



# Plan Communal de Mobilité

## Questions posées lors des ateliers de participation

### Sujets abordés

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) .....	1
La participation sur le Plan Communal de Mobilité .....	2
Les réseaux de transports / les modes de déplacements .....	3
L'apaisement des mailles .....	4
Le plan de circulation .....	5
La communication et la sensibilisation .....	7
Le stationnement .....	8
Autres remarques et commentaires : .....	9

### Le Plan Communal de Mobilité (PCM)

#### **Ce plan est-il temporaire ou définitif ?**

Le PCM est la traduction au niveau communal du Plan Régional de Mobilité, dont l'objectif premier est d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le PCM n'a donc pas pour objectif de travailler sur un élément de manière temporaire mais bien sur les lignes de conduite à tenir pour les 10 prochaines années.

Les plans de circulation proposés lors des ateliers participatifs étaient des propositions et bases de discussion pour la définition d'un scénario définitif. Les versions définitives des plans de circulations, enrichis par les ateliers participatifs, sont reprises dans le PCM qui est mis à l'enquête publique.

#### **Au final, qui va faire le choix du plan retenu et quand?**

Le Plan Communal de Mobilité fera l'objet d'une enquête publique. Lors de cette enquête, les habitants auront l'opportunité de donner leur avis sur ce plan. D'autres instances seront également invitées à émettre un avis: Bruxelles Mobilité, la STIB, les services de police et de secours, les communes limitrophes, etc

L'approbation final du plan aura lieu au sein de Conseil Communal.

### **Quel est le timing de concrétisation de ce plan ?**

Le Plan Communal de Mobilité est un plan stratégique dont les actions sont phasées dans le temps. La durée de vie d'un tel plan est de 10 ans.

La phase 4 du PCM est appelée "programmation", elle reprend l'ensemble des actions à réaliser et ces actions sont catégorisées en actions continues, progressives, à court terme (*moins de 5 ans*), à moyen terme (*5 à 10 ans*) et à long terme (*plus de 10 ans*).

La programmation tient compte des délais de réalisation d'un projet (ou d'une action), le volet financier sera prévu dans le cadre des exercices budgétaires des 10 années à venir.

### **Où trouver le document diagnostic de départ tant au niveau communal que régional ?**

Concernant le Plan *Communal* de Mobilité: la phase 1 du PCM ne concerne que le diagnostic pour Forest. Elle est disponible sur le site de la Commune de Forest:

<http://www.forest.irisnet.be/fr/services-communaux/mobilite/plan-communal-de-mobilite/documents-utiles>

Concernant le Plan *Régional* de Mobilité, toutes les informations sont reprise sur le site de Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

## La participation sur le Plan Communal de Mobilité

### **Quelle est la suite que vous allez donner à ces réunions? A quelles dates seront prises les décisions?**

Les réunions de participation avaient pour but d'enrichir les réflexions autour du plan de circulation et des mesures complémentaires à adopter dans la maille Duden-Altitude Cent. Plusieurs remarques et avis ont été intégrés dans le volet "plan d'actions". L'ensemble des 4 volets du PCM seront soumis à enquête publique à partir du mois de novembre pour une période de 2 mois. Le Plan Communal de Mobilité intégrera les remarques reçues lors de l'enquête publique. Le document final sera soumis à approbation du Conseil Communal durant le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2022.

### **Nous sommes +/- 70 mais sur plus de 56.000 forestois, ces ateliers ne sont pas représentatifs. Par ailleurs, les décisions seront prises par le Collège communal. Quel intérêt à organiser ce genre de consultation ?**

Les ateliers de participation n'ont pas eu pour objectif d'être représentatifs. Ces ateliers ont été pensés comme des moments d'échanges avec et entre les citoyens qui souhaitent exprimer leur avis sur le thème de la mobilité afin d'enrichir le PCM. Les avis des habitants permettent souvent une meilleure prise en compte des réalités vécues et aident le Collège à prendre des décisions qui bénéficieront à l'intérêt général.

### **Il y aura-t-il une autre réunion après l'été qui nous permettrait de réellement débattre de toutes les propositions - ou du moins celles sélectionnées ou celles qui recueilleraient une large consensus auquel on serait donc invité à nous positionner ?**

Les ateliers de participation sont maintenant terminés. Les habitants qui le souhaitent peuvent encore formuler des remarques sur le Plan Communal de Mobilité lors de l'enquête publique.

## **Pouvons-nous être sûr de pouvoir encore donner notre avis sur le nouveau plan de circulation ?**

Oui, lors de l'enquête publique qui aura lieu à partir du mois de novembre de cette année.

## Les réseaux de transports / les modes de déplacements

**Est-ce que l'offre de transport en commun est aussi discutée car si on parle de mobilité il faut tout considérer.**

Le PCM porte aussi sur le développement des transports en commun. L'offre des transports en commun a été analysée dans la phase Diagnostic (1ère partie) du PCM et des points d'attention ont été rédigés pour la STIB.

**Trop de gens prennent encore leur voiture pour des déplacements qui ne le nécessite pas ; regardez qui est au volant à l'heure de pointe : souvent 1 conducteur seul homme - non senior... ce public là ne pourrait-il vraiment pas se déplacer autrement ?**

L'axe 3 du PCM donne les outils à la Commune pour travailler sur le report modal (le fait de changer de mode de transport) et l'accompagnement au changement des moyens de déplacements.

**L'offre de la STIB sera-t-elle améliorée ?**

L'offre de la STIB évolue et s'améliore chaque année. Après plusieurs années de discussions, voici 2 grands développements acquis:

- la nouvelle ligne de bus 74 permettant de relier des communes dites de "seconde couronne" sans devoir passer par le centre de Bruxelles, soit Anderlecht - Forest - Uccle.
- la nouvelle ligne de bus 52 reliant la gare Centrale à Forest National

La prolongation du tram 7 de Vanderkindere à Albert (dans un premier temps) et vers Anderlecht (dans un second temps) est également en discussion, sans conclusion à l'heure de la rédaction du Plan Communal de Mobilité.

L'évolution de l'offre de la STIB est disponible sur leur site web: <http://stib-activityreports.brussels/fr/statistiques> et sur le site de Brussels Studies: <https://journals.openedition.org/brussels/1845>

**Les SUVs sont une vraie aberration (surtout en ville), mais je ne suppose pas qu'on puisse y faire grand chose à ce niveau?**

Ce n'est pas l'objectif du PCM de prendre en compte les différents types de véhicules automobile. Seule la distinction entre véhicules automobiles et poids lourds est prise en compte.

## L'apaisement des mailles

**Trafic de transit: combien d'utilisateurs prennent leurs voitures pour se déplacer à l'intérieur de la maille ? Donc d'office les déplacements en voiture seront qualifiés de trafic de transit.**

**Et combien de véhicules sur les 'grands axes' ainsi que leur capacité?**

Dans le diagnostic du PCM, un comptage "cordon", c'est-à-dire qui mesure les flux entrants et sortants dans une zone délimitée (ici la maille Duden-Altitude Cent), a été effectué.

La méthode de comptage « cordon » se fait au moyen de tubes fixés au sol dans chaque rue étant située à l'entrée de la maille. Les tubes permettent de compter le nombre et type de véhicules passant sur les tubes mais ne permettant pas d'identifier les propriétaires des véhicules.

Un graphique reprenant la localisation de tous ces tubes ainsi que les résultats du comptage est repris à la page 93 du rapport de la Phase 1 "Diagnostic de la situation existante".

Dans la méthode utilisée, un habitant qui n'aurait pas quitté la maille n'aura pas été comptabilisé.

**Le trafic de transit vient principalement de l'extérieur de Bruxelles. Rendre un quartier "apaisé" signifie bien renvoyer le trafic de transit vers les grands axes. Ce ne sont pas les automobilistes qui viennent de l'extérieur qui vont venir à pieds ou en vélo. Il faudrait également penser à mettre des parking des dissuasion et de meilleurs moyens de transport pour les persuader d'utiliser des moyens de transports alternatifs**

On qualifie trafic de transit, toute circulation qui se rend d'une maille à une autre sans emprunter les grands axes. Le trafic de transit vient en partie de l'extérieur de Bruxelles mais il existe aussi du trafic de transit au sein de Bruxelles.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, le travail est en cours par parking.brussels. Le parking du CERIA est le premier grand parking du Sud de Bruxelles, celui de Stalle devrait être réalisé dans les années à venir.

**On dirait qu'on parle de notre quartier comme île...Comment ne fut-ce que concilier ce dont on parle ce soir les problèmes rue Saint Denis...**

L'atelier portait sur la maille Duden-Altitude Cent. La rue Saint-Denis fait partie de la maille Neerstalle. Les problèmes existants dans les rues de la maille Neerstalle sont déjà en partie repris dans le diagnostic du PCM et seront approfondis dans le cadre de la participation sur la maille Neerstalle.

**Comment peut-on parler de gestion du trafic sans que l'on sache ce qui se passe déjà dans la commune, dans la maille, voisine et je n'ose même pas demander pour l'ensemble de la Région ?**

L'objectif du PCM est bien d'analyser l'ensemble de la Commune au regard de la politique régionale de stationnement. L'atelier faisait un focus sur une partie du territoire forestois.

**Je voudrais savoir ce que vous comptez faire pour apaiser les grands axes qui vont devoir supporter le trafic. Et s'il vous plait évitez nous en plus un tram en surface.**

Un réaménagement des grands axes doit avoir lieu afin que ces grands axes puissent aussi bénéficier d'un cadre de vie qualitatif. La première partie du PCM analyse les réseaux de transports (modes de déplacements) et attire l'attention sur les voiries qui ne pourront pas supporter tous les modes de transports prévus par le Plan Régional de Mobilité (voir « zones grises »).

**Est-ce que d'après votre plan de mobilité les petits commerces ne seront pas touchés fortement surtout si en réduit la circulation des voiture ?**

L'objectif du PCM n'est pas de restreindre l'accès aux commerces. Si les commerçants le souhaitent, ils peuvent être accompagnés par HUB lors de chantiers à proximité directe de leur commerce. Par ailleurs, la diversité des clients d'un commerce reflètent aussi la diversité des moyens de déplacements utilisés pour accéder au commerce.

**Il n'a pas été beaucoup question de l'aménagement de zones piétonnes ou de zones de rencontre; j'aimerais souligner que dans toutes les photos le sol est pratiquement totalement minéralisé. Il faudrait des ESPACES verts, pas uniquement un arbre dans un pot.**

Ces commentaires seront pris en compte lors de la réalisation d'un projet d'aménagement. Le PCM n'a pas vocation à déterminer le nombre d'arbres ou d'espaces verts à planter ou mettre en place. Par contre, des notes sont reprises sur la nécessité d'avoir des espaces verts contribuant à une qualité de vie et paysagère.

**Ce plan a des gagnants et des perdants. Quelle sera la compensation pour les perdants, car vous jouez avec la santé des gens sur les grands axes.**

Il n'y a pas de perdants ni de gagnants. L'intérêt du Plan Communal de Mobilité est de faciliter les déplacements à l'échelle de la commune en portant une attention particulière à l'accessibilité, à la sécurité routière et au cadre de vie des habitant.e.s.,.

**A partir de combien de ppm, considérez-vous que cela sera dangereux et allez-vous placer des stations de mesure de qualité d'air pour contrôler notre santé ?**

Le PCM n'a pas pour objectif de mesurer la qualité de l'air. Cependant, la qualité de l'air est un indicateur pris en compte par Bruxelles Environnement dans le cadre de la campagne Curieuzenair: <https://curieuzenair.brussels/fr/acceuil/> Les résultats de cette campagne seront disponibles sur leur site.

## Le plan de circulation

**Comment ceux qui vivent sur les axes qui vont recevoir tout le trafic de transit à la place des autres sont-ils apaisés ?**

**Vous ne parviendrez jamais à faire accepter aux riverains des grands axes l'apaisement des quartiers sans offrir une évolution positive pour ces grands axes (Van Volxem, Van Haelen, Wielemans, Rousseau). Il n'y aura pas d'apaisement des mailles sans mesures d'accompagnement (pistes cyclable, plus marge trottoirs et réduction de la vitesse)**

C'est exact. C'est pourquoi le PCM comprend plusieurs axes de travail: type d'aménagements, sensibilisation et accompagnement au changement, politique de stationnement, notes sur la sécurité routière, etc.

En ce qui concerne le plan de circulation, il vise à empêcher le trafic de transit traversant la maille. Que fera ce trafic? Les expériences et études montrent que l'impact est très dispersé. Une partie de ce trafic prendra les axes autour de la maille, une autre partie changera tout à fait d'itinéraire, une autre partie décidera de venir moins souvent ou à d'autres moments, encore une partie ne viendra plus en voiture. La crainte que 100% du trafic traversant aujourd'hui se retrouvera sur les axes autour

de la maille est infondée (source : 2016, Frédéric Héran, les vertus de « l'évaporation du trafic » par la fermeture des infrastructures)

En restreignant ou en coupant la circulation sur les voiries locales débouchant sur les grands axes, on diminue les mouvements d'entrée et de sortie sur ceux-ci ce qui permet d'y fluidifier les flux. Des flux plus fluides sont source de moins de nuisances et de moins de pollution.

Cette fluidification sera d'autant plus importante que les automobilistes seront encouragés à se tourner vers d'autres modes de transport.

Par ailleurs, les plans de circulation des mailles ne sont qu'un élément de la stratégie de mobilité du Plan Régional de Mobilité (Good Move), qui vise une réduction globale du trafic qui devrait même diminuer le trafic sur les bords de mailles de 10% en moyenne.

Enfin, en complément au travail sur l'apaisement des mailles, la Région vise à améliorer la sécurité et l'attractivité pour la marche, le vélo et les transport publics sur les bords de mailles, à considérer comme des axes multimodaux.

Cela étant, les voiries qui délimitent les bords de mailles nécessite également une réflexion complète et globale afin d'améliorer l'organisation des déplacements sur ces axes. La Commune relaie déjà très régulièrement à Bruxelles Mobilité les problèmes rencontrés sur les grands axes régionaux.

*Exemples : la Chaussée d'Ixelles et la ville de Gand.*

*Le plan de circulation qui a accompagné la mise en zone de rencontre de la chaussée d'Ixelles a soulevé la question du report du trafic automobile vers les grands axes voisins, notamment la chaussée de Wavre. Seule une partie de l'heure de pointe a connu une légère augmentation des volumes de trafic entre 2017 et 2018.*

*A Gand, le trafic sur le ring n'a quasiment pas augmenté. En heure de pointe du matin, il y a même un léger gain de temps de parcours de 3% pour entrer dans la ville en voiture, comparativement à la situation avant la mise en œuvre du plan de circulation.*

**Il y a une gradation logique dans l'apaisement: une rue résidentielle doit d'office être plus apaisée qu'une voirie inter-quartier.**

Le PCM a pour but de travailler à l'apaisement de l'ensemble du territoire Forestois. Les voiries inter-quartier étaient dessinées dans le précédent Plan Régional de Mobilité (Plan IRIS 2) et ont disparues dans le nouveau plan Good Move.

**Est-ce qu'il faut absolument modifier les plans de circulation ? En travaillant sur des aménagements de réduction de vitesse, des zones résidentielles et d'autres propositions, ne pourrait-on pas tout laisser tel quel?**

Pour apaiser une maille plusieurs solutions sont possibles et souvent complémentaires. Cependant, les mesures complémentaires telles que des aménagements de réduction de vitesse, des zones résidentiels, etc ne suffisent pas pour apaiser un quartier. C'est pourquoi, ces mesures sont couplées à un plan de circulation qui permet de diminuer la quantité de trafic dans les rues forestoises.

**Pourquoi maintenir le diabolos alors qu'il a été fort décrié à l'atelier précédent ? Le diabolos/verrou ne fonctionne pas et renvoie le trafic sur d'autres axes. N'y a-t-il aucune autre solution "apaisée" pour rencontrer l'attente des citoyens ? RER, parking de dissuasion pour le trafic entrant ?**

Le diabolos est une solution, parmi d'autres, qui permet d'apaiser l'ensemble de la maille. Lors des ateliers de participation, le bureau d'étude l'a à nouveau proposé car, selon leur regard d'experts, il s'agit d'une mesure efficace pour diminuer le trafic de transit. Cette solution n'a toutefois pas été retenue dans le plan de circulation proposé dans le présent PCM.

Par ailleurs un plan de circulation ne fonctionne pas à lui seul. Il est également important de travailler sur l'incitation au report modal et sur l'accompagnement vers un autre mode de déplacement. Ces considérations font partie de l'axe 3 communication et sensibilisation du PCM.

**Pourquoi n'avoir pas commencé par apaiser les quartiers qui souffrent déjà d'un trafic énorme type Van Volxem et Van Haelen ? L'Altitude Cent n'est pas vraiment problématique et n'a pas réellement besoin d'être "apaisée" comparées à ces voiries et ses citoyens qui sont surchargées.**

Le PCM ne traite pas que le déplacement en voiture. Si l'Altitude Cent souffre moins en termes de trafic, il s'agit pour autant d'un axe important pour les piétons, cyclistes et transports en commun pour lequel il est nécessaire d'agir.

**En mettant la chaussée d'Alsemberg en sens unique, comment va être assuré le service des urgences de l'hôpital Molière ?**

Une discussion avec l'hôpital et le SIAMU aura lieu avant la mise en place du plan de circulation afin de pouvoir tenir compte de l'accessibilité de l'hôpital et des besoins des ambulanciers.

## La communication et la sensibilisation

**Où peut-on trouver les études au niveau régional qui précisent comment ils projettent de réduire l'usage de la voiture dans la région de Bruxelles? un lien précis pour pouvoir consulter ces études ?**

Le Plan Régional de Mobilité, Good Move, est expliqué sur le site de Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>. Ce site comprend également plusieurs fiches explicatives relatives au diagnostic et alimentées par d'autres études.

**Où seraient installées les boutiques de mobilité? De qui dépendront ces boutiques ? On peut déjà acheter son ticket dans le bus/tram avec ou sans cash**

Le développement des boutiques de la mobilité est en cours de réflexion auprès de la Région et elles seront développées en partenariat avec les communes et les opérateurs de transports en commun, voire même les opérateurs de mobilité partagée.

L'un des objectifs de ces boutiques est d'informer sur toutes les offres de mobilité (voitures partagées, transports en commun, vélos, etc), voire de faire tester un nouveau mode de transport.

**La Mobilité est liée à l'énergie et le manque d'accès à cette énergie. La Mobilité aide aussi les citoyens à choisir un vélo ou une voiture. Si vous ne regardez qu'à une seule partie, vous ne pourrez pas nous aider à faire la transition.**

C'est pourquoi le PCM comporte également un volet sensibilisation et accompagnement au changement.

## Le stationnement

**Allez-vous intégrer la problématique des nuisances dues aux matchs de l'Union? Si oui, comment?**

**Les "nuisances" de Forest National seront-elles intégrées au plan ? Que prévoit-on lorsque les concerts et les matchs se combineront ?**

La mobilité ne représente qu'une partie des nuisances liées aux matchs de l'Union. C'est pourquoi, la Commune travaille avec les représentants de l'Union pour diminuer toutes les nuisances (sonores, stationnement, propreté, etc) en dehors du Plan Communal de Mobilité.

En ce qui concerne Forest National, le permis d'environnement de Forest National prévoit la mise en place d'un comité de suivi des actions, notamment sur les sujets liés à la mobilité et à la propreté. Lors d'événements à Forest National et à l'Union, un certain nombre de places de stationnement hors voirie doit être mis à disposition des visiteurs.

Les problèmes liés au stationnement lors des matchs à l'Union et des événements à Forest National seront traités dans le Plan d'Action Communal de Stationnement.

**En ce qui concerne les gros véhicules des commerçants (qui ont une camionnette) sur la place de l'Altitude Cent, où allons-nous pouvoir nous garer ?**

Il n'est pas prévu à court terme de supprimer du stationnement sur l'Altitude Cent. A long terme, on projet pourrait voir le jour, les habitants et commerçant seront consultés lors de la mise en place d'un projet.

**La solutions la plus fiable c'est de rajouter des parkings sous terrains pour les habitant du quartier.**

Les parkings souterrains sont très régulièrement cités comme solution à mettre en place pour répondre à la demande en stationnement. Cependant, il n'est techniquement pas possible de systématiquement construire des parkings souterrains. Une analyse de ce qui se trouve sous le sol doit d'abord être effectuée pour savoir si l'on peut creuser ou non.

Par exemple : dans certains quartiers de Forest, la nappe phréatique étant très haute, il est n'est tout simplement pas possible de créer un parking sous-terrain. Dans le cas où un parking serait construit, il serait régulièrement inondé.

**Suggestion : assurer que lorsque des immeubles sont construits sur la commune, il y ait d'office un garage sous-terrain pour les voitures des habitants...**

Le COBRACE oblige la mise à disposition d'un certain nombres d'emplacements pour véhicules personnels. Ce nombre est en partie déterminé par le nombre de logements créés.

**Parking hors voirie : très bien. Mais quid du COBRACE qui tend justement à supprimer les espaces de parking hors voirie? C'est l'histoire du serpent qui se mord la queue.**

Cette remarque a déjà été formulée auprès de Bruxelles Mobilité afin que la Région analyse comment permettre du stationnement hors voirie alors que le nombre de places hors voirie est plafonné.

**La suppression de parking en épi sur les avenues Rousseau et Jupiter est-elle une option réelle suite à l'adoption de PCM?**

La suppression d'un parking en épi permet de "regagner" de la place pour d'autres modes de transport en créant par exemple, une piste cyclable séparée et/ou des trottoirs plus larges.

### **Prévoyez-vous des parkings pour les accès aux professions médicales et zones de livraison?**

Oui, le PCM indique qu'il faut prévoir des zones de livraisons pour les commerçants et de zones de stationnement pour usagers spécifiques.

### **Autres remarques et commentaires :**

Le but est aussi de créer des voiries plus sûres pour des piétons et des cyclistes. Le moitié des ménages ne possède pas une voiture.

Merci de vous pencher sur les mobilités alternatives. Certains automobilistes se sentiront ainsi à l'aise pour franchir le pas et rouler à vélo par exemple ou apprécieront la marche à pied dans des zones moins polluées. A terme, les automobilistes pourront se déplacer sans être systématiquement confrontés à des embouteillages et les autres se sentiront plus à l'aise aussi.

N'oublions pas les commerces locaux du quartier (fréquenté surtout par les riverains à pied et les utilisateurs des TC de passage - élèves, étudiants, travailleurs...)

Good Move prévoit d'appliquer le principe STOP qui donne une priorité aux usagers piétons, cyclistes, transport en commun et seulement après à la voiture. C'est cela l'exemple d'un partage de Forest.

N'oubliez jamais qu'une voie interquartier ou les voiries auto quartier sont remplies d'habitants, tout autant que dans les quartiers apaisés ...l'équité doit être garantie

Quand on supprime le trafic dans le quartier, il y a une diminution de trafic global. Il faut réduire le trafic dans l'ensemble de Bruxelles comme le prévoit Good Move pour obtenir un résultat positif global.

Plus on donne de l'espace à la voiture, plus il y en a... L'idée est de changer le comportement de ceux qui le peuvent. La diminution du trafic ne se fait évidemment pas en une nuit.

Pour tester les résultats d'un plan de mobilité il faut lui laisser le temps de voir les résultats, pour que les comportements s'adaptent. Cela n'a pas été fait lors de la mise en place précédente.