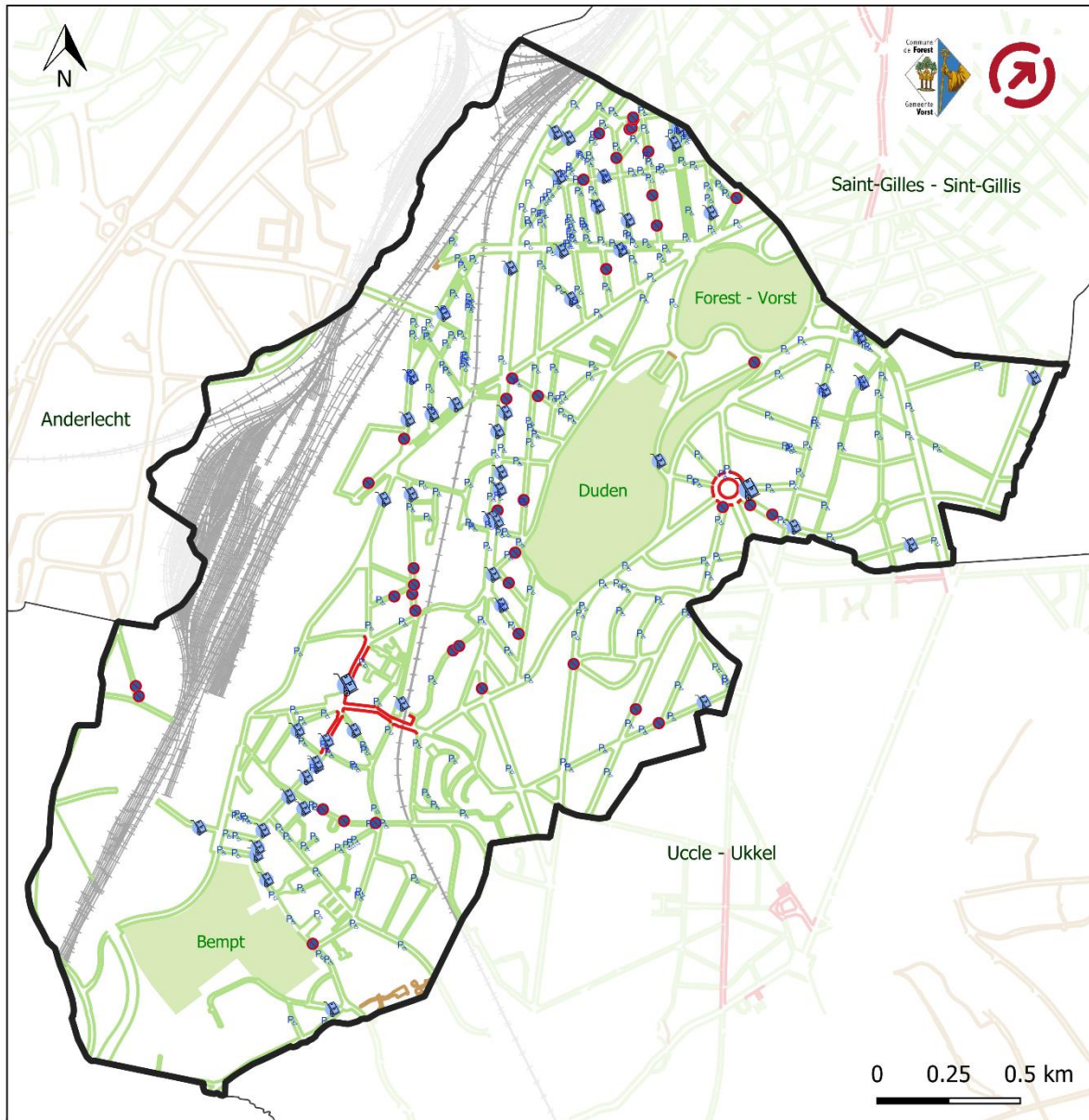


Une partie des places à la fois règlementée et réservée

Il peut arriver que certaines places soient à la fois règlementées et réservées. En fait, les 437 places réservées sont règlementées (il n’existe donc aucune place qui serait réservée mais non règlementée). Par exemple, des 281 places réservées aux PMR, 279 sont en zones vertes et 2 en zones rouges. Cette politique de stationnement est conforme à l’optique de Good Move (des stationnements réservés mais pas nécessairement gratuits et illimités).

Près de 4.000 places de stationnement devant un accès carrossable

Il existe sur le territoire de la commune 3.831 emplacements situés devant un accès carrossable, c’est-à-dire devant un parking/garage privé. Ces places ne sont donc pas accessibles à tous, mais uniquement aux véhicules dont la plaque d’immatriculation est celle reprise sur le panneau apposé au droit de l’emplacement (et qui n’appartiennent pas forcément à l’habitant ou propriétaire du lieu).



<p>Plan Communal de Mobilité de Forest - Mobiliteitsplan Vorst</p> <p>Phase 1 : Stationnement vélo Fase 1 : Fietsen parkeren</p>	<p>Stationnement auto et livraisons Auto parkeren en levering</p> <ul style="list-style-type: none"> PMR (281) Livraison - Levering (51) Zone de livraison - Levering zone (2) E1 (44)
<p>Fond de plan Achtergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> Voirie - Wegen Chemin de fer - Spoorweg Parcs - Parks Frontières communales - Gemeentelijke grenzen 	

7.2.2 Hors voirie

Pas de Park and Ride à Forest

Il n'existe actuellement pas de P+R sur le territoire Forestois. Les deux parkings de transit (ou parking de dissuasion) les plus proches sont ceux du Ceria (Anderlecht) et de Stalle (Uccle).

A titre indicatif, celui du Ceria dispose actuellement d'une plus grande capacité (1.300 places) mais se trouve à environ 1,5 km de Forest. Celui de Stalle est de plus petite capacité (380 places), mais se situe à seulement 700m de Forest. A noter que ce dernier verra très prochainement sa capacité augmentée (~750 places).

Pas d'autre parking public

La plupart des parking public (Interparking, Indigo...) se trouvent dans le centre de Bruxelles. Il n'en existe pas à Forest, ni dans ses environs proches.

Près de 17.000 places de stationnement hors voirie

Selon le projet de PACS :

- Il existe près de 17.000 places de stationnement hors-voirie ;
- La majorité correspondent à des places affectées au logement (~ 10.400 places) ;
- Les potentialités en termes de mutualisation des capacités de stationnement existantes sont à trouver dans les fonctions de bureau (~ 2.250), de commerce (~ 780), et des activités sportives ou de loisir (~ 360). La majorité des places présentent donc peu d'opportunité à cet égard.

Il est intéressant de comparer, à titre indicatif, le nombre de véhicules que possèdent les ménages forestois (~15.000) et le nombre de places qui leurs sont disponibles en voirie (~ 10.400 places). Près de 70% de la demande émanant des habitants peut ainsi être couvert par cette offre hors voirie. Comme le souligne toutefois le PRM, le cout négligeable du stationnement en voirie (à Forest, la carte « riverain » coute 15€/an) en comparaison d'un place de parking privée (il faut compter de l'ordre de 75 à 150 €/mois) n'incite toutefois pas à une utilisation de ces places hors voirie. Un constat qui est valable pour l'ensemble de la Région, et qui amène par ailleurs celle-ci à

envisager de nouvelles dispositions en vue de favoriser ce stationnement hors-voirie.

7.3 Besoin en stationnement

7.3.1 Occupation diurne

« Selon les relevés effectués par Bruxelles-Mobilité en 2014, 9.500 véhicules étaient recensés en fin de matinée sur l'ensemble des voiries du territoire communal, soit un taux d'**occupation** global de **68%** (14.000 places).

Ces bonnes conditions d'accès au stationnement diurne – 1 place libre sur 3 – masquent toutefois d'importantes disparités entre quartiers. Certains secteurs dénotent en effet par l'occupation forte, voire la saturation, de leurs rues : [...]. »

Il s'agit notamment de l'avenue Wielemans Ceuppens (et plus largement du quartier Saint-Antoine) identifiée comme zone à enjeu eu égard au cumul des réseaux structurant que cette voie supporte (cf. axe 1). Il est de même d'une portion de l'avenue Reine Marie-Henriette et de la rue Saint-Denis, ou encore de l'avenue Bruggmann.

Plus globalement, la pression en stationnement est (plus) importante dans la partie nord du territoire, et aux abords des principaux noyaux commerçants que sont la place Saint-Denis (et alentours) et l'Altitude 100 et alentours ; ou encore la chaussée d'Alseberg (et rues adjacentes).

A l'inverse, la pression y est globalement moindre dans la partie sud du territoire (notamment autour des avenues du Domaine, du Globe et de Haveskercke)

7.3.2 Occupation nocturne

« La nuit, on recense plus de 1.800 véhicules supplémentaires par rapport à la situation en journée, soit un taux d'**occupation** moyen de **81%** qui témoigne du caractère essentiellement résidentiel de la Commune. »

La pression en stationnement nocturne va souvent de paire avec les quartiers les plus résidentiels et les plus densément peuplés, ce qui est le cas à Forest également.

« A l'exception de la place Saint-Denis et de ses abords directs, tous les secteurs saturés en journée le sont encore plus la nuit. »

7.4 Principaux enjeux et mesures envisagées par le projet de PACS

6 principaux enjeux ont été identifiés dans le projet de PACS :

- **Ajuster la politique de réglementation du stationnement en voirie ;**

Le 1^{er} enjeu du projet de PACS est celui de « *capitaliser sur la politique de réglementation du stationnement existante, en l'ajustant ponctuellement de manière à accroître le confort des riverains et celui des clients de l'Horeca, ainsi que de façon à assurer une parfaite correspondance avec le PRPS* ».

La première action définie à cet égard par le projet de PACS est celle de valoriser l'accès au stationnement diurne dans les secteurs les plus attractifs de la Commune (Saint-Denis, W. Ceuppens, Alsemberg, Altitude 100) via la mise en place de zone grise – une zone de stationnement payant plus restrictive que la zone verte, mais moins que la zone rouge.

La seconde est celle de la mise en cohérence de la réglementation à la frontière est de la Commune, également via la mise en place d'une zone grise.

Actuellement, ces deux actions n'ont pas été mises en œuvre et devront être considérées dans le cadre de l'élaboration du présent PCM.

En revanche, la troisième action envisagée a été mise en œuvre et consistait en une nouvelle réglementation du stationnement autour de Forest-National (cf. ci-avant). Il est toutefois prématuré d'évaluer celle-ci étant donné la trop courte période durant laquelle elle fut d'application en raison de la crise « Covid » ;

- **Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie**

L'idée étant d'améliorer l'efficacité des contrôles (en termes de couverture spatiale) en vue d'un plus grand respect et d'une optimisation du stationnement.

- **Optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière ;**

« Cet enjeu, qui se décline à l'échelle de toute la Commune, consiste à prendre les mesures et actions adéquates afin que les normes et seuils fixés par le PRPS en matière de stationnement à réserver aux usages particuliers ainsi qu'aux alternatives à la voiture individuelle puissent être atteints ».

Un aspect sur lequel le présent PCM sera particulièrement attentif puisqu'il s'inscrit pleinement dans la vision régionale.

- **Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;**
- **Mettre la politique communale en conformité avec les prescriptions régionales en matière de tarification et de dérogation**

Outre l'adaptation du règlement-redevance communal, le projet de PACS ambitionne l'adoption d'une sectorisation du stationnement - en vue d'encadrer la validité géographique des cartes de dérogation - et de limiter le nombre de dérogations octroyées - qui actuellement est de 20.000 pour 11.400 places réglementées.

Soit autant d'action qui vise une meilleure gestion du stationnement sur le territoire communal ;

- **Evaluation bisannuelle du PACS.**

En synthèse,

- L'offre en stationnement en voirie sur le territoire communal (11.400 places) est quasi-exclusivement réglementé. Environ 400 de ces places sont réservées à des usages et usagers spécifiques, en grande partie aux PMR ;
- La commune comporte également près de 17.000 places hors voirie et destiné pour l'essentiel au logement (10.400 places)
- La pression en stationnement est assez conséquente en journée dans la partie nord du territoire, et/ou aux abords des principaux noyaux commerçants. Elle l'est encore davantage en période nocturne ;
- Parmi les enjeux et actions définies par le projet de PACS en vue d'une meilleure gestion du stationnement sur le territoire communale, l'ajustement de la réglementation de stationnement en voirie (en particulier aux abords des principaux noyaux commerçants), l'optimisation du stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière, ou encore la mise en conformité de la politique communale avec les prescriptions régionales en matière de tarification et de dérogation.