

# Forest

## *Audit Bypad et Plan Vélo*

### Rapport final

Mars 2013



bruxellesmobilité  
mobiëlbrussel  
ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

 Timenco  
Orientations en mobilité

Pro Velo

**Approuvé par le Conseil communal de Forest le**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Audit Bypad : Le vélo aujourd’hui</b>	<b>6</b>
1.1	Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo	6
1.2	Profil vélo de la commune de Forest	11
1.2.1	Potentiel du vélo	11
1.2.2	Pratique du vélo	13
1.2.3	La politique vélo	14
1.2.4	La cyclabilité	14
1.3	La méthode BYPAD	20
1.4	Le diagnostic BYPAD en un clin d’œil	23
1.5	Le diagnostic par module	25
1.5.1	Besoins des cyclistes (niveau 1,25)	25
1.5.2	Responsabilité et Coordination (niveau 1,25)	25
1.5.3	La politique cycliste dans les textes (niveau 1,5)	26
1.5.4	Moyens et acteurs (niveau 1,50)	26
1.5.5	Infrastructure (0,83)	26
1.5.6	Communication et Promotion (niveau 1,50)	27
1.5.7	Éducation (niveau 1,50)	27
1.5.8	Actions complémentaires (score 0)	27
1.5.9	Évaluation et impacts (niveau 0)	27
1.6	Pistes d’actions par module	28
1.6.1	Besoins des cyclistes	28
1.6.2	Responsabilité et Coordination	28
1.6.3	La Politique cycliste dans les textes	28
1.6.4	Moyens et Acteurs	28
1.6.5	Infrastructure	29
1.6.6	Communication et Promotion	29
1.6.7	Éducation	30
1.6.8	Actions complémentaires	30
1.6.9	Évaluation et impacts	30
<b>2</b>	<b>Le plan vélo : Le vélo demain</b>	<b>31</b>
2.1	Objectifs généraux	31
2.2	Champ d’action A : rouler à vélo	33
2.2.1	Orientations générales pour la cyclabilité	33
2.2.2	Réseau structurant: principes	34
2.2.3	Itinéraires cyclables communaux et régionaux	35
2.2.4	Traversées du Parc de Forest	38

2.2.5 Connexions vers Anderlecht.....	39
2.2.6 Innover: instaurer des rues cyclables.....	40
2.2.7 Rendre l'ensemble des quartiers cyclables.....	41
2.2.8 Assurer et coordonner l'entretien et le nettoyage des infrastructures et marquages vélo.....	41
2.3 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt.....	42
2.3.1 Orientations pour le stationnement vélo.....	42
2.3.2 Programmer l'offre en arceaux vélo (stationnement de courte ou moyenne durée dans le domaine public).....	42
2.3.3 Programmer l'offre en parkings vélo sécurisés pour les habitants (longue durée).....	45
2.4 Champ d'action C : encourager la pratique du vélo.....	46
2.4.1 Orientations pour la promotion de la pratique du vélo.....	46
2.4.2 Sensibiliser les élus politiques et membres de l'administration.....	46
2.4.3 Encourager les écoles.....	46
2.4.4 Encourager les habitants.....	46
2.4.5 Communiquer autour du Plan vélo et de la politique cycliste communale.....	47
2.5 Champ d'action D : ancrer la politique cycliste.....	48
2.5.1 Orientations pour les aspects organisationnels.....	48
2.5.2 Mettre en place un service Mobilité au sein de l'administration communale.....	48
2.5.3 Garantir un financement structurel de la politique cycliste.....	48
2.5.4 Réactiver la Commission communale vélo.....	49
2.5.5 Valoriser le rôle de la police de terrain en matière de sécurité et de respect des infrastructures cyclables.....	49
2.5.6 Mettre en place un guichet de suggestions et plaintes.....	49
2.5.7 Réaliser un inventaire des infrastructures et stationnement, et intégration dans un SIG.....	50
2.5.8 Mesurer l'évolution de la pratique du vélo dans la commune.....	50
<b>3 Annexe: Grille décisionnelle cyclabilité.....</b>	<b>51</b>

## **TABLEAUX**

Tableau 1 – Composition du groupe de travail BYPAD.....	23
Tableau 2 – Calendrier de l’AUDIT BYPAD.....	23
Tableau 3 – Scores des questions de l'évaluation BYPAD.....	24
Tableau 4 – Score des modules de l'évaluation BYPAD.....	24
Tableau 5 – Objectifs généraux et champs d’action.....	33

## **FIGURES**

Figure 1.....	22
Figure 2.....	22
Figure 3.....	23
Figure 4.....	25

## INTRODUCTION

Le Plan Vélo 2010-2015 de la Région de Bruxelles-Capitale souligne à plusieurs endroits l'importance du partenariat Région-communes pour réaliser le potentiel vélo de la Région.

Une des mesures de ce plan consiste à inciter les communes à « *évaluer leur politique vélo sur base d'un audit BYPAD et élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit* » (fiche 1.2 p. 23).

En février 2012, la Région bruxelloise a fait un appel à candidature auprès de ses 19 communes. Parmi les candidates, 6 communes ont été retenues : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Jette, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort.

L'audit Bypad et l'élaboration d'un plan d'action vélo constitue le premier avenant à la convention de mobilité, liant commune, Région, zone de police et STIB. En signant la convention cadre, les communes se sont engagées à élaborer un Plan Communal de Mobilité. En vue de la mise en œuvre du PCM, la Région lancera encore d'autres avenants.<sup>1</sup>

La Région bruxelloise a permis à ces 6 communes de:

- Évaluer leur politique communale vélo, en utilisant la méthode internationale Bypad;
- Élaborer un plan d'action vélo communal.

A cet effet, elles ont bénéficié d'un accompagnement d'experts des bureaux d'études Timenco et Pro Velo. Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la commune de Forest pour les années à venir.

---

<sup>1</sup> Voir aussi Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière n° 34, été 2012.

# 1 AUDIT BYPAD : LE VÉLO AUJOURD'HUI

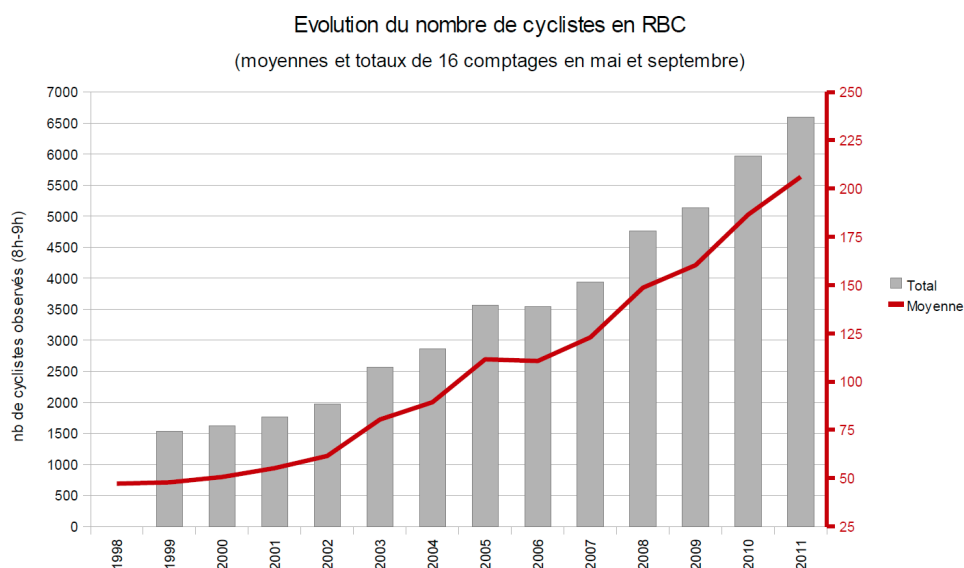
## Diagnostic de la politique cycliste

Le premier chapitre de ce document présente le diagnostic de la politique vélo communale, résultat de l'audit Bypad. Ce diagnostic est précédé d'une brève présentation de la politique vélo régionale, ainsi que d'une présentation rapide du profil de la commune, en lien avec la mobilité. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

### 1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

#### De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 10 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 16 points ne cesse d'augmenter.<sup>2</sup>



#### Le grand public reste à séduire

Cependant, **l'objectif** est autrement plus **ambitieux** : « Le Plan de mobilité IRIS II précise que d'ici 2020, pas moins de **20 % des déplacements mécanisés** doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour avoir plus de cyclistes, en les convainquant, en offrant des conditions, des services et des infrastructures sûres et évidemment en s'assurant que dans toutes les étapes des travaux d'aménagement, on tienne compte du cycliste, du piéton et du transport public. »<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Pro Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2011

<sup>3</sup> Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

La part modale actuelle est estimée à 3,4% de l'ensemble des déplacements<sup>4</sup>, ou environ 5% des déplacements mécanisés. Les grandes villes cyclables aux Pays-Bas dépassent les 30%, suite à une politique cycliste globale et soutenue depuis des décennies. Afin de tripler (au moins) le nombre de déplacements à vélo, il faudra clairement

- **Séduire le grand public et donner envie à tous de rouler à vélo au quotidien.** Le jeune cycliste sportif et branché ne suffira pas. Un point de référence utile est l'enfant de 10 ans, qui doit pouvoir rouler à vélo en autonomie et en sécurité. Mais il s'agit également de considérer les personnes âgées, de plus en plus nombreuses et actives, et toutes les tranches d'âge intermédiaires, pour tout motif de déplacement. Le plan vélo évoque le concept 8-80 : garantir la sécurité (objective et subjective) de 8 à 80 ans.
- **Réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité sur le terrain.** Rouler à vélo deviendra un choix évident quand le cycliste pourra se déplacer de tout point A à tout point B en sécurité, de manière confortable, sans stress et sans souci. Ceci demande une amélioration marquée de la sécurité, du confort et de l'attrait pour le cycliste. Le plan IRIS II insiste sur la cyclabilité générale de toutes les rues, offrant au cycliste des choix d'aménagements et de vitesse de circulation adaptés à la circulation et la spécialisation de la voirie.

### **L'indispensable partenariat Région-communes**

Il est évident qu'un **partenariat fort Communes / Régions** est indispensable pour répondre aux ambitions. En dépit de l'autonomie communale, toute commune bruxelloise fonctionne comme un morceau de la ville morphologique. Ce qui a pour conséquence que:

- La mobilité sur le territoire communal **dépend de la mobilité régionale**, tant au niveau de la réalité des déplacements qu'au niveau des choix politiques;
- **La Région est le gestionnaire de voirie sur les axes de circulation** les plus importants de chaque commune ; en général, il s'agit d'itinéraires vélo tout à fait intéressants, lisibles et directs, qui exigent cependant un niveau de sécurisation adapté (pistes cyclables séparées ou au moins marquées). Seuls 48% (154 km) des voiries régionales sont équipées de pistes cyclables (marquées ou séparées), ce qui est représenté néanmoins une forte progression depuis 2005 (28%, 90 km).
- Cependant, **les communes sont gestionnaires de 80% des voiries**<sup>5</sup>, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'il constitue un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur max. 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30 (objectif du plan IRIS I et II, réalisé sur 38% des voiries de quartier en 2010).<sup>6</sup>
- Les communes bénéficient d'un **soutien régional considérable** en matière de politique vélo, en matière d'infrastructures (le réseau des ICR - itinéraires cyclables régionaux), l'information (la carte régionale vélo), la promotion et la sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Experience*, Prévention contre le vol) et la création de services (Villo, les points vélo).

### **Un plan vélo régional global et complet**

Le **plan vélo 2010-2015** (successeur du premier plan 2005-2009) développe un gamme étendue d'actions et mesures sous forme de fiches, regroupées sous 6 thèmes.

1. Objectifs, principes et monitoring
2. À vélo à Bruxelles en toute sécurité

<sup>4</sup> Enquête Ménage BELDAM, données 2010

<sup>5</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30

<sup>6</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32



3. Formation et vélo-éducation
4. Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles
5. Services pour cyclistes
6. Infrastructures cyclables

Les principales **mesures concernant les communes** sont :

- Fiche 1.2 **prise en compte des critères de cyclabilité** dans tout projet d'aménagement, y compris les projets sur voirie communale. Les outils sont les procédures de projets d'aménagement, le conditionnement des travaux subsidiés, les contrats de quartier durables, les formations...
- Fiche 1.3 **soutien à la politique cycliste dans les communes** : outils, avenants spécifiques au PCM, formation, soutien aux mesures anti-transit...
- Fiche 2.5 **prévention et contrôle** : soutien à la création de brigades police à vélo

### **Outils, guides et projets**

Un nombre **d'outils** et de **projets** en cours ou en préparation :

- Le **vade-mecum vélo** comprend déjà des 6 cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages et éclairage. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues<sup>7</sup>:

<b>Type</b>	<b>Régime de vitesse (km/h)</b>	<b>Aménagements cyclables</b>
<i>Autoroutes</i>	120	<i>Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.</i>
<i>Voiries métropolitaines</i>	70	<i>Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.</i>
	50	<i>En principe pistes cyclables séparées.</i>
<i>Voiries principales</i>	50 (70)	<i>Pistes cyclables marquées (ou selon le cas : pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).</i>
<i>Voiries interquartiers</i>	50	<i>En principe pistes cyclables marquées.</i>
<i>Collecteurs de quartiers</i>	30 (50)	<i>Trafic mixte (en fonction du volume de trafic, de la vitesse effectivement pratiquée et de la largeur de la chaussée, opter pour des pistes cyclables marquées ou pour des bandes cyclables suggérées).</i>
<i>Rues locales</i>	30	<i>Trafic mixte.</i>

- Le **règlement régional d'urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement)
- Le **projet de plan régional de stationnement** propose une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une inter-distance maximale de 150 m, ainsi que des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).
- le **RER vélo** : un schéma directeur d'itinéraires vélos de grande qualité est en préparation. Ce réseau a le potentiel d'un véritable réseau principal vélo, avec un niveau de qualité élevé permettent de rouler rapidement et en sécurité et confort sur des courtes et longues distances, dans la Région et vers la périphérie. Il s'agira généralement d'itinéraires hors circulation, longeant les voies ferrées, complétés par des tronçons en voirie, avec des pistes sécurisées et généreuses le long de grands axes ou passant par des rues cyclables.

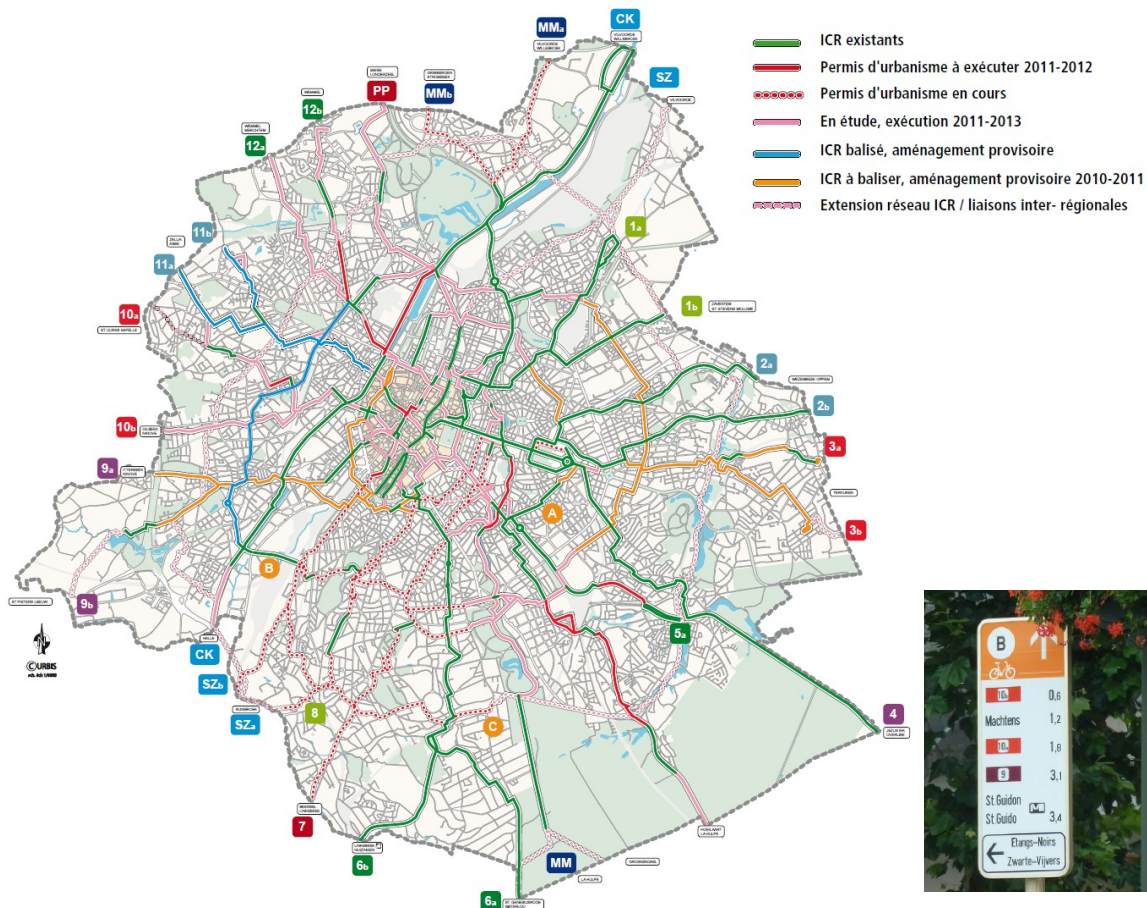
<sup>7</sup> RBC – vade-mecum vélo – cahier 2

## La finalisation du réseau ICR en vue

Le plan vélo prévoit la finalisation de l'ensemble du réseau ICR entre 2010 et 2014. Il s'agit d'itinéraires tranquilles, évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 million € par an y est affecté. La carte montre l'état d'avancement en novembre 2011<sup>8</sup>. Un balisage vertical spécifique a été développé.

Figure 31. Etat des lieux du réseau ICR

Source des données : Bruxelles Mobilité, novembre 2011

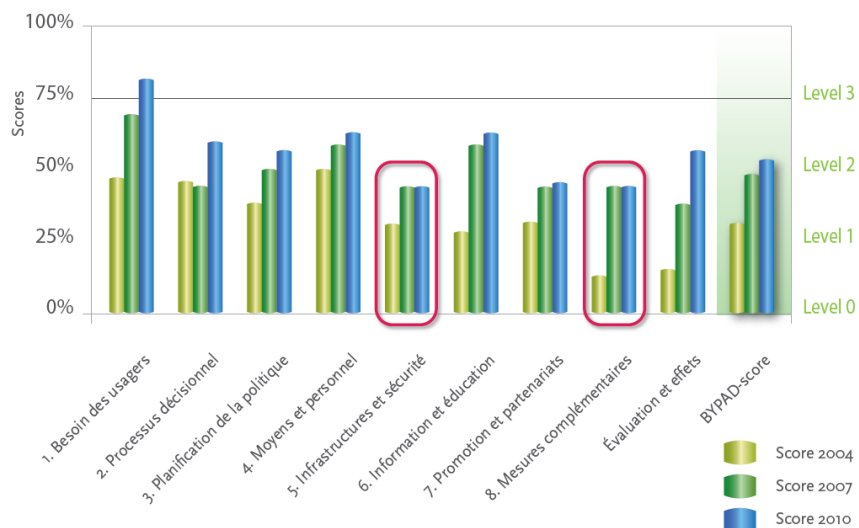


<sup>8</sup> Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

## Un bilan mitigé

Sur base régulière, la Région évalue et ajuste sa politique cycliste au moyen d'un **audit Bypad** (2004, 2007 et 2010 et prévu en 2012). Les résultats sont résumés dans le graphique suivant.<sup>9</sup>

Scores par module pour les audits BYPAD de 2004, 2007 et 2010



L'évaluation globale montre:

- **une progression continue de l'ancrage institutionnel du vélo et de la promotion** : le cycliste est de plus en plus pris en compte de façon structurelle (on est sorti de la logique de résolution de problèmes au cas par cas) et bénéficie d'efforts soutenus d'information, de formation et de sensibilisation.
- **une stagnation (2007-2010) en matière de cyclabilité sur le terrain.**
  - o en matière **d'infrastructures**, « entre autre à cause de l'absence d'un réseau régional aménagé, d'une politique de stationnement vélo et d'une prise en main structurelle de la sécurité des déplacements à vélo »
  - o en matière de **mesures de maîtrise de la circulation et du stationnement** ; l'audit met en lumière le besoin d'une gestion globale du stationnement automobile et de mesures plus fortes de modération des vitesses et anti-transit dans les quartiers.

Il est évident que l'enjeu lié à cette faiblesse au niveau de la cyclabilité du territoire se situe également au niveau communal, et que **des actions au niveau des communes sont indispensables.**

Les documents cités sont téléchargeables sur

- <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications>: audit Bypad 2010, Plan vélo 2010-2015
- <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>: vademecum
- <http://www.provelo.org/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale>: observatoire du vélo 2011

<sup>9</sup> Illustration: Plan vélo 2010-2015

## 1.2 Profil vélo de la commune de Forest

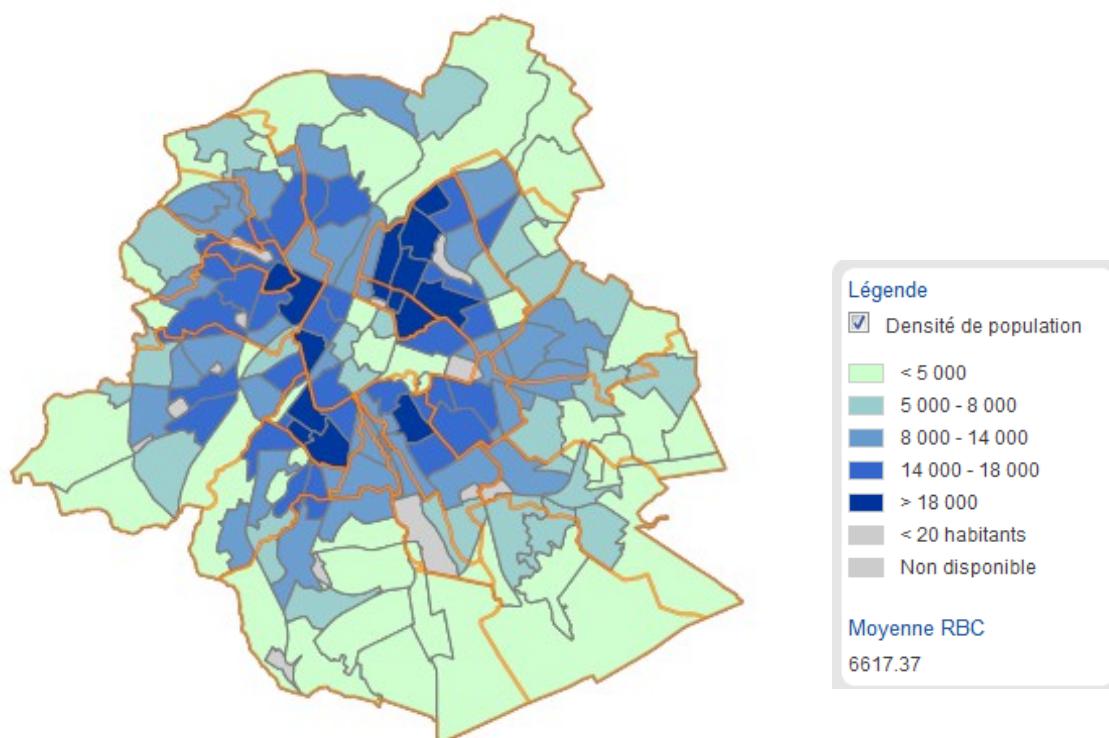
Ce chapitre vise à donner quelques repères permettant de mieux appréhender la réalité de la commune et d'en apprécier le potentiel du vélo. Il se base notamment sur des données statistiques du Monitoring des Quartiers, sur des éléments mentionnés dans le Plan communal de Mobilité, mais également sur une part d'appréciation de l'auditeur suite aux visites de terrain et à son analyse du territoire.

### 1.2.1 Potentiel du vélo

La commune de Forest est située dans le sud-ouest de la Région de Bruxelles-Capitale, et n'est séparée du Pentagone que par la commune de Saint-Gilles. L'extrémité Nord de Forest se trouve à moins de 3km du centre de Bruxelles (10 minutes à vélo jusqu'à la Bourse), l'extrémité sud à un peu plus de 6km (moins d'une demi-heure de vélo). Il faut moins de 15 minutes pour se déplacer partout dans la commune à vélo (6,2 km<sup>2</sup>), mais le relief est parfois très défavorable, en particulier dans le sens est-ouest (80m de dénivelé entre la vallée de la Senne et l'Altitude 100!).

Les autres communes voisines sont: Uccle au sud-est, Ixelles à l'est, Drogenbos au sud-ouest, Anderlecht à l'ouest. La zone industrielle collée à la zone ferroviaire à l'ouest du territoire communal représente une barrière importante vers Anderlecht. Les Parcs Duden et de Forest, qui ne sont pas ouverts aux cyclistes actuellement, isolent les quartiers « hauts » (Altitude 100, Molière, Roosendaël) des quartiers « bas » (Saint-Antoine, Van Volxem).

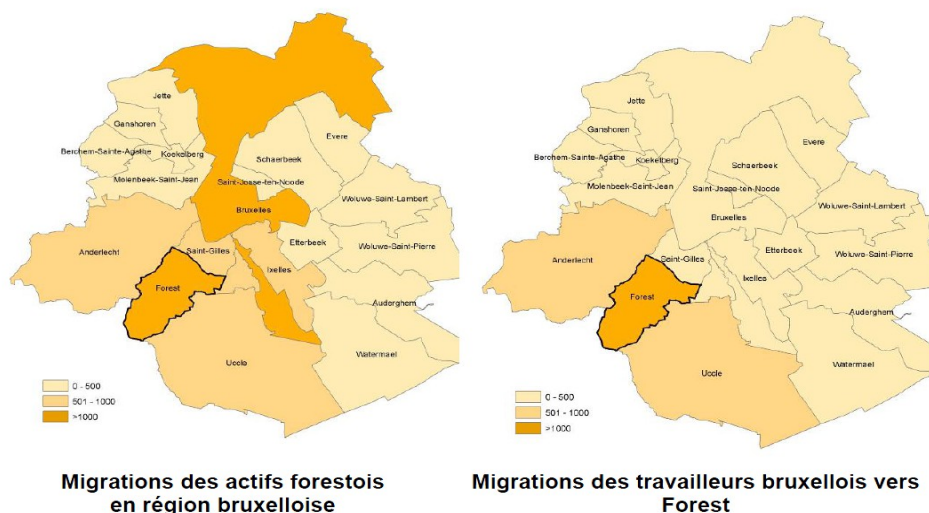
Forest comptait 51.838 habitants au 1er janvier 2011. La **densité de population** est forte dans la moitié nord de la commune, plus faible dans les quartiers Saint-Denis et Roosendaël.



**De grands équipements** sont présents sur le territoire communal: le site Marconi des hôpitaux Iris Sud (près de 450 emplois) et la prison de Saint-Gilles située à Albert (plus de 500 emplois).

L'usine **Audi Brussels** située boulevard de la Deuxième Armée Britannique à l'ouest de Forest, emploie plus de 6000 personnes, ce qui représente plus 40% de l'emploi communal total. L'impact de cet entreprise sur la mobilité de la commune est important, car de nombreux travailleurs s'y rendent en voiture tous les jours.

Les données du recensement de la population de 2001 indiquent que **12% des Forestois travaillent dans leur commune, et 58% d'entre-eux travaillent en Région bruxelloise, majoritairement dans les communes limitrophes** (Anderlecht, Saint-Gilles, Uccle, Ixelles, Bruxelles-Ville) (PCM, 2010). Nombre d'emplois à Forest sont occupés par des Bruxellois en provenance d'Uccle et Anderlecht majoritairement, mais également des autres communes bruxelloises ainsi que des communes flamandes voisines.



Forest compte une trentaine de **pôles scolaires**, pour un total de près de 8000 élèves ou étudiants: environ 2200 élèves en section maternelle, 2700 élèves en section primaire, 2300 élèves en section secondaire, 800 élèves en écoles supérieures (INRACI et HELB). Le PCM mentionne 3 **pôles commerciaux** d'importance locale: Saint-Denis, Wielemans-Ceuppens, et Chaussée d'Alsemberg – Altitude 100.

La commune de Forest n'est pas desservie par la métro, l'arrêt le plus proche étant la Gare du Midi, mais elle bénéficie d'une très bonne desserte en **tram et pré-métro**: 90% des habitants se trouvent à moins de 400m d'un arrêt (64% en moyenne dans la Région bruxelloise), seul le quartier Roosendael est moins bien desservi (39%). Les lignes de tram 82 et 51 permettent une connexion directe au métro de la petite ceinture (lignes 2 et 6), mais il faut prendre une correspondance à la station Lemonnier pour se rendre au centre-ville. Les lignes de pré-métro 3 et 4 (arrêts Albert et Berkendael) permettent une connexion directe au centre-ville.

Forest bénéficie de la présence de 2 **gares SNCB** sur son territoire: la gare de Forest-Midi et la gare de Forest-Est qui permettent de se rendre à la gare de Bruxelles-Central en 10 minutes. Les deux gares sont concernées par le projet de RER, qui apportera une augmentation de la fréquence des trains (actuellement deux trains par heure à Forest-Midi, un train par heure à Forest-Est).

Le potentiel de développement de l'utilisation du vélo à Forest est donc important, notamment pour des déplacements vers le centre de Bruxelles et les communes voisines, qui constituent la grande majorité des déplacements domicile-travail des Forestois. Forest doit cependant composer avec un relief défavorable au vélo sur une partie de son territoire. La complémentarité entre le vélo et les transports en commun présente également un beau potentiel, étant donnée la proximité de la commune avec la Gare de Bruxelles-Midi et la desserte de la commune par le tram et pré-métro.

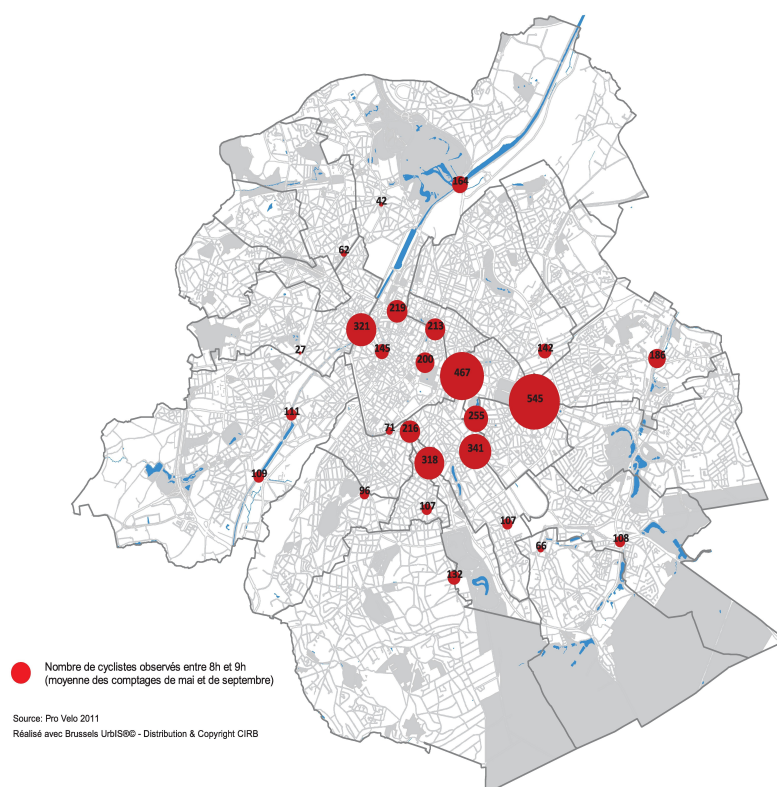
## 1.2.2 Pratique du vélo

On dispose de peu de chiffres concernant la pratique du vélo à Forest. Seul l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale nous permet de connaître l'évolution du nombre de cyclistes au niveau de la Place Albert, et ce depuis 2005. Les chiffres du tableau ci-dessous correspondent au nombre de cyclistes observés à l'heure de pointe du matin (de 8h à 9h en semaine).

	janvier	mars	mai	septembre	novembre
<b>2005</b>		31	39	59	
<b>2006</b>		29	42	56	
<b>2007</b>		35	66	57	
<b>2008</b>		38	63	71	
<b>2009</b>		61	157	69	
<b>2010</b>		113	94	68	48
<b>2011</b>	53		77	115	192

Si les chiffres sont faibles (et donc fortement fluctuants), l'augmentation du nombre de cyclistes se dessine clairement, avec une augmentation moyenne de 9 cyclistes supplémentaires par an. La majorité des cyclistes sont des hommes (69 %, proche de la moyenne régionale). Aucun Villo n'a été observé jusqu'au comptage de mai 2012, au cours duquel une prise et 2 déposes ont été enregistrées. Outre ces chiffres, la perception lors des visites de terrain est qu'il y a déjà un nombre non négligeable de cyclistes à Forest.

Il n'existe pas encore de chiffres disponibles au niveau de l'utilisation des Villo sur la commune, les stations ayant été installées très récemment. Il existe 12 stations actuellement, et plusieurs autres sont en projet.



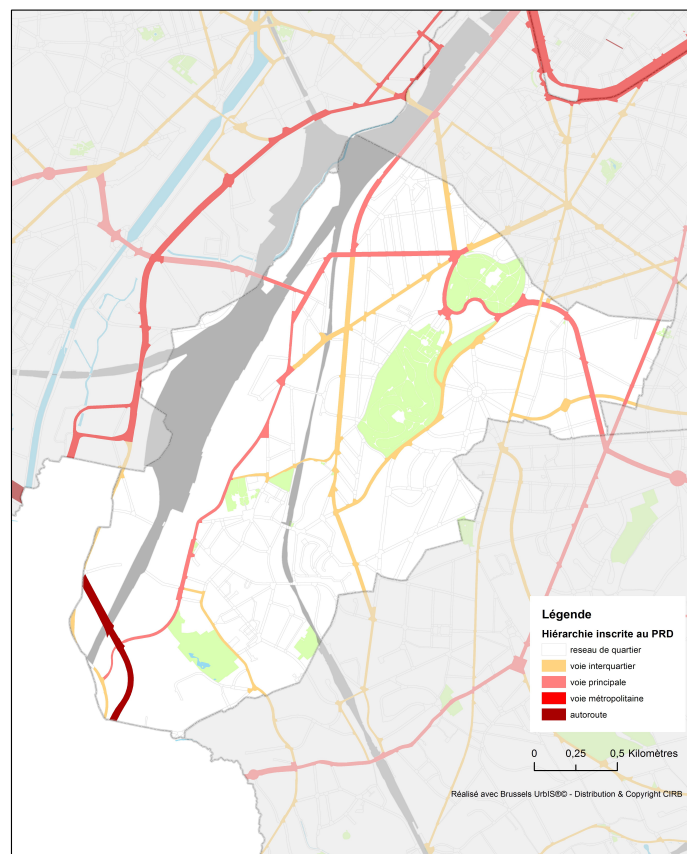
### 1.2.3 La politique vélo

Il n'y a pas de réelle politique du vélo à l'heure actuelle au sein de la commune de Forest. Les mesures prises ne s'intègrent pas dans une vision à moyen ou long terme, mais elles correspondent à des obligations (ouvertures des sens uniques aux cyclistes par exemple) ou à des mesures faciles à faire accepter (c'est-à-dire sans impact sur le stationnement automobile par exemple). Sur le terrain, les aménagements manquent de continuité, il reste de nombreux endroits très difficiles, et l'espace public est avant tout dédié à la voiture.

Il manque à Forest une cellule Mobilité qui pourrait porter les projets de mobilité en général, de mobilité active (et donc du vélo) en particulier, et faire avancer les mentalités.

### 1.2.4 La cyclabilité

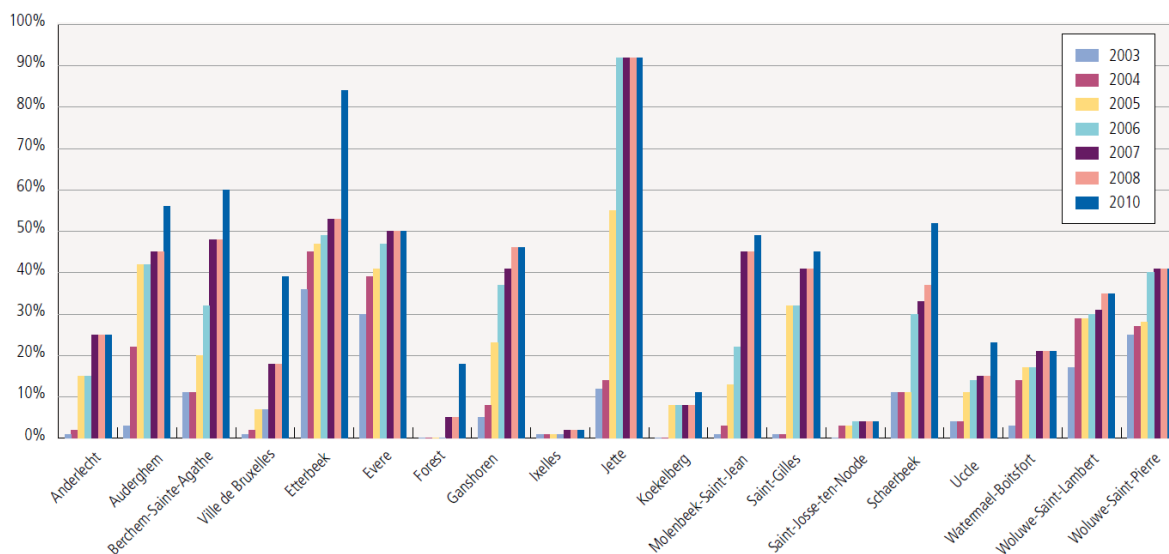
Le diagnostic du Plan communal de Mobilité souligne le fait que, de manière générale, **le réseau apparaît peu hiérarchisé et peu lisible**. Certaines voiries de quartier supportent des charges de trafic supérieures aux voiries interquartiers parallèles; plusieurs voiries des réseaux interquartier, collecteur et de quartier sont sur-fréquentées par rapport à leur statut hiérarchique. Il met notamment en évidence l'absence d'axe(s) structurant(s) bien reconnaissable(s) qui suive(nt) un axe est-ouest, alors que de nombreux navetteurs font quotidiennement la liaison entre le R0 et les communes d'Ixelles et Uccle en traversant la commune de Forest. En conséquence de cela, le trafic de transit se reporte sur les voiries locales qui ne sont pas destinées à cette fonction.



Quelques tronçons de voiries ont été mis en **zone 30 km/h** aux abords des écoles (Observatoire zones 30, 2010). A peine 18% des voiries du réseau de quartier étaient en zone 30 en 2010 (38% pour l'ensemble de la Région). Forest fait donc partie des parents pauvres: seules les communes d'Ixelles, Koekelberg et Saint-Josse-Ten-Noode montrent des pourcentages inférieurs.

Figure 21. Progression des zones 30 dans les communes bruxelloises

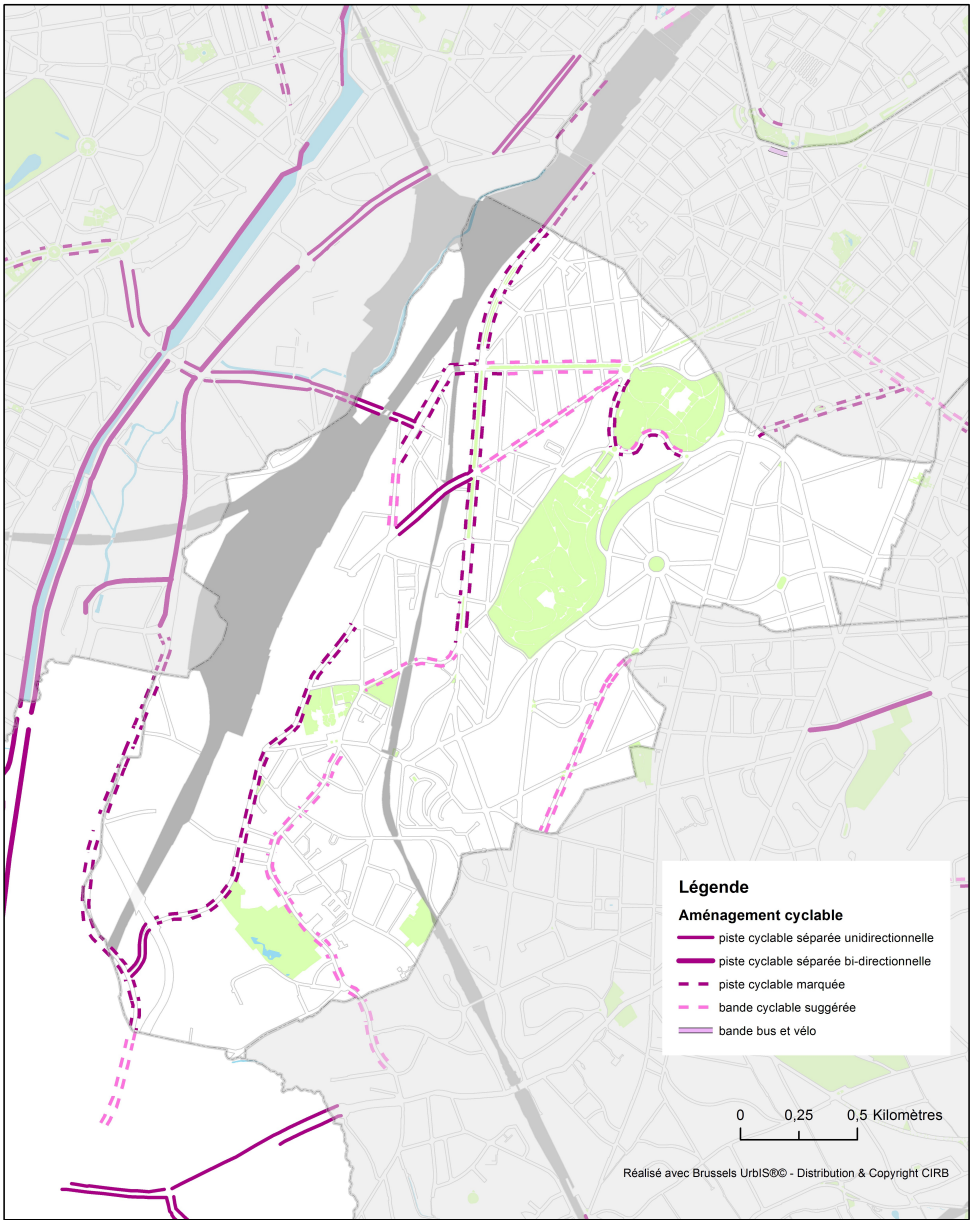
Source des données : Bruxelles Mobilité, juin 2011

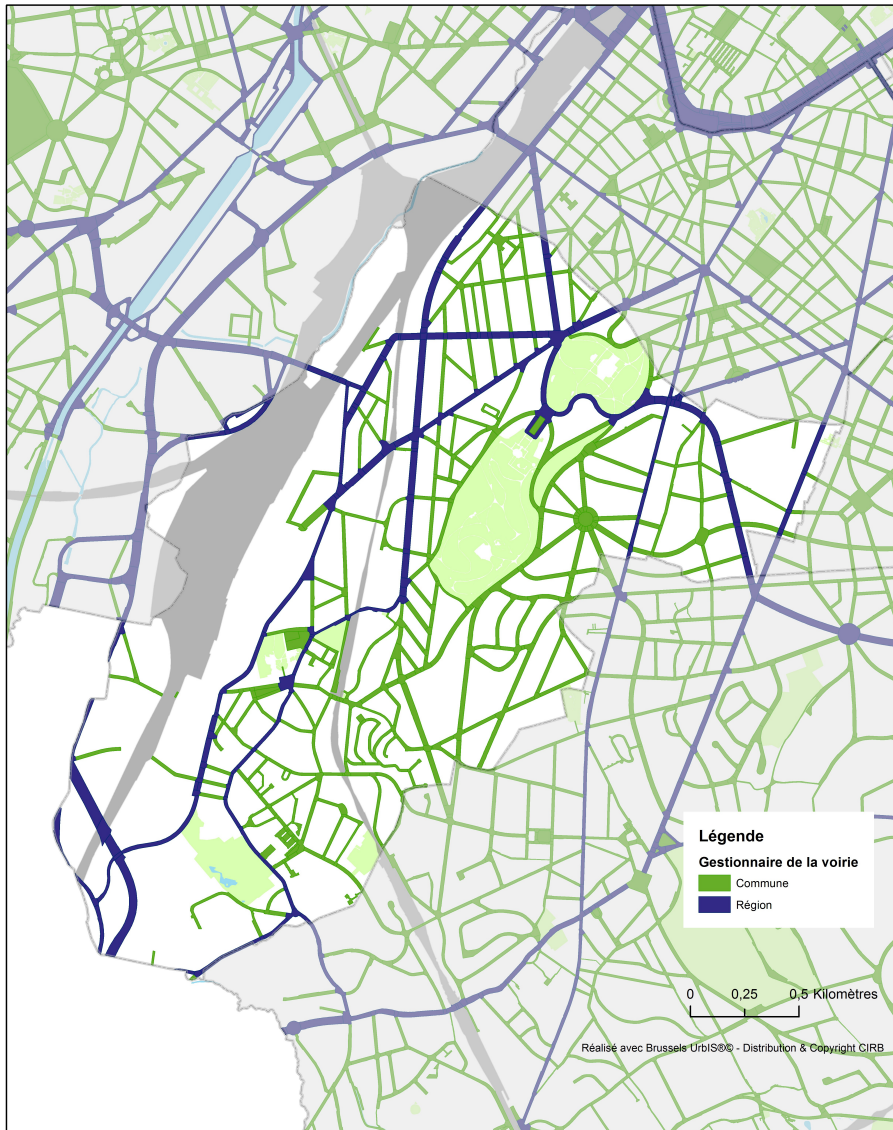


Les **infrastructures cyclables** existantes se trouvent presque exclusivement sur des voiries régionales, et sont en général de qualité insuffisante (sécurité et confort) pour attirer de nouveaux cyclistes:

- Boulevard Van Haelen: bandes cyclables suggérées (voirie régionale)
- Avenue Wielemans–Ceuppens: bandes cyclables suggérées (voirie régionale)
- Chaussée de Bruxelles: bandes cyclables suggérées sur les tronçons Van Volxem – Square Saint-Denis et Vanpé – Baillon (voirie régionale pour le 2e tronçon)
- Chaussée de Neerstalle: bandes cyclables suggérées (voirie régionale)
- Avenue Reine Marie-Henriette: pistes cyclables marquées (bande bus dans le sens descendant à l'approche de la Place de Rochefort) (voirie régionale)
- Rue de Hal: bande cyclable suggérée en contresens (voirie régionale)
- Boulevard de la Deuxième Armée Britannique entre la frontière régionale et la Place Saint-Denis: pistes cyclables marquées (voirie régionale)
- Boulevard de la Deuxième Armée Britannique entre rue Saint-Denis et avenue Van Volxem: pistes cyclables séparées derrière le stationnement (voirie régionale)
- Avenue du Pont de Luttre: pistes cyclables marquées (voirie régionale)
- Boulevard Paepsem: pistes cyclables marquées et pistes cyclables séparées (voirie régionale)
- Avenue Van Volxem: pistes cyclables marquées (voirie régionale)
- Avenue des 7 Bonniers: bandes cyclables suggérées entre le stationnement et le filet d'eau (voirie communale, ICR)



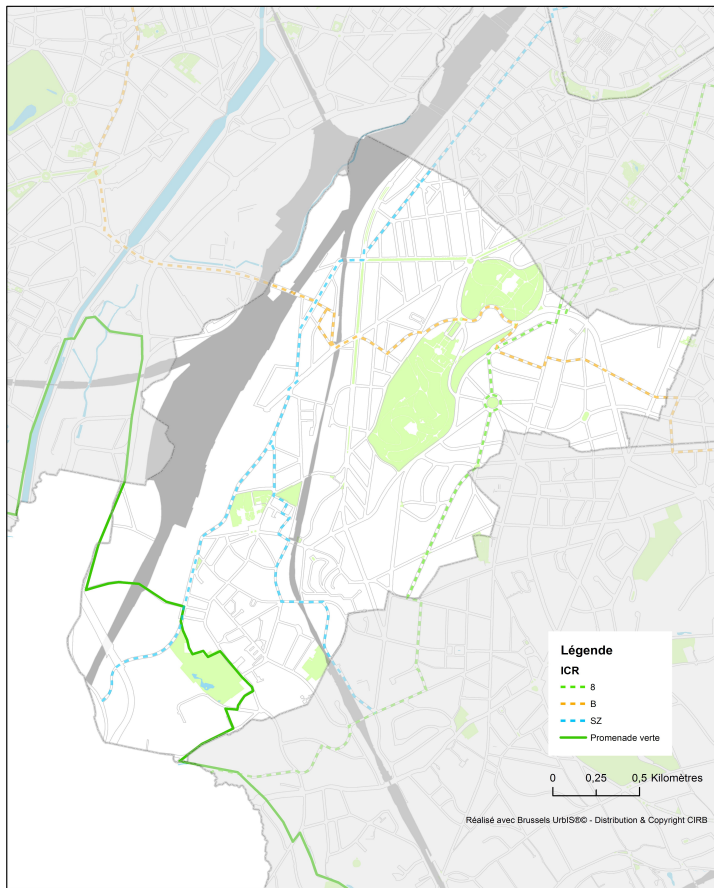




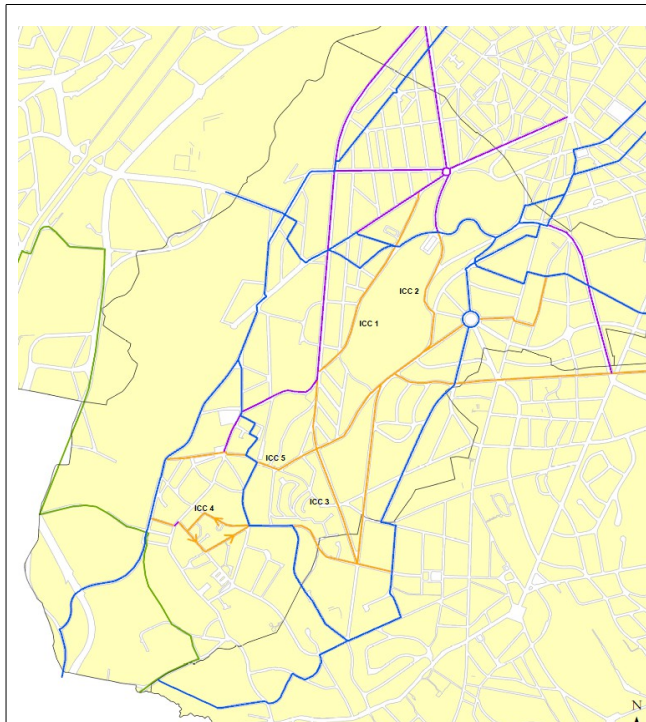
L'ensemble des **rues à sens unique** présentent des configurations permettant de les ouvrir aux cyclistes dans les deux sens (SUL), ce qui a été fait pour la majorité d'entre-elles. Lorsque le croisement de voiries communales est géré par des feux, ces voiries ne sont pas toujours équipées d'un marquage de **zones avancées pour cyclistes** (permettant aux cyclistes de se mettre en tête de file, à l'abri des gaz d'échappement et de façon à pouvoir démarrer en sécurité lorsque le feu passe au vert). Les voiries régionales équipées de feux présentent généralement ce type de marquage.

L'offre en **stationnement vélo** est constituée d'arceaux installés de manière dispersée dans la commune. Il sont installés seuls ou en petit nombre, généralement en réaction aux demandes des habitants.

Trois **itinéraires cyclables régionaux (ICR)** traversent la commune de Forest: l'ICR n° 8 (Albert – Jupiter – Bertrand – Armures – 7 Bonniers), l'ICR SZ (Mérode – Luttre – Saint-Denis - Deuxième Armée britannique – Haveskerke), et l'ICR B (rocade traversant la commune dans l'axe est-ouest). L'ensemble de ces itinéraires a fait l'objet d'une étude en 2009-2011, la Région est actuellement en attente du permis d'urbanisme. La **promenade verte** passe également dans le sud de la commune de Forest. Le tronçon de la rue de la Soierie sera réalisé prochainement.



Le Plan communal de Mobilité prévoit 5 **itinéraires cyclables communaux** qui complètent les itinéraires cyclables régionaux.



*L'ICC n° 1 relie la place de Rochefort à la place Saint-Denis en empruntant la chaussée de Bruxelles, le relief de cet itinéraire est relativement accidenté, mais c'est l'itinéraire le plus direct.*

*L'ICC n° 2 relie le quartier Saint-Antoine au haut de Forest en passant par la place de Rochefort, l'avenue Reine Marie-Henriette et l'avenue G. Fauré.*

*L'ICC n° 3 relie le quartier Saint-Antoine à l'avenue du Globe en empruntant l'avenue Van Volxem et l'avenue Zaman.*

*L'ICC n° 4 réalise une liaison ouest-est entre Anderlecht et Uccle en passant sous le chemin de fer à la gare de Forest Midi (rue de la Soierie) et en remontant vers Uccle par l'avenue de la Verrerie et avenue du Fléron. L'avenue Dumonceau étant utilisée pour la descente.*

*L'ICC n° 5 relie la place Saint-Denis à l'Altitude 100 et la chaussée d'Alsemberg ; le relief est accidenté mais l'itinéraire est très direct. L'ICC est prolongé avec l'avenue Neptune afin de relier la rue Vanderkindere sur Uccle.*

Une étude en cours (**RER Vélo**) vise à dessiner un réseau d'itinéraires cyclables rapides et de haute qualité reliant Bruxelles et sa périphérie. Un itinéraire devra relier Anderlecht à Delta, en traversant la commune de Forest d'est en ouest, un autre reliera la gare de Rhode-Saint-Genèse à Forest en longeant la ligne de chemin de fer L124. Les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2012. Quelques photos prises lors de la visite de terrain:



### 1.3 La méthode BYPAD

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD est basé sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cycliste (Bicycle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cycliste est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cycliste intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cycliste sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ils définissent ensemble les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cycliste, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle à 4 niveaux** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand et seulement quand cela s'impose, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant de manière isolée, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cycliste est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cycliste atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD



Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD



La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cycliste** :

- Une politique cycliste approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cycliste mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Label de qualité et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)).

Toutes les communes ayant appliqué la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cycliste intégrée.

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PLAN VELO

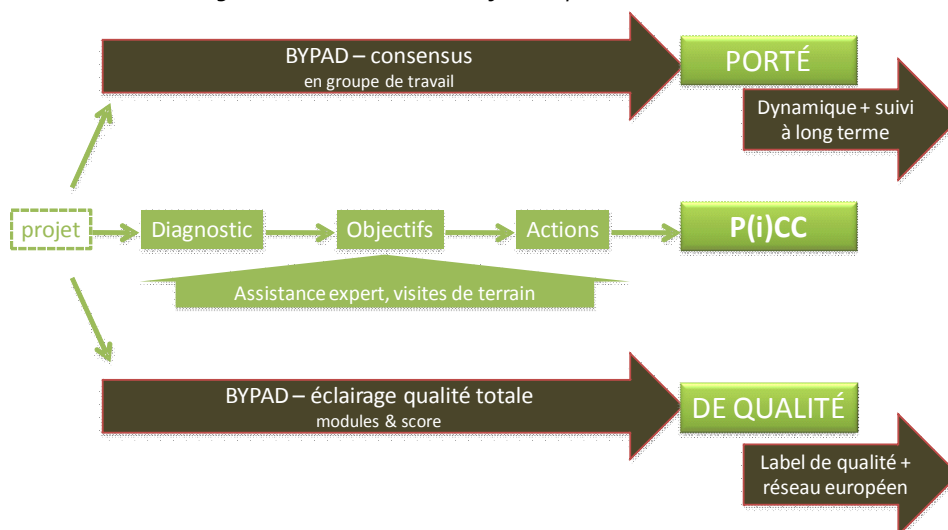


Tableau 1 – Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Nom	Fonction / service
Usager	Kris Vanslambrouck	Cycliste forestois
Usager	Joël Brich	Cycliste forestois
Usager	Heide Buker	Cycliste forestoise
Décideur politique	Annie Richard	Échevine des Travaux Publics, Mobilité, Environnement, Espaces verts, Développement durable, etc.
Décideur politique	Jutta Buyse	Échevine des Affaires néerlandophones, Égalité des chances.
Décideur politique	Françoise Père	Échevine de l'Instruction Publique
Administration	Guillaume Grawez	Collaborateur d'Annie Richard
Administration	Arnaud Van Ham	Service Voiries, CEM
Administration	Martine Romain	Service Environnement, CEM

Tableau 2 – Calendrier de l'AUDIT BYPAD

27/03/12	Journée de lancement
02/05/12	<b>GROUPE DE TRAVAIL : réunion de lancement</b>
13/06/12	Réunion de travail avec CEMA
30/05/12	Visites de terrain
20/06/12	<b>GROUPE DE TRAVAIL 2 : consensus</b>
15/07/12	Rapport intermédiaire
05/09/12	<b>GROUPE DE TRAVAIL 3 : Plan d'action</b>
11.10.12	Rapport final AUDIT BYPAD

## 1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Tableau 3 – Scores des questions de l'évaluation BYPAD

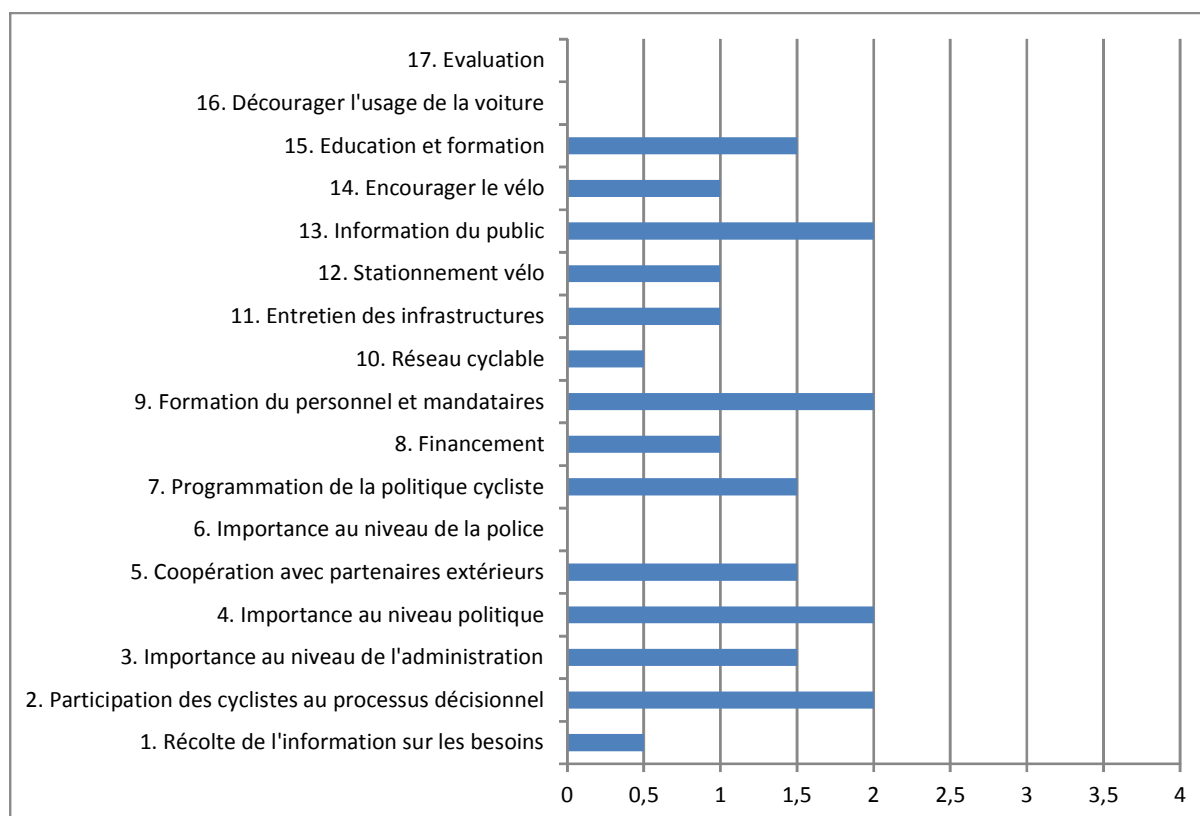
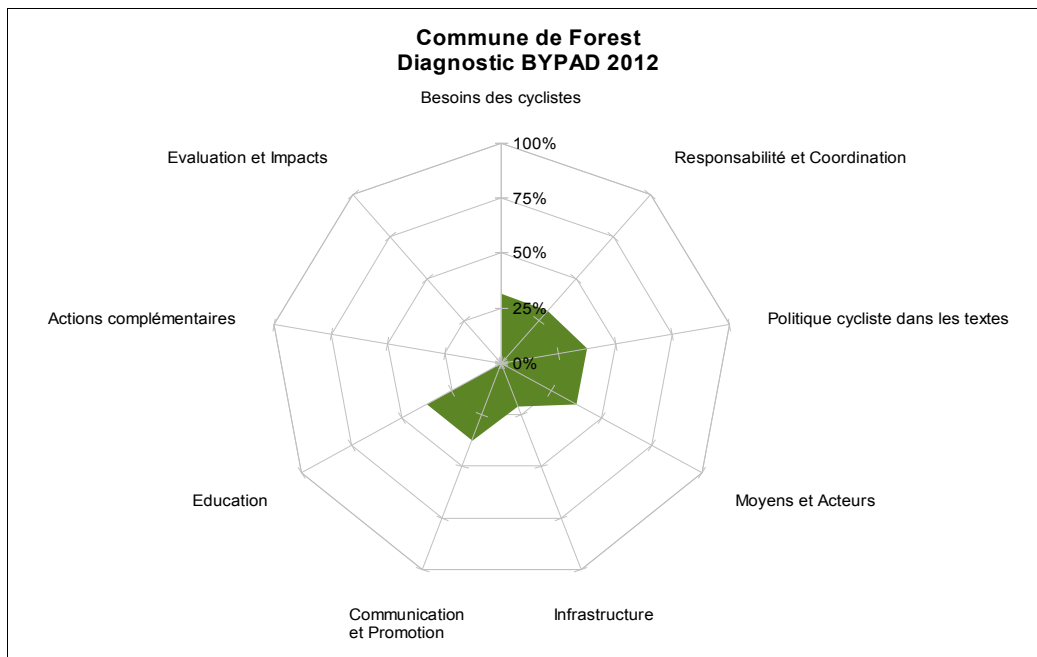
	Question	Score	
1	Récolte de l'information sur les besoins des cyclistes	0,5	
2	Participation des cyclistes au processus décisionnel	2	
3	Importance au niveau de l'administration	1,5	
4	Importance au niveau politique	2	
5	Efficacité de la coopération avec partenaires extérieurs	1,5	
6	Importance au niveau de la Police	0	
7	Programmation de la politique cycliste	1,5	
8	Financement de la politique cycliste	1	
9	Formation du personnel et mandataires	2	
10	Etendue et qualité du réseau cyclable	0,5	
11	Entretien des infrastructures cyclables	1	
12	Offre en stationnement vélo	1	
13	Information et sensibilisation du public	2	
14	Mesures d'encouragement à l'utilisation du vélo	1	
15	Education et apprentissage du vélo	1,5	
16	Mesures de découragement à l'utilisation de la voiture	0	
17	Évaluation de la politique cycliste et de son impact	0	
	<b>SCORE MOYEN</b>	<b>1,1</b>	<b>28%</b>

Tableau 4 – Score des modules de l'évaluation BYPAD

	Module	Score	%
1	Besoins des cyclistes	1,25	31%
2	Responsabilité et Coordination	1,25	31%
3	Politique cycliste dans les textes	1,50	38%
4	Moyens et Acteurs	1,50	38%
5	Infrastructure	0,83	21%
6	Communication et Promotion	1,50	38%
7	Éducation	1,50	38%
8	Actions complémentaires	0,00	0%
9	Évaluation et Impact	0,00	0%



Figure 4 – Diagnostic BYPAD



## 1.5 Le diagnostic par module

L'évaluation globale montre que la commune de Forest se situe au niveau de la prise de mesures au cas par cas pour de nombreux aspects d'une politique cycliste. L'approche est souvent de type opportuniste, sans vision à moyen terme de la mobilité à vélo sur son territoire. A l'heure actuelle, la politique cycliste (et la politique de mobilité de manière plus globale) n'est pas portée par des personnes clairement désignées et pouvant se consacrer entièrement à cette matière, et ce tant au niveau politique qu'administratif. Ceci constituera certainement le cœur du futur plan d'action.

### 1.5.1 Besoins des cyclistes (niveau 1,25)

Question n°1: *Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes?* Score obtenu: 0,5

Question n°2: *Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité?* Score obtenu: 2

La commune ne procède pas (ou très peu) à des observations in situ lors de la conception d'un aménagement. C'est l'expérience de l'urbaniste, en tant que cycliste régulier, qui sert de référence dans la pratique.

Une enquête a été réalisée en 2011 auprès des écoles, associations et comités de quartiers afin de récolter les besoins en range-vélos.

Une Commission communale Vélo permettait aux cyclistes de participer au processus décisionnel. Cette commission ne s'est cependant plus réunie depuis plus d'un an, et il n'y a pas de nouvelle réunion programmée. Les différentes parties sont toutefois demandeuses de remettre cette commission sur pied, en redéfinissant les objectifs, les participants, l'organisation des réunions et du suivi, etc. La commune profiterait d'autant mieux de l'existence (récente) de la locale forestoise du Gracq, ainsi que de la locale du Fietsersbond, qui ont toutes deux des représentants dans le groupe de travail Bypad. Cette commission améliorerait sensiblement la communication entre les cyclistes et la commune qui est actuellement limitée.

### 1.5.2 Responsabilité et Coordination (niveau 1,25)

Question n°3: *Au niveau de l'administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en oeuvre?* Score obtenu: 1,5

Question n°4: *Quelle est l'implication du Collège des Bourgmestre et Echevins par rapport à la politique cycliste?* Score obtenu: 2

Question n°5: *Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, Bruxelles-Environnement, etc).* Score obtenu: 1,5

Question n°6: *Quelle est l'implication de la Police dans le développement de la politique cycliste?* Score obtenu: 0

Il n'existe pas de cellule "mobilité" à Forest: les 2 conseillers en mobilité (CEMA) appartiennent à d'autres services (l'un au service Travaux publics, l'autre au service Environnement), et seule une partie de leur temps de travail est disponible pour cette question. Les CEMA ne sont pas ailleurs pas consultés spécifiquement et systématiquement lors de chaque projet d'aménagement et demande de permis d'urbanisme.

Au niveau politique, seule une partie des membres du Collège soutiennent les mesures en faveur du vélo, ou du moins ne s'y opposent pas. Le développement du vélo ne constituant toutefois pas une priorité, les mesures qui seraient prises au dépens de places de stationnement auto par exemple sont régulièrement abandonnées. La faible participation de certains décideurs politiques dans le cadre du groupe de travail Bypad est probablement le reflet de cette situation.

La collaboration avec les partenaires extérieurs n'est pas régulière ni organisée, et les contacts ne concernent généralement pas uniquement le vélo. Si la commune n'est pas pro-active en la matière, les contacts ponctuels sont généralement positifs. La collaboration avec la Région bruxelloise dans le cadre du projet des ICR a été constructive. Il n'y a par contre à ce jour aucune collaboration avec les communes voisines.

Il y a une bonne collaboration technique avec la Police qui est consultée lors de chaque projet de réaménagement de l'espace public. La Police de terrain semble par contre ne pas être attentive aux infractions qui mettent les cyclistes en danger (respect des aménagements cyclables, limites de vitesse, etc). C'est en tous cas ce qui est ressenti par les cyclistes quotidiens, qui constatent régulièrement une grande « tolérance » de la police à ce sujet.

### 1.5.3 La politique cycliste dans les textes (niveau 1,5)

Question n°7: *Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée?* Score obtenu: 1,5

La politique cycliste constitue un maigre volet du Plan communal de Mobilité, les priorités se situant principalement au niveau de l'application de la hiérarchie des voiries sur le terrain et la limitation de la percolation du trafic de transit sur de nombreuses voiries de la commune. Le plan prévoit l'aménagement de 5 itinéraires cyclables communaux, mais les propositions d'aménagements ne sont pas détaillées (uniquement principes généraux), pas de programmation ni estimation des budgets. La commune ne dispose d'aucun autre document de programmation de la politique cycliste.

### 1.5.4 Moyens et acteurs (niveau 1,50)

Question n°8: *Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste?* Score obtenu: 1

Question n°9: *Qu'est-il fait pour améliorer les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière?* Score obtenu: 2

Il n'existe pas de budget spécifique « vélo »: les dépenses éventuelles font appel aux articles « Aménagement-Sécurité » et « Marquages ». Les dépenses concernent principalement l'achat d'arceaux et du marquage au sol.

Le manque de budget disponible au niveau communal (de manière générale, la commune étant sous tutelle financière), oblige à compter sur des acteurs extérieurs: Région, STIB, etc.

L'absence de personnel dédié spécifiquement à la question de la mobilité a pour conséquence que les demandes de formation sont rares. Les formations relatives à la mobilité active ne sont d'ailleurs pas spécifiquement encouragées, mais il semblerait que le Collège remette un avis généralement positif à toute demande (sur base de l'avis de la cellule « Formation »).

### 1.5.5 Infrastructure (0,83)

Question n°10: *Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant?* Score obtenu: 0,5

Question n°11: *Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables?* Score obtenu: 1

Question n°12: *Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée?* Score obtenu: 1

Il existe à l'heure actuelle très peu d'infrastructures cyclables à Forest. Les aménagements réalisés se trouvent presque exclusivement sur des voiries appartenant à la Région, certains sont de qualité et de sécurité insuffisantes, et ils manquent de continuité. La commune se réjouit de l'aménagement des 3 ICR, qui amélioreront sensiblement la situation. Mais des mesures complémentaires seront nécessaires notamment pour rendre les voiries locales cyclables autour de ces itinéraires. Les rues à sens unique sont pour la plupart ouvertes aux cyclistes.

Il manque des budgets pour l'entretien des voiries en général, et donc des aménagements cyclables existants également. Il existe toutefois un service de réception et traitement des plaintes (n° de téléphone général pour toute remarque liée à l'espace public).

L'offre en stationnements vélo est encore disparate et peu visible, mais le nombre d'arceaux a sensiblement augmenté ces dernières années. Ces arceaux ne sont jamais équipés d'une couverture, et la commune n'a pas encore mis de box vélo à disposition jusqu'à présent, par manque de moyen mais également de personnel disponible pour en assurer la gestion. A nouveau, le futur aménagement des ICR est un atout, car des arceaux seront placés par la Région à tous les carrefours de ces itinéraires.

### 1.5.6 Communication et Promotion (niveau 1,50)

Question n°13: *Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste?* Score obtenu: 2. (Attention, le niveau 1 n'est pas rempli).

Question n°14: *Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis des différents groupes cibles?* Score obtenu: 1

La commune diffuse de l'information au sujet du vélo via le journal communal, à des moments bien précis de l'année (Printemps du Développement durable, Semaine de la Mobilité). En dehors de ces périodes, on trouve peu de communication dirigée vers le grand public, ou vers les cyclistes en particulier.

La commune ne mène aucune initiative en matière d'encouragement et de promotion du vélo. Quelques initiatives sont prises par des associations locales, notamment Piano Fabriek qui propose des balades à vélo aux nouveaux arrivants dans la commune, sur demande.

### 1.5.7 Éducation (niveau 1,50)

Question n°15: *Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo?* Score obtenu: 1,5

Une seule école communale (Saint-Augustin) a proposé le Brevet du Cycliste aux élèves de 5e primaire en 2011-2012. Le nombre d'écoles proposant le Brevet fluctue entre 1, 2, voire 4 (en 2008) selon les années. Le contact se fait directement entre l'école et Pro Velo, il n'y a pas de contact directement avec la commune.

La commune elle-même n'est porteuse d'aucune initiative en matière d'éducation à la pratique du vélo (public scolaire ou adulte).

### 1.5.8 Actions complémentaires (score 0)

Question n°16: *Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture?* Score obtenu: 0

De manière générale, le partage de l'espace public est fortement favorable à la voiture. Si quelques carrefours sont équipés de plateaux et oreilles de trottoirs, et si les abords d'école sont souvent mis en zone 30 km/h, cela ne suffit pas à apaiser les quartiers et diminuer le trafic en dehors des axes principaux. Le stationnement est aussi un enjeu particulièrement important: les leviers de boucliers sont fréquents lorsqu'un projet de réaménagement implique la suppression de places en voirie. La commune vient de voter son plan de stationnement, et son application prochaine devrait améliorer sensiblement les choses, d'autant que les rues limitrophes subissaient jusqu'ici la pression des communes voisines disposant déjà d'un tel plan. Ce nouveau plan réglera le stationnement de l'ensemble du territoire communal.

### 1.5.9 Évaluation et impacts (niveau 0)

Question n°17: *Comment la politique cycliste est-elle évaluée?* Score obtenu: 0

Des données concernant les infrastructures et équipements vélo sont disponibles, mais elles ne sont pas mises à jour régulièrement. La commune ne dispose d'aucun outil d'évaluation de l'utilisation du vélo, à l'exception du comptage effectué régulièrement à la Place Albert dans le cadre de l'Observatoire régional du vélo.

## 1.6 Pistes d'actions par module

Le plan d'action vélo pour la commune de Forest, qui fera suite à l'étude Bypad, consistera en un ensemble de mesures cohérentes visant à élever le niveau de qualité de façon à attirer de nouveaux cyclistes. Les pistes d'actions mentionnées ci-dessous ont été proposées et discutées lors de la 3<sup>e</sup> réunion Bypad. Il s'agit de pistes à explorer et préciser lors de la rédaction du Plan d'action vélo pour la commune (décembre 2012). Les actions considérées comme pouvant avoir un effet levier maximal sont soulignées en gras.

### 1.6.1 Besoins des cyclistes

1. Valoriser et réactiver la Commission communale Vélo (CCV), en redéfinissant les objectifs, la composition, la fréquence, les modalités de suivi.
2. Observations et comptages des cyclistes lors de tout projet d'aménagement.
3. Mettre en place un système de récolte et de traitement des suggestions et plaintes des cyclistes, et en garantir le suivi. Organiser la récolte des demandes en box vélos et stationnements en voirie de la part des habitants.

### 1.6.2 Responsabilité et Coordination

4. **Mise en place d'une cellule « Mobilité » au sein de l'administration communale, qui deviendra le lieu de réflexion et de conception de la mobilité dans la commune.** Ses membres seront particulièrement attentifs aux modes actifs, une personne sera désignée pour veiller à la mise en œuvre du plan vélo.
5. Former et sensibiliser les élus politiques à la pratique du vélo et sa prise en compte dans les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Cette sensibilisation pourrait se faire via l'organisation d'une journée d'étude dans une ville de référence (en Flandre, aux Pays-Bas ou en Suisse par exemple), à laquelle participeraient les nouveaux élus, des membres des cellules Mobilité et Travaux publics, des cyclistes.
6. Sensibilisation de la Police de terrain au respect des infrastructures cyclables et autres mesures ayant un impact sur la sécurité des cyclistes (information et répression).
7. Réactivation de la brigade cycliste.
8. Revoir la procédure d'attribution des permis d'urbanisme au niveau de la Région bruxelloise, de façon à ce que le service Mobilité soit consulté, et non pas uniquement le service Urbanisme comme c'est le cas actuellement.

### 1.6.3 La Politique cycliste dans les textes

9. Mentionner clairement la volonté de développer une politique en faveur du vélo à Forest dans la déclaration de politique générale (après les élections du 14 octobre 2012).
10. Approbation du plan d'action vélo par le Conseil communal. Ce plan devra servir de document de travail et d'outil de planification pour les années à venir.

### 1.6.4 Moyens et Acteurs

11. **Établir une évaluation du niveau des besoins financiers pour la mise en place d'une politique cycliste forte (x€/habitant et par an),** et engager un budget vélo spécifique pour les dépenses qui ne sont pas incluses dans le budget «travaux publics » (stationnements, marquages, aménagements hors voiries publiques, promotion, études, etc.).
12. Rendre opérants les 2 avenants proposés par la Région bruxelloise: le premier a trait aux rues cyclables, le second aux « tourne -à-droite » et « continuer tout droit ».
13. Engagement et formation de personnel pour la nouvelle cellule Mobilité (formation CEMA + formation manager vélo dès 2013 pour les CEMA).

14. Formation d'un CEMA parmi la police (services techniques et éventuellement brigade cycliste).

### **1.6.5 Infrastructure**

**15. Amélioration des connexions vers Anderlecht (franchissement des barrières: chemin de fer, industries, canal).**

**16. Aménagement et signalisation d'itinéraires cyclables communaux (ICC) structurants et complémentaires aux itinéraires régionaux (ICR), destinés à devenir des liaisons privilégiées et recommandées pour les cyclistes:**

a) Aménagement d'itinéraires de qualité orientés Nord-Sud avec un dénivelé favorable et permettant de rejoindre le centre-ville et St-Gilles de manière directe, rapide et confortable.

b) Aménagement d'itinéraires orientés Est-Ouest de grande qualité et haut niveau de confort permettant de franchir l'important dénivelé existant entre le bas et le haut de la commune, et d'établir des connexions privilégiées vers les communes d'Uccle, St-Gilles et Ixelles.

17. Connexions efficaces de tous les quartiers à la gare du Midi et/ou à la station Albert (pré-métro) de façon à encourager l'intermodalité vélo+TC.

18. Aménagement d'une traversée pour cyclistes du Parc de Forest (nord-sud) et prévoir les modifications réglementaires nécessaires pour autoriser la circulation des cyclistes.

19. Envisager la mise en 'rue cyclable' (test) de voiries déjà fréquentées par les cyclistes et qui présentent un fort potentiel d'augmentation si un tel aménagement est réalisé.

20. Résolution des points noirs vélo mentionnés dans le PCM.

21. Généralisation et aménagement des SUL (ouverts aux cyclistes dans les deux sens).

22. Signalisation directionnelle vélo à caractère utilitaire (ICC, quartiers, nœuds inter-modaux, services, ...), en cohérence avec les communes voisines.

23. Contrôle systématique du respect du RRU en matière de local à vélos pour tout projet de nouveau bâtiment.

24. Organiser l'inspection, l'entretien et le nettoyage des infrastructures et marquages vélo.

25. Programme d'installation de stationnements pour vélos sécurisés et non sécurisés (zones résidentielles avec priorités selon les densités de population et types d'habitat, pôles scolaires, TP, emplois, commerces), et améliorer leur visibilité.

26. Installation systématique d'arceaux vélo en amont des passages piétons et au niveau des oreilles de trottoir.

### **1.6.6 Communication et Promotion**

27. Créer une partie « vélo » dans le site internet de la commune, et en assurer le suivi.

28. Prévoir systématiquement ou régulièrement une page dédiée au vélo dans le journal communal.

29. Disposer de vélos de service au sein de la commune et en assurer la promotion auprès du personnel administratif.

30. Inciter les services administratifs de la commune à faire appel à des coursiers à vélo.

31. Proposer des balades à vélo aux nouveaux inscrits à Forest pour leur faire découvrir les différents quartiers de la commune.

32. Promouvoir l'intermodalité vélo + train et vélo + tram.

### 1.6.7 Éducation

33. Inciter toutes les écoles à faire le Brevet du cycliste: désigner un coordinateur au sein de la commune, renforcer la sensibilisation des directions d'écoles, professeurs, élèves et parents.
34. Projets REVE (réflexion globale sur les itinéraires d'accès à l'école à vélo menée avec les enfants).
35. Organiser des « bourses aux vélos d'enfants » pour encourager l'échange de vélos d'occasion et rendre l'achat accessible à tous.
36. Proposer des formations vélo-traffic pour adultes, à envisager en collaboration avec le Gracq.

### 1.6.8 Actions complémentaires

- 37. Améliorer le respect de la hiérarchie des voiries: orienter le trafic de transit sur les axes de hiérarchie supérieure, éviter le report du trafic de transit sur le réseau de desserte locale et dans les voiries de quartier, collectrices et interquartier pointées par le PCM (zones 30 et boucles de circulation notamment).**
38. Aménager les sorties des échangeurs 17 et 18 du RO pour diriger le trafic vers le boulevard de la Deuxième Armée britannique et ainsi décharger les chaussées de Ruisbroeck et de Neerstalle de l'important trafic de transit qu'elles supportent actuellement (fiches 1 et 2 du PCM) (aménagement régional).
39. Généraliser progressivement les zones 30 km/h sur l'ensemble des voiries locales conformément aux objectifs du Plan Iris 2, en travaillant par quartier (fiche 9 du PCM).

### 1.6.9 Évaluation et impacts

40. Établir un inventaire des infrastructures cyclables existantes et stationnements vélo. L'objectif est de disposer d'une liste complète et actualisée des infrastructures vélo (pistes cyclables, bandes cyclables, zones avancées pour cyclistes aux feux, SUL, etc) et arceaux ou autres dispositifs de stationnement pour vélo, et de cartographier cette information.
41. Comptages réguliers des cyclistes sur les ICR et ICC: réaliser des comptages en quelques lieux stratégiques de la commune (environ 2 à 10 lieux répartis sur le territoire communal), 2 à 4 fois par an, de façon à avoir un aperçu des axes et quartiers fréquentés par les cyclistes, et observer la tendance générale dans le temps. Les comptages réalisés au niveau communal seront effectués selon une méthodologie inspirée de l'Observatoire du vélo régional et proposée à l'ensemble des communes.

## 2 LE PLAN VÉLO : LE VÉLO DEMAIN

### *La vision et les ambitions du projet de politique cyclable*

Dans cette seconde partie du document, les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations et propositions émises par le groupe de travail sont traduites dans un plan d'action concret.

#### *Synthese: Forest à vélo*

*Le plan d'action vélo vise à renforcer le vélo comme mode de déplacement et à encourager un public de 8 à 88 ans, à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5km.*

#### **A. Le vélo sera pris en compte dans la réflexion globale concernant la mobilité au sein de la commune grâce à:**

- un service « mobilité » au sein de l'administration communale, attentive aux modes actifs et pouvant compter sur un budget vélo défini et récurrent
- une commission vélo active réunissant les différents acteurs impliqués
- une sensibilisation des élus politiques et membres de l'administration.

#### **B. De nouvelles personnes seront invitées à utiliser le vélo pour leurs déplacements courts en leur offrant:**

- un grand confort de circulation sur des itinéraires définis et balisés
- des aménagements bien entretenus
- des solutions de stationnement à leur domicile et à leurs différentes destinations.

#### **C. Les habitants, travailleurs et écoliers seront régulièrement informés et encouragés à utiliser le vélo à Forest.**

### 2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cycliste communale peuvent être résumés comme suit : **rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.**

Ceci implique que:

- Le PLAN VELO vise à stimuler la pratique quotidienne du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PLAN VELO vise avant tout à améliorer la cyclabilité générale, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.



Tableau 5 – Objectifs généraux et champs d'action

<b>Objectifs généraux de la politique cycliste</b>	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.
<b>ROULER À VÉLO</b> l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
<b>LE VÉLO À L'ARRÊT</b> Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
<b>ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
<b>ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

La relation entre les 9 modules Bypad et les 4 champs d'action est la suivante.

CHAMP D'ACTION	MODULES BYPAD CORRESPONDANTS
<b>ROULER À VÉLO</b> l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires – maîtrise de la circulation et du stationnement
<b>LE VÉLO À L'ARRÊT</b> Le stationnement vélo	5. Infrastructure – stationnement vélo
<b>ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Éducation
<b>ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cycliste dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

## 2.2 Champ d'action A : rouler à vélo

### *Champ d'action : infrastructures et réseau vélo*

#### 2.2.1 Orientations générales pour la cyclabilité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus.
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide.
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...).
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage.
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective).

Il convient de souligner que **le 'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doivent toutes être cyclables (objectif IRIS II), donc adaptées à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et locaux** offrent des liaisons vélo privilégiées et recommandées.

A Forest, plusieurs voiries communales sont déjà confortables à vélo actuellement, car le trafic y est local et les vitesses pratiquées sont faibles. De nombreuses autres voiries des réseaux de quartier et interquartier supportent par contre un trafic de transit important et auxquelles elle ne sont pas destinées, et la qualité offerte aux cyclistes y est insuffisante.

En ce qui concerne les voiries principales du réseau (voiries régionales), la cyclabilité est parfois mauvaise, soit faute d'infrastructure cyclable (ex: avenue Albert), soit parce que l'infrastructure existante est de qualité et de sécurité insuffisantes (ex: boulevard de la Deuxième Armée britannique, avenue Wielemans Ceuppens).

Le réseau structurant vélo emprunte des voiries locales mais également des grands axes de circulation. Il doit bénéficier d'un niveau de qualité continu, au moins égal à celui des ICR et apte à attirer des cyclistes débutants, de 8 à 88 ans. De manière générale, sur voiries locales, il faudra apaiser la circulation autant que possible.

- **Dévier (en partie) la circulation** : mise à sens unique, sens uniques opposés, coupures pour la circulation avec passage pour cyclistes;
- **Modérer les vitesses** dans les rues et aux carrefours : largeur de chaussée réduite, aménagement de modulation de vitesses (déplacement d'axe, coussins berlinois, plateau), en minimisant le gêne pour le cycliste (bypass, etc.);
- **Réduire (en partie) le stationnement si nécessaire**, afin de libérer l'espace nécessaire à un aménagement de qualité.

Le choix de l'aménagement sur le réseau vélo structurant doit toujours tendre vers une grande qualité offrant sécurité et confort. Le tableau ci-dessous décrit le type d'aménagement théorique à

adopter selon les cas de figure rencontrés dans la commune. Le choix des futurs aménagements cyclables à Forest respectera autant que possible ces recommandations.

Cas de figure	Solution de principe
<b>Rue de desserte résidentielle</b> <i>Ex: rue du Patinage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Zone résidentielle (20km/h, priorité aux piétons, aménagement sans séparation des trafic et de plein-pied).</li> <li>✓ Rue cyclable (30km/h, priorité aux cyclistes)</li> </ul>
<b>Rue de desserte locale, calme:</b> – faible circulation (desserte locale) – 30 km/h respecté	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ mixité des trafics (éventuellement bandes cyclables suggérées)</li> <li>✓ Pistes cyclables marquées lorsque la place est disponible (permettant de réduire la largeur de la voirie) et/ou s'il y a de nombreux cyclistes.</li> </ul>
<b>Rue locale chargée:</b> – trafic de transit important – vitesses supérieures à 30km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Suppression du trafic de transit, mise en zone 30 et mixité des trafics (éventuellement bandes cyclables suggérées). Pistes cyclables marquées si le profil est large. (<i>Ex: Neerstalle, Mérode, Saint-Augustin</i>).</li> <li>✓ Piste cyclable marquée (ou séparée) en montée si forte pente (<i>ex: chaussée de Bruxelles entre Van Haelen et Massenot</i>)</li> <li>✓ Pistes cyclables séparées (surélevées) si le profil est très large (<i>ex: Rousseau, Domaine</i>)</li> </ul>
<b>Voirie interquartier avec trafic de transit important</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réduction du trafic, mise en zone 30 et mixité des trafics (éventuellement bandes cyclables suggérées). Pistes cyclables marquées si le profil est large. (<i>ex: Neerstalle, Bruxelles</i>)</li> <li>✓ Pistes cyclables séparées (surélevées) si le profil est très large et/ou le trafic très important. (<i>Ex: Roi, Globe, Van Volxem</i>)</li> <li>✓ Piste cyclable séparée en montée si forte pente (<i>ex: Besme</i>)</li> </ul>
<b>Voirie principale avec trafic très important</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pistes cyclables séparées.</li> </ul>

## 2.2.2 Réseau structurant: principes

**1. Des itinéraires privilégiés entre le bas et le haut de la commune** doivent permettre à tout cycliste de franchir l'important dénivelé de manière particulièrement sécurisée et confortable. Des itinéraires de haute qualité sont indispensables pour encourager tous les Forestois (et pas uniquement les cyclistes sportifs) à utiliser le vélo dans leur commune. Pour ces itinéraires, il faudra privilégier la séparation des cyclistes avec le reste du trafic, en particulier dans le sens de la montée. Ces itinéraires sont destinés à devenir très structurants pour la circulation à vélo dans la commune, car les cyclistes seront tentés de faire un léger détour si celui-ci leur permet de monter confortablement. Il s'agit d'une mesure avec un effet levier très important, qui organisera les connexions vers les communes voisines (Anderlecht, Uccle, Saint-Gilles).

**2. Des itinéraires privilégiés dans l'axe sud-nord** au relief très favorable pour les cyclistes et permettant de relier tous les quartiers au centre-ville de Bruxelles et aux pôles de transports en commun principaux, c'est-à-dire la gare du Midi (sur le territoire de la commune de Saint-Gilles) et la station de pré-métro Albert.

**3. Des traversées du Parc de Forest** doivent devenir accessibles aux cyclistes pour leur permettre de franchir le parc et d'éviter un détour important et particulièrement fatiguant étant donné le relief du parc et de ses environs.

**4. Améliorer la cyclabilité des connexions vers Anderlecht.** Les deux communes sont séparées par les voies de chemin de fer et le canal, et les connexions sont donc rares et fortement fréquentées par tous les types de trafic. Les cyclistes doivent pouvoir emprunter ces connexions en sécurité et confortablement.

Ces itinéraires et axes cyclables communaux sont complémentaires et intégrés aux itinéraires cyclables régionaux (ICR). Ils forment un maillage serré dans la commune (<500m) permettant

aux cyclistes de se déplacer de tout point A à tout point B en empruntant un itinéraire de qualité, continu, lisible et sans aucun point noir ou endroit dangereux. Ils seront complétés par une signalisation directionnelle.

### **2.2.3 Itinéraires cyclables communaux et régionaux**

Les éléments évoqués dans ce chapitre représentent des pistes de solution à explorer et étudier en détails ultérieurement. Seules une étude approfondie de chaque situation permettra d'examiner les variantes possibles et de définir la meilleure solution à appliquer.

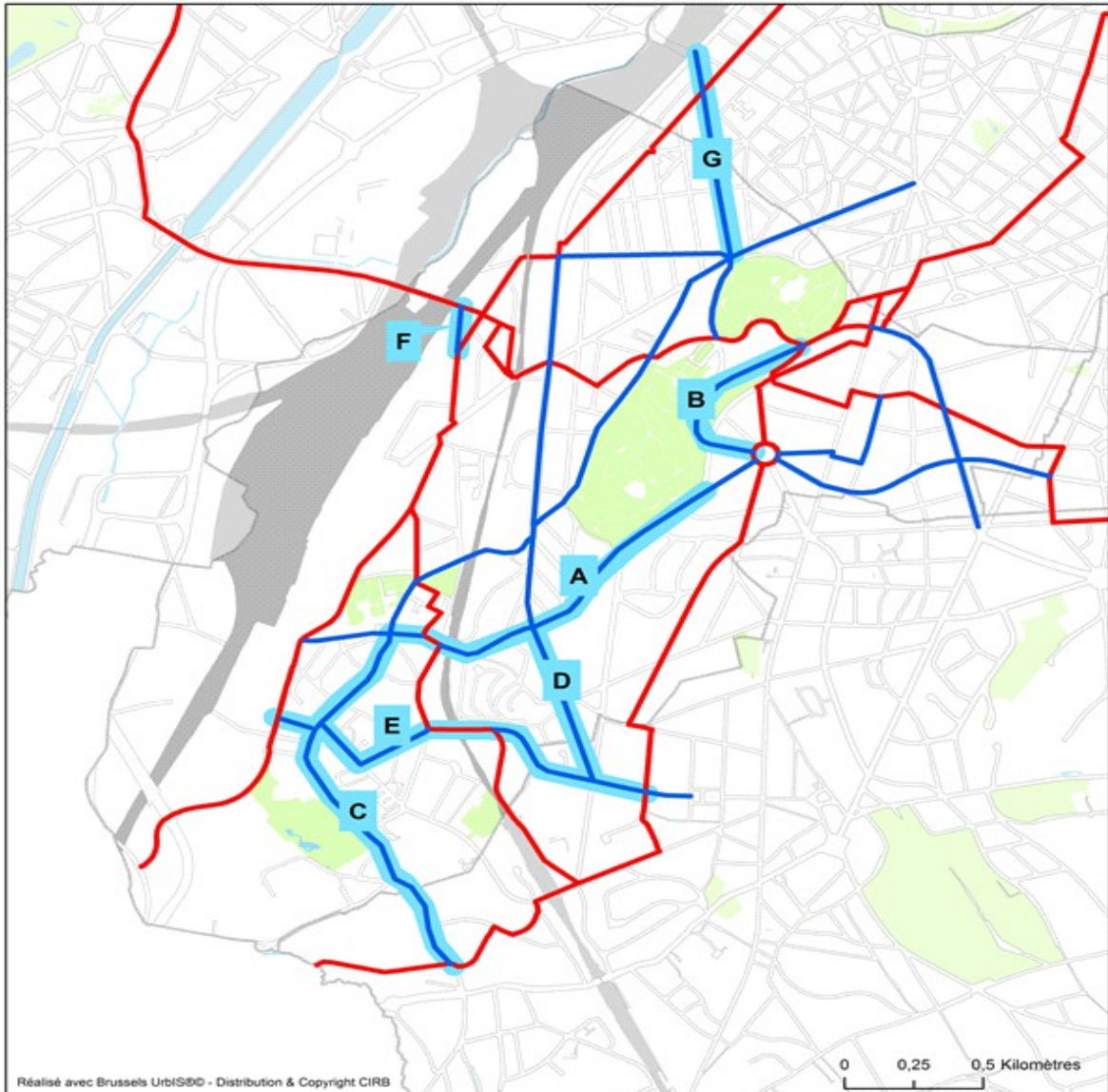
Parmi ces pistes de solution, certaines pourront être réalisées à court terme, tandis que d'autres ne sont envisageables qu'à long terme.

A l'échelle de la commune de Forest, les itinéraires cyclables régionaux constituent une belle armature qui devra être complétée par des liaisons locales:

- entre la Place Saint-Denis et l'Altitude 100 via l'avenue Van Pé et l'avenue Rousseau
- entre l'avenue Fonsny (gare du Midi) et l'Altitude 100 par un itinéraire au relief franchissable
- entre le sud de la commune et la Place Saint-Denis
- entre l'avenue Docteur Decroly (Uccle) et l'avenue Van Volxem
- entre l'avenue Docteur Decroly (Uccle) et la rue de la Soierie (Anderlecht)
- entre la Place de Rochefort et la Place Saint-Denis

Les grands axes qui offrent l'avantage d'être bien souvent les plus directs et les plus lisibles, sont souvent des axes privilégiés par les cyclistes. Il convient donc d'en améliorer la cyclabilité et la sécurité:

- avenue du Roi
- avenue Albert
- avenue Wielemans Ceuppens



**Légende**

- Itinéraire cyclable communal
- Itinéraire cyclable régional

**Plan d'action vélo de la commune de Forest**

Carte 2.1 Réseau cyclable projeté

<b>A. Liaison entre la Place Saint-Denis et l'Altitude 100: Situation existante</b>		<b>Pistes à explorer</b>
<b>Rue JB Vanpé – Voiries de quartier, transit important.</b> <b>Passage difficile sous le pont de chemin de fer (trafic important, pavés, arrêts de bus, forte pente).</b>		Le projet d'aménagement de l'ICR SZa prévoit l'aménagement d'une piste cyclable marquée entre l'avenue Kersbeek et Beukenberg dans le sens de la montée. Suppression des pavés au niveau du pont de chemin de fer et asphaltage du tronçon. Mise en place de mesures de diminution des vitesses à 30km/h.
<b>Avenue Victor Rousseau (entre rue Vanpé et avenue du Globe) – Voirie (communale) de quartier, profil très large (20m), trafic de transit important.</b>		Prolonger les marquages prévus dans le cadre des aménagements ICR: piste cyclable marquée en montée, piste cyclable suggérée en descente. Mise en place de mesures de diminution des vitesses à 30km/h.  A long terme, envisager l'aménagement de pistes cyclables séparées à droite du stationnement.
<b>Avenue Victor Rousseau (entre l'av du Globe et l'av du Domaine) – Voirie (communale) interquartier supportant un trafic de transit important. Profil très large (20m).</b>		Aménagement d'une piste cyclable séparée à droite du stationnement en montée.  A court terme, marquages de bandes cyclables suggérées dans les 2 sens de circulation.
<b>Avenue Victor Rousseau (entre l'av du Domaine et l'av Jupiter) – Voirie (communale) interquartier supportant un trafic de transit important. Profil large (18-19m).</b>		L'étude du RER-vélo propose la suppression du stationnement côté parc (ou modification pour le rendre latéral) de façon à libérer l'espace nécessaire pour aménager une piste cyclable séparée bi-directionnelle de min 3m.  A court terme, marquages de bandes cyclables suggérées dans les 2 sens de circulation.
<b>B. Alternative à l'ICR 8 au relief plus favorable: Situation existante</b>		<b>Pistes à explorer</b>
<b>Avenue Besme (entre l'avenue Marie-Henriette et l'avenue Fauré) – Voirie (communale) de quartier. Profil très large (20m).</b>		Aménagement de 2 pistes cyclables marquées.
<b>Avenue G. Fauré – Voirie (communale) interquartier. Profil large (17m), piste cyclable marquée existante mais effacée.</b>		Aménagement d'une piste cyclable séparée dans le sens de la montée et d'une piste cyclable marquée dans le sens de la descente.
<b>Rue du Tournoi – Voirie (communale) de quartier. Rue à sens unique non ouvert aux cyclistes, profil large (15m).</b>		Mise en SUL. Aménagement d'une piste cyclable marquée dans le sens descendant pour offrir un confort suffisant pour les cyclistes à contre-sens, et d'une bande cyclable suggérée dans le sens de la montée.
<b>C. Liaison entre le sud de Forest et la Place Saint-Denis: Situation existante</b>		<b>Pistes à explorer</b>
<b>Chaussée de Neerstalle – Voirie (régionale) interquartier. Situation actuelle extrêmement difficile: trafic de transit très important, mixité entre les transports en commun, le trafic automobile et les cyclistes sur une voirie peu large (15m), stationnement latéral des 2 côtés.</b>		Devra faire l'objet d'une étude approfondie du profil et de la circulation dans le quartier pour analyser les solutions à envisager permettant de supprimer le trafic de transit et une circulation fluide des TP et cyclistes. <i>Voir aussi la fiche action n°3 du plan communal de mobilité.</i>
<b>D. Globe: Situation existante</b>		<b>Pistes à explorer</b>
<b>Avenue du Globe - Voirie (communale) interquartier, profil très large (20 à 24m), forte pente.</b>		Aménagement de 2 pistes cyclables séparées à droite du stationnement. A court terme, envisager l'aménagement de 2 pistes cyclables marquées avec tampon.
<b>E. Liaison Soierie – Decroly: Situation existante</b>		<b>Pistes à explorer</b>
<b>Rue Max Waller - Voirie de quartier</b>		Mise en zone 30
<b>Avenue de la Verrerie et avenue du Fléron - Voiries de quartier, trafic faible.</b>		Mise en zone 30
<b>Avenue de Haveskercke - Collecteur de quartier</b>		Mise en zone 30
<b>avenue du Jonc - Collecteur de quartier, pente très forte, vitesses pratiquées élevées.</b>		Mise en zone 30 et installation de coussins berlinois (prévu).

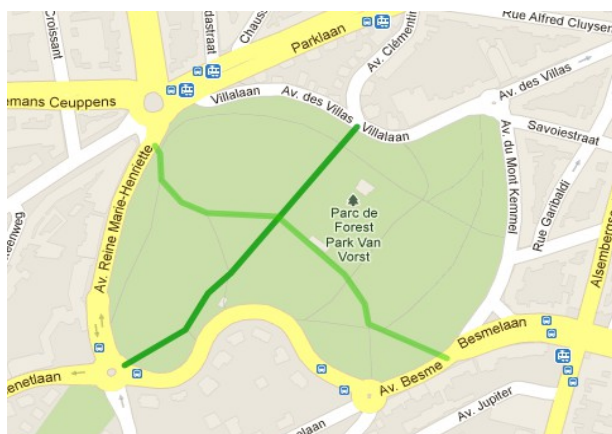
F. Connexion ICRs: Situation existante	Pistes à explorer
<b>Rue Saint-Denis (entre la rue du Charroi et l'avenue du Pont de Luttre) – Voirie (régionale) de quartier. Trafic de transit important, camions (voirie interdite aux plus de 5,5t), pour éviter le carrefour Luttre/Charroi fortement encombré. Stationnement latéral des 2 côtés, sens unique non ouvert aux cyclistes, bande de circulation étroite.</b>	Supprimer le trafic de transit au moment du réaménagement du carrefour Luttre/Charroi, permettant la mixité des trafics, la mise en SUL et éventuellement la mise en rue cyclable. Solution provisoire: suppression du stationnement côté droit, marquage d'une piste cyclable marquée en contre-sens côté gauche (mise en SUL), marquage d'une bande cyclable suggérée côté droit. Prévoir les réinsertions dans la rue du Charroi et la rue du Pont de Luttre.
G. Avenue du Roi – Situation existante	Pistes à explorer
<b>Avenue du Roi – Voirie (régionale) interquartier.</b>	Le projet d'aménagement de l'ICR SZ prévoit la fermeture de la berme centrale au trafic motorisé au niveau de la rue de Mérode, et l'aménagement d'une promenade cyclo-piétonne au centre de la voirie au niveau de ce carrefour. Prolongation de la promenade cyclo-piétonne centrale sur l'entiereté de la voirie, avec gestion sécurisée des croisements au niveau de la rue de Serbie et de la rue du Monténégro.

### 2.2.4 Traversées du Parc de Forest

Le parc de Forest est un parc communal qui bénéficiera à court terme d'un réaménagement complet par Beliris (chemins, éclairage, ...). Si le projet n'intègre pas les cyclistes, le revêtement prévu pour les chemins permettrait de les y autoriser à certains endroits, à condition de procéder aux **modifications réglementaires** nécessaires.

La principale traversée qui devra être ouverte aux cyclistes est une **traversée au relief favorable qui traverse le parc entre l'avenue des Villas (à hauteur de l'avenue Clémentine) et le Square Lainé** (vert foncé dans l'illustration ci-dessous). Cet itinéraire permettrait aux cyclistes de rester à la même altitude et d'éviter de descendre pour remonter.

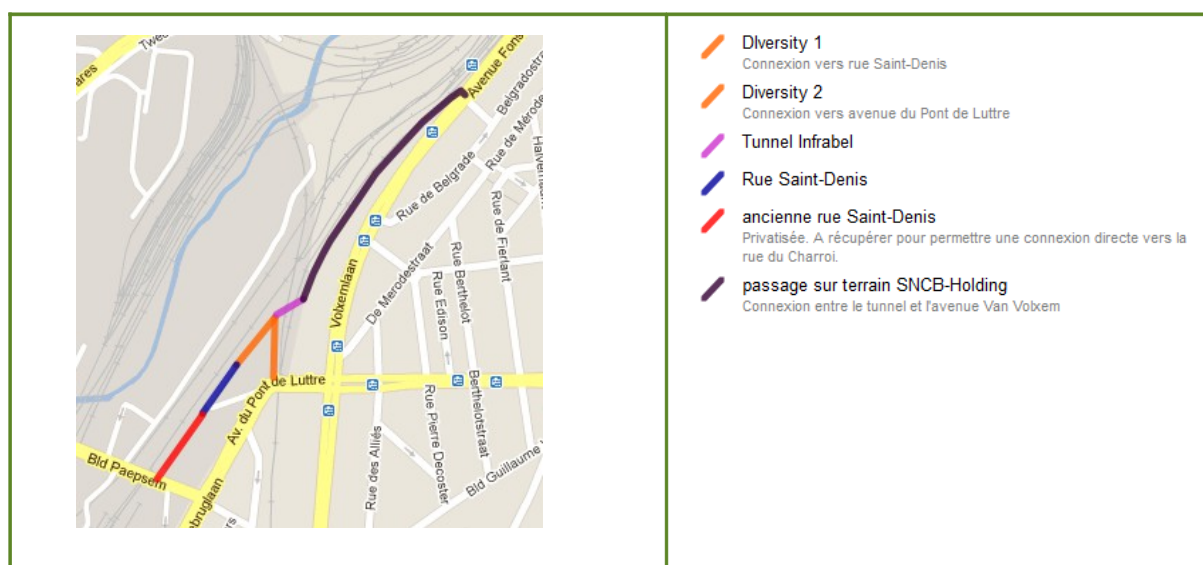
**Une seconde traversée du parc pourrait être envisagée entre la Place de Rochefort et le Square de la Délivrance (ou le rond-point Besme/Marie-Henriette)** (vert clair dans l'illustration ci-dessous). Cette liaison offrirait un itinéraire agréable aux cyclistes pour franchir l'important dénivelé, en étant dans un environnement agréable et éloigné du trafic automobile et de la pollution de l'air (le cycliste étant particulièrement sensible à cette pollution lorsqu'il fait un effort physique important). Il faudra veiller cependant à ce que les cyclistes qui empruntent l'itinéraire en descente ne mettent pas les piétons en danger.



## 2.2.5 Connexions vers Anderlecht

Localisation	Situation existante	Pistes à explorer
<b>Soirie</b>	Voirie communale. Aménagement de la promenade verte en cours (IBGE)	
<b>Paepsem/Charroi</b>	Voirie (régionale) principale. Pistes cyclables marquées trop proches du stationnement (risque élevée d'accident suite à une ouverture de portière); pistes cyclables séparées en trottoir: étroites et non entretenues.	Le projet d'aménagement de l'ICR B prévoit la prolongation des pistes cyclables séparées jusqu'à l'avenue du Pont de Luttre (et vers Anderlecht de l'autre côté).
<b>Tunnel infrabel</b>	Le tunnel Infrabel inutilisé actuellement permettrait une connexion entre l'avenue Van Volxem et la rue Saint-Denis ou l'avenue du Pont de Luttre.	Connexion cyclo-piétonne entre la rue Van Volxem et la rue du Charroi traversant des terrains appartenant à la SNCB-Holding et la projet Diversity.

### Détails concernant le tunnel Infrabel:



Le tunnel appartient à Infrabel qui ne l'exploite plus aujourd'hui. Il pourrait être réaffecté à la circulation des cyclistes et piétons permettant une connexion entre l'avenue Van Volxem et l'avenue du Pont de Luttre ou la rue du Charroi.

**Tunnel:** le tunnel est inexploité, et Infrabel projette de le combler. Ils ont fait savoir, cependant, que ce projet pourrait être modifié et le budget prévu pour le comblement pourrait être affecté à des mesures conservatoires (étanchéité). Il serait alors converti en une voirie dont l'entretien serait à charge de la commune (nettoyage, entretien du revêtement, éclairage). Pour éviter le comblement du tunnel et préserver cette liaison potentielle, la commune devra rapidement communiquer officiellement à Infrabel son intérêt pour la préservation du tunnel.

**Liaison entre le tunnel et l'avenue Van Volxem:** à envisager en collaboration avec la SNCB-Holding, propriétaire des terrains traversés. La connexion pourrait déboucher au niveau de la rue de l'Imprimerie.



**Liaison entre le tunnel et la rue du Charroi:** cette connexion est particulièrement intéressante pour les cyclistes car elle permet d'éviter 2 carrefours dangereux et de se connecter directement à l'ICR B vers Anderlecht. Elle nécessite cependant de trouver une solution pour autoriser le passage par l'ancienne rue Saint-Denis, qui est aujourd'hui un domaine privé.

L'itinéraire choisi (vers Charroi ou vers Pont de Luttre) devra être intégré dans le projet Diversity.

### 2.2.6 Innover: instaurer des rues cyclables

La commune de Forest est ouverte à collaborer avec la Région pour tester la « rue cyclable » en voirie locale. La rue cyclable est essentiellement une rue en zone 30 où l'on donne la priorité au cycliste : le cycliste a le droit de rouler sur toute la largeur de la chaussée (sens unique) ou de son sens de circulation (double sens) ; l'automobiliste n'est pas autorisé à le dépasser. La rue cyclable est facile à mettre en œuvre par un panneau (en préparation) avec maintien du profil classique, des trottoirs et du stationnement (pas de réaménagement, comme pour une zone résidentielle). L'aménagement de la surface pour exprimer le dispositif (choix de la couleur, du marquage, ...) reste à définir et à tester par la Région, pour une uniformité dans toute les communes.

Plusieurs rues de Forest pourront faire l'objet d'un test. Elles seront sélectionnées sur base de leur utilisation par les cyclistes, actuelle ou potentielle si un tel dispositif est mis en place. Le tableau ci-dessous propose plusieurs rues à étudier en vue d'y instaurer une rue cyclable.

Rue	Intérêt et potentiel
 <p><b>Rue Saint-Denis</b> entre la rue du Charroi et l'avenue du Pont de Luttre.</p>	<p>RER vélo – route 25 et itinéraire cyclable communal vers Anderlecht. Ce tronçon de la rue Saint-Denis pourrait être mis en rue cyclable après suppression du trafic de transit lors du réaménagement du carrefour Luttre/Charroi.</p>
<p><b>Rue du Patinage</b></p>	<p>Solution proposée pour le RER vélo – route 25: coupure du trafic motorisé au niveau du pont de chemin de fer, et mise en rue cyclable.</p> 
<p><b>Rue de Mérode</b></p>	<p>ICR SZ et itinéraire cyclable privilégié vers la gare du Midi et le centre-ville (alternative intéressante à l'avenue Fonsny parallèle mais très peu cyclable actuellement). La mise en rue cyclable pourrait être une mesure complémentaire aux mesures programmées par l'aménagement de l'ICR et du contrat de quartier (coupures du trafic motorisés et installation de coussins berlinois).</p>
<p><b>Avenue Everard</b></p>	<p>Alternative envisagée pour le route 25 du RER-vélo. Itinéraire cyclable communal n°2. Solution à long terme: aménagement de pistes cyclables séparées à droite du stationnement. La mise en rue cyclable est une solution envisageable à court terme,</p>

étant donné l'aménagement prévu (élargissement des trottoirs, stationnement perpendiculaire préservé, pas de prise en compte des cyclistes).

### 2.2.7 Rendre l'ensemble des quartiers cyclables

Le plan régional de mobilité Iris 2 prévoit la réduction de la limite de vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voiries locales. Cette réduction des vitesses doit se faire par la mise en place de mesures réglementaires accompagnées de mesures physiques qui permettent d'organiser la circulation de façon à supprimer ou limiter le trafic de transit (boucles, sens uniques inversés, coupures, effets de porte, signalisation, pertes de priorité, etc), et de réduire effectivement les vitesses (dispositifs ralentisseurs, trottoirs traversants, chicanes, etc). Les voiries locales mises en zone 30 deviennent accueillantes pour les piétons et cyclistes.

**La commune de Forest s'engage à généraliser progressivement les zones 30 sur ses voiries locales** (réseau de quartier), en travaillant par quartier et par zone délimitée par des voiries de hiérarchie supérieure. 18% des km de voiries locales étaient en zone 30 en 2010, ce qui est nettement inférieur à la moyenne régionale (38%) et à la majorité des autres communes. Ce pourcentage devra être de 100% en 2018 pour répondre aux objectifs régionaux.

Cette mise en zone 30 des voiries locales doit s'intégrer dans une **démarche plus générale d'amélioration du respect de la hiérarchie des voiries**. Les manquements pointés à ce sujet dans le plan communal de mobilité (et évoqué au chapitre 1.2 du présent document) sont nombreux.

*Ces mesures sont déjà inscrites dans le plan communal de mobilité (fiches actions de la phase 3):*

- ✓ Mise en œuvre des zones 30: fiche n°9 (et n°31 à 35).
- ✓ Amélioration du respect de la hiérarchie des voiries: fiches n°2 à 6, n°12, 13, 15
- ✓ Aménagement de zones de rencontre: fiches n°10, 29, 31.

### 2.2.8 Assurer et coordonner l'entretien et le nettoyage des infrastructures et marquages vélo

Le service Travaux Publics et Voirie portera une attention particulière à **l'inspection et l'entretien des infrastructures et marquages vélo**. Il réagira dans les plus brefs délais aux problèmes signalés par les cyclistes.

- Prévoir un budget suffisant pour l'entretien régulier des marquages vélo.
- Prévoir un budget pour l'inspection, l'entretien (dégradations du revêtement) et le nettoyage (feuilles mortes, neige) des (futures) pistes cyclables séparées sur voiries communales.
- L'entretien des pistes cyclables sur voiries régionales est à charge de l'administration régionale.

Le service Travaux Publics s'engage également à porter une attention particulière à l'inspection et l'entretien des infrastructures qui ne sont pas uniquement destinées aux cyclistes mais qui ont un impact important sur leur sécurité et leur confort (qualité du revêtement, bordures abaissées, accessibilité des stationnements, ...).

## 2.3 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

### *Champ d'action : stationnement vélo*

#### 2.3.1 Orientations pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cycliste, et ce pour deux raisons:

- **Prévention contre le vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à son lieu de destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont:

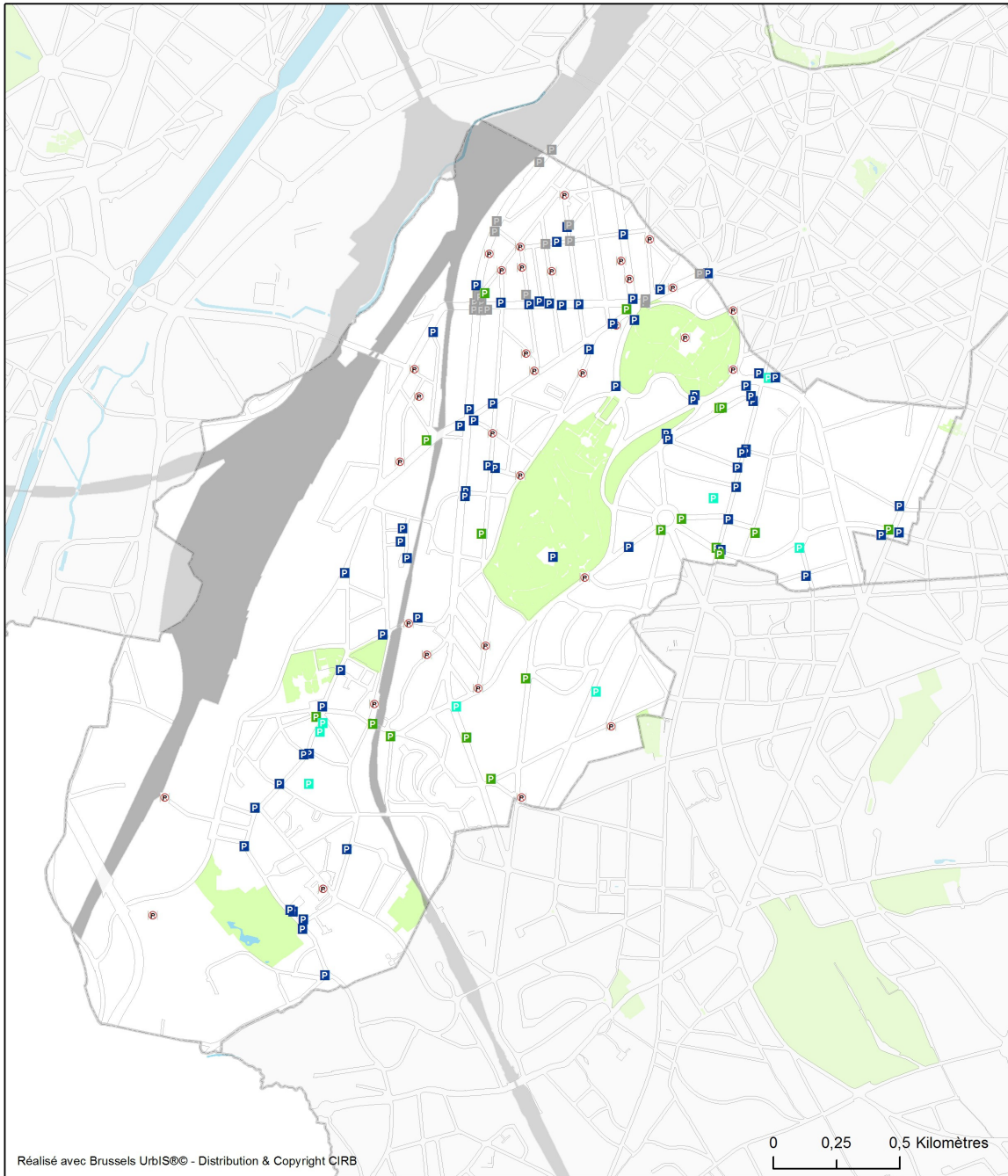
- prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée par les destinations;
- répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort;
- prévoir des solutions de rangement pour vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain;
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

#### 2.3.2 Programmer l'offre en arceaux vélo (stationnement de courte ou moyenne durée dans le domaine public)

**La commune s'engage à installer des arceaux vélo de manière systématique en amont de chaque passage piéton et au niveau des oreilles de trottoir** (existants ou lors d'un réaménagement visant à se mettre aux normes RRU), **ainsi que lors de chaque réaménagement de voirie** (ICR, contrat de quartier, etc). Ceci permettra d'élargir l'offre en stationnements pour vélo dans les quartiers résidentiels, de façon à accueillir les vélos des visiteurs mais également des habitants ne disposant pas de place dans leur logement pour entreposer un vélo.

Afin de **programmer au mieux l'installation d'arceaux supplémentaires**, la commune procédera à une mise à jour éventuelle de l'inventaire des stationnements réalisé par la locale forestoise du Gracq et exploitera ces données afin de:

- mettre en évidence les stationnements qui doivent être remplacés (système inapproprié, dégradé);
- mettre en évidence les quartiers résidentiels ne disposant pas de parkings vélo (ou insuffisamment);
- mettre en évidence les pôles commerciaux, sportifs, culturels ne disposant pas de parkings vélo (ou insuffisamment);
- mettre en évidence les pôles de transports en commun ne disposant pas de parkings vélo (ou insuffisamment).



<p><b>Légende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">Ⓟ</span> Parking à installer</li> <li><span style="color: blue;">Ⓟ</span> U existant(s)</li> <li><span style="color: blue;">Ⓟ</span> U existant(s)</li> <li><span style="color: green;">Ⓟ</span> Parking privé (commerces)</li> <li><span style="color: green;">Ⓟ</span> U Acka</li> <li><span style="color: grey;">■</span> Barrières ou autre mobilier</li> </ul>	<p><b>Plan d'action vélo de la commune de Forest</b></p> <p>Carte 2.2 Stationnements existants (2012) et à installer</p> <p>Source: Gracq - locale de Forest</p>
--	--

**A court terme, la commune s'engage à installer des arceaux vélo en voirie aux endroits repris dans le tableau ci-dessous.** Les arceaux installés à proximité de logements, arrêts de transport en commun et gares seront de préférence couverts (permettant de stationner son vélo à l'abri des intempéries). Les nombres d'arceaux indiqués correspondent aux minimums recommandés.

Lieu	Type	Nb d'arceaux
au niveau du quartier du Foyer forestois	Logements	3U
en bas des immeubles de logement situé chaussée de Bruxelles (niveau arrêt Monaco)	Logements	5U
Carrefour entre la rue des Glands et la rue des Alliés	Commerces et logements	2U
chaussée de Bruxelles (prox du n°299)	Pharmacie et logements	2U
Boulevard Van Haelen (offre existante insuffisante)	Logements	2x2U
au niveau du carrefour entre le boulevard Guillaume Van Haelen et la rue du Croissant (offre existante insuffisante)	Logements	+ 2U
Avenue du Roi (offre existante insuffisante)	Logements	+ 2x2U
Avenue du Parc (offre existante insuffisante)	Logements	+ 2x2U
Carrefour entre la rue du Canada et la rue Jules Franqui	Logements	2U
Carrefour entre la rue Marconi et la rue Vanden Corput	Logements et maison médicale	2U
Carrefour entre la rue Rodenbach et la rue du Zodiaque	Logements	2U
Carrefour entre la rue Roosendaal et l'avenue des Sept Bonniers	Logements, asbl	4U
Carrefour entre la rue du Charroi et la rue Félix Waefelaer	Commerces, logements et arrêts de TC	2U
Carrefour entre la rue de Mérode et la rue des Alliés	Logements, commerces, centres de formation, école	2U
au niveau de la place située au carrefour entre la rue de Mérode et la rue Alfred Orban	Commerces, horeca, logements	2U
au niveau du parvis de l'église Saint-Antoine	Commerces, horeca	2U
Gare de Forest Midi	Gare	5U
Gare de Forest-Est	Gare	4U
au niveau du Delhaize de la rue Berthelot	Commerce	2U
A l'entrée du Parc Duden située avenue Rousseau (à hauteur de l'avenue Maréchal Joffre)	Loisirs	2U
Avenue de Monte Carlo (école du Vignoble)	Écoles et logements	5U
A l'entrée de l'école 'Arc-en-Ciel' située avenue Victor Rousseau	École	2U
Devant l'école 'Les Bruyères' située rue Jef Devos	École	2U
Devant l'école 'Saint-Antoine' située rue Pierre Decoster	École	2U
Devant l'école 'En couleur' située rue Rodenbach	École	4U
Devant l'école 'Nos enfants' située avenue Albert	École	2U
Devant l'école 'La Cime' située rue de Mérode	École	2U
Devant l'école communale n°3 située rue Timmermans	École	2U
Devant l'Athénée Royal de Forest 1	École	4U
au niveau de l'internat de la rue de Bourgogne	École	4U
Devant la Maison médicale 'Les Primeurs'	Maison médicale	2U
Devant le centre de santé mentale 'L'Adret' situé avenue Albert	Centre médical	2U
Devant le centre médical Enaden situé avenue Van Volxem	Centre médical	2U
Devant l'asbl 'Le Partenariat' situé rue Vanden Corput	Asbl	2U
Devant la crèche 'Mallemuis' située avenue Van Volxem	Crèche	2U

Devant la crèche 'Le Bercail forestois'	Crèche	2U
au niveau de la maison de repos Val de Rose (carrefour entre la rue Roosendael et la rue Henri Maubel)	Maison de repos	2U
dans l'enceinte du centre sportif du Bempt	Centre sportif	5U
Centre sportif des Primeurs (rue des Primeurs)	Centre sportif	2U
Hall des Sports (avenue Van Volxem)	Centre sportif	2U
Devant le stade de l'Union Saint-Gilloise (ch. de Bruxelles)	Centre sportif	3U

### 2.3.3 Programmer l'offre en parkings vélo sécurisés pour les habitants (longue durée)

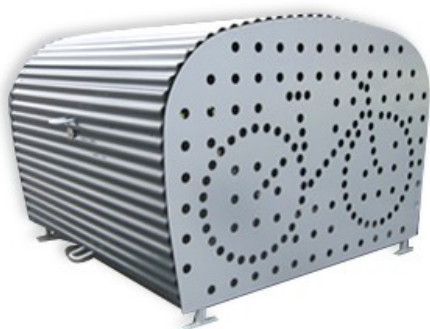
La commune s'engage à mettre à disposition des habitants des box vélos qui offrent l'avantage de pouvoir stationner son vélo en sécurité et dans un abris couvert à proximité de chez soi.

La commune sélectionnera un certain nombre d'emplacements en fonction des demandes connues, de la densité des quartiers et du type d'habitat, et procédera à leur installation (permis d'urbanisme, contraintes techniques, etc). Les quartiers prioritaires sont: le quartier 'des arbres' et le quartier Saint-Antoine.

La gestion pourra ensuite être externalisée, et confiée (via une convention) à une association qui propose ce type de service, telle que l'asbl CYCLO : récolte des demandes et candidatures, gestion des aspects financiers, gestion des clés ou codes d'accès, entretien des box, nettoyage, etc.

Le modèle de box pourra être choisi d'après les retours d'expériences menées dans d'autres communes et sur conseils des associations cyclistes. Il faudra veiller à ce que la place disponible pour la manœuvre à l'intérieur soit suffisante, et qu'il soit possible d'attacher le cadre du vélo à un point fixe. L'ouverture du box sera idéalement gérée via un code personnel, qui offre plus de flexibilité et de sécurité qu'une clé.

Exemple: le modèle Velo-Boxx



De plus, **la commune veillera au strict respect des normes RRU (règlement régional d'urbanisme)** de création d'un local vélo dans tout nouveau projet d'immeuble de logement (RRU VII/art. 13) et d'un parking vélo couvert et sécurisé dans tout projet de bureau (RRU II/art. 17).

## 2.4 Champ d'action C : encourager la pratique du vélo

### *Champs d'action information, sensibilisation, éducation*

#### 2.4.1 Orientations pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra

- récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante;
- encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne;
- convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

#### 2.4.2 Sensibiliser les élus politiques et membres de l'administration

Le soutien de l'ensemble du Collège est indispensable pour faire avancer la politique de mobilité en faveur des modes actifs et du vélo en particulier. **Une journée de sensibilisation à la pratique du vélo et à sa prise en compte sur le terrain sera proposée à l'ensemble des Bourgmestre et Échevins**, au cours de laquelle ils auront l'occasion de découvrir une ou plusieurs ville(s) exemplaire(s) en matière de vélo. Il pourra s'agir de villes situées en Flandre, aux Pays-Bas ou en Suisse, par exemple. L'objectif de cette journée sera de s'essayer au vélo d'une part, et d'autre part de prendre conscience de politiques menées au sein de villes où l'on a fait le choix d'encourager le vélo pour tous.

La commune mettra à disposition des **vélos de service pour le personnel administratif**. Elle pourra conclure un contrat d'entretien avec une asbl qui offre ce type de service pour maintenir les vélos en bon état de fonctionnement. La commune ou l'association devra organiser une communication autour de ces vélos afin de les faire connaître et d'encourager leur utilisation.

Par ailleurs, l'administration sera incitée à **faire appel à des coursiers à vélo** pour leurs livraisons vers l'extérieur ou entre administrations.

#### 2.4.3 Encourager les écoles

**La commune incitera les écoles primaires à participer au Brevet du Cycliste** (5e année). Pour ce faire, elle désignera un coordinateur « Brevet du cycliste » qui sera chargé d'informer les directions d'école et professeurs chaque année, et de les inciter à participer. Le coordinateur deviendra l'interlocuteur privilégié pour l'asbl Pro Velo, et sera chargé de recruter des examinateurs pour les passages de brevet.

**La commune organisera une bourse aux vélos d'enfants annuelle** afin de faciliter l'échange de vélos d'occasion et permettre à tous de disposer d'un vélo.

#### 2.4.4 Encourager les habitants

La commune, en collaboration avec les associations cyclistes, proposera des **balades à vélo pour les nouveaux (et anciens) inscrits dans la commune**, et fera découvrir à vélo les différents quartiers de Forest, les lieux emblématiques, les itinéraires cyclables, ...

La commune , en collaboration avec les associations cyclistes, proposera des **formations « vélo-traffic »**. Ces formations s'adressent à des adultes qui souhaitent utiliser le vélo en ville mais qui préfèrent être accompagnés dans leurs premiers pas et apprendre comment se comporter dans le trafic pour être en sécurité.

#### **2.4.5 Communiquer autour du Plan vélo et de la politique cycliste communale**

**1. Développer la page dédiée au vélo sur le site internet de la commune.** Cette page pourra contenir les informations suivantes:

- La plan communal vélo consultable en ligne;
- Le réseau cyclable tel que défini dans ce plan: ICR et ICC existants et prévus;
- Les aménagements récents réalisés par la commune, ainsi que les projets;
- Un espace disponible pour récolter les plaintes et suggestions;
- Un espace disponible pour récolter les demandes de box ou arceaux vélo;
- Les compte-rendus des commissions communales vélo;
- etc.

**2. Aborder régulièrement la thématique vélo dans le journal communal.**

Communication régulière sur le vélo dans le journal communal, adressée aux cyclistes et non cyclistes. La communication portera sur la politique cycliste de la commune de manière générale, sur les mesures prises en faveur du vélo, les aménagements, les box vélos, les événements (bourses aux vélos d'enfant), les balades à vélo pour les nouveaux arrivants, les brevets du cycliste, les formations vélo-traffic, etc.



## 2.5 Champ d'action D : ancrer la politique cycliste

### *Champs d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi*

#### 2.5.1 Orientations pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cycliste, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- intégrer la politique cycliste dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal;
- assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre;
- mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

#### 2.5.2 Mettre en place un service Mobilité au sein de l'administration communale

**La commune de Forest créera à court ou moyen terme un service « Mobilité » au sein de son administration.** Ce service deviendra la tête pensante de la politique de mobilité communale, et définira les stratégies en matière de redistribution de l'espace public entre les différents usagers, l'organisation des flux de circulation guidée par la hiérarchie des voiries, les stratégies en matière de stationnement, les collaborations avec les administrations extérieures (Bruxelles-Mobilité, Bruxelles-Environnement, STIB, ...), etc. Il sera consulté lors de tout projet d'aménagement.

Le service Mobilité sera particulièrement attentif à la place dédiée aux modes actifs et veillera à la mise en œuvre du plan communal de mobilité ainsi que du plan vélo. Il sera composé de **2 personnes, qui ont suivi ou suivront la formation de « Conseiller en Mobilité »** organisée par Bruxelles-Mobilité. Une personne au moins suivra également la **formation « Manager vélo »** qui sera organisée par Bruxelles-Mobilité dès 2013.

#### 2.5.3 Garantir un financement structurel de la politique cycliste

Les dépenses liées au vélo sont actuellement réparties entre le budget « Infrastructure - Sécurité » (réaménagements de voirie), le budget « Mobilier » (arceaux vélo en voirie, box vélos, balisage) et le budget « Marquages » (marquages de pistes cyclables, bandes cyclables suggérées, SUL, etc).

**Afin d'assurer un financement continu dans le temps de la politique vélo, un montant annuel défini sera réservé dès 2013.** Ainsi, la commune de Forest s'engage à **créer un budget spécifique « vélo »** qui couvrira les dépenses spécifiques telles que le stationnement vélo hors voirie, les actions de promotion et sensibilisation, l'achat de vélos de service, les études, les subventions, l'organisation des comptages vélo, d'enquêtes, etc. Ce budget pourrait également couvrir les marquages spécifiques vélo, l'achat et l'installation de box vélo, le balisage, etc. **Ce budget s'élèvera à un montant de 2€/habitant/an**, soit un montant total d'environ 103 800 €/an dès 2013. Il s'agit d'un montant minimum garanti qui sera progressivement augmenté en fonction des besoins, avec un objectif de 5€/habitant/an en 2018, soit un montant total de 260 000€ environ.

*A titre de comparaison, voici quelques chiffres en Belgique et à l'étranger (estimations):*

*- Pays-Bas: estimation 22€ (grandes communes), 19€ (moyennes), 11€ (petites) par habitant, tout compris (étude 2010) ; le contexte institutionnel y est fort décentralisé, donc les communes portent l'essentiel des coûts vélo.*

- RBC: env. 10€ par habitant (11M€ par an, pendant cette législature) – uniquement infrastructure (réalisation ICR).
- Commune Pilotes Wallonie Cyclable: 5€ par habitant au niveau du budget communal (qui vient en complément aux subsides régionaux) – tout compris.

De plus, la commune **s'engage à affecter une partie du budget « Aménagement – Sécurité » à la réalisation des mesures prioritaires du plan vélo**, ou des mesures du plan vélo réalisables en fonction des opportunités.

Parallèlement, des opportunités de co-financement et de collaboration seront recherchées (avenants régionaux relatifs aux stationnements vélo, rues cyclables, ...).

#### **2.5.4 Réactiver la Commission communale vélo**

##### Objectifs:

- Rassembler et concerter les différentes parties concernées par la politique cycliste menée à Forest.
- Formuler des avis et recommandations concernant l'ensemble des éléments constitutifs de la politique cycliste de la commune, et les aménagements de l'espace public en particulier.

Présidence: Échevin de la Mobilité ou son représentant.

##### Membres:

- Membres politiques: Échevin de la Mobilité, de l'Urbanisme et du Stationnement, ou son représentant ; Échevin des Travaux publics ou son représentant.
- Membres de l'administration communale: au moins un représentant du service Mobilité ; au moins un représentant du service Travaux Publics et Voirie ; au moins un représentant du service Urbanisme ; au moins un représentant du service Environnement
- Membres extérieurs à la commune: Un représentant de la zone de Police ; Un représentant de Bruxelles-Mobilité ; 3 représentants des associations cyclistes: Gracq (2 représentants), Fietsersbond (1 représentant).

En fonction des sujets à l'ordre du jour, la Commission Vélo pourra être élargie à d'autres acteurs et experts concernés (STIB, IBSR, communes voisines, etc). Elle se réunit au moins quatre fois par an.

#### **2.5.5 Valoriser le rôle de la police de terrain en matière de sécurité et de respect des infrastructures cyclables**

- Sensibilisation des agents de terrain au vélo et à la nécessité de faire respecter les infrastructures cyclables et autres aménagements favorables à la sécurité des cyclistes. Il s'agit d'une mesure à réaliser au niveau de la zone de Police, voire au niveau régional.
- Réactiver la brigade cycliste.
- Proposer à une ou plusieurs personnes du service technique de la Police de suivre la formation CEMA organisée par Bruxelles-Mobilité.

#### **2.5.6 Mettre en place un guichet de suggestions et plaintes**

La commune s'engage à collaborer avec Bruxelles-Mobilité afin de mettre en place un système performant de récolte des plaintes et suggestions des cyclistes. Les remarques transmises à la commune seront traitées dans les plus brefs délais sur le terrain s'il s'agit d'une situation dangereuse ou à risque, et la commune informera systématiquement le plaignant de la suite donnée à sa remarque.

### 2.5.7 Réaliser un inventaire des infrastructures et stationnement, et intégration dans un SIG

La cellule Mobilité procédera à un **inventaire des infrastructures cyclables** et favorables aux cyclistes, et à une mise à jour de l'inventaire des stationnements vélo en voirie. **Ces données seront ensuite régulièrement mises à jour** afin de disposer en permanence d'une information précise et actualisée.

A terme, les données seront intégrées dans un système d'information géographique simple permettant d'obtenir une vue spatialisée des aménagements réalisés ou en projet, et de croiser ces informations avec les tracés des itinéraires cyclables communaux et régionaux, les résultats des comptages vélo, les données relatives aux accidents, etc, mais également avec les informations envoyées par les cyclistes via le guichet de suggestions et plaintes (aménagement à entretenir, situation dangereuse, etc).

### 2.5.8 Mesurer l'évolution de la pratique du vélo dans la commune

Une observation régulière du nombre de cyclistes circulant à différents endroits de la commune rencontre plusieurs objectifs:

- obtenir une image de l'évolution du nombre de cyclistes à Forest au cours du temps;
- connaître les quartiers fort et peu fréquentés par les cyclistes;
- obtenir des informations sur les cyclistes: proportion d'hommes et de femmes, nombre d'enfants, équipements, utilisation des Villo, ...;
- observer l'impact à court et moyen terme d'un aménagement favorable aux cyclistes.

Actuellement, l'Observatoire du vélo de la Région bruxelloise enregistre des observations au niveau de la Place Albert. Ce point n'est à lui seul pas représentatif de la situation à Forest, et d'autres lieux de comptages réguliers devront être sélectionnés de façon à couvrir l'ensemble du territoire communal. Les lieux supplémentaires seront des lieux stratégiques situés sur un itinéraire régional ou communal (ou à l'intersection de deux ou plusieurs itinéraires), des points de passage obligés (passage du chemin de fer par ex), des lieux emblématiques, ...

Les lieux de comptages supplémentaires proposés sont les suivants:

1. Place de Rochefort: intersection des ICC n°2 et n°6
2. Carrefour Neerstalle/Vanpé: intersection des ICC n°1 et n°3
3. Carrefour Van Volxem/W. Ceuppens/Pont de Luttre: carrefour des ICC n°4 et n°2 et de l'ICR SZ (à résoudre: la prise en compte du mouvement vers et de la rue de Mérode).
4. Carrefour Charroi/Pont de Luttre: passage obligé vers Anderlecht, carrefour des ICR B et SZ.
5. Carrefour Jupiter/Besme/A. Bertrand: carrefour des ICR n°8 et B
6. Carrefour Rousseau/Globe: carrefour des ICC n°1 et n°4.
7. Carrefour Sept Bonniers/Armures/Neptunes: carrefour de l'ICR 8 et de la route RER-vélo n°25.
8. Carrefour Haveskercke/Kersbeek/Fléron: carrefour de l'ICC n°5 et de l'ICR C.
9. Carrefour Neerstalle/Ruisbroeck: ICC n°3.

Les comptages seront réalisés aux heures de pointe du matin (de 8h à 9h minimum) en semaine (mardi ou jeudi), au minimum 2 fois par an: au mois de mai et de septembre. Si les moyens le permettent, les lieux feront également l'objet d'une observation au mois de janvier et de novembre (comme c'est le cas pour les lieux de comptage de l'observatoire régional du vélo). Les comptages seront effectués chaque année aux mêmes périodes, de façon à obtenir des données comparables d'une année à l'autre et de pouvoir observer une évolution. Les comptages proposés représentent donc au maximum un total de moins de 40 heures de travail par an.

### 3 ANNEXE: GRILLE DÉCISIONNELLE CYCLABILITÉ

#### Grille décisionnelle cyclabilité

##### Précisions importantes

- Principe: volume de trafic x nombre de cyclistes = conflits potentiels = besoin de séparation en cas de conflits nombreux
- Le réseau de base vélo = toutes les rues doivent être cyclables
- Intensité des cyclistes = nombre de cyclistes actuels + potentiel (estimation)
- Intensité du trafic motorisé = evp/jour (équivalent véhicules privés par jour) = bus et poids lourds comptent double, donc incitent plus rapidement vers des aménagements séparés
- V85 = vitesse maximale de fait (85% des véhicules) – une zone 30 non-respectée est à traiter comme rue à 50 km/h ou bien à apaiser

**Rappel** : sur les itinéraires vélo (ICR, ICC) en rue locale, des mesures d'apaisement de la circulation sont indiqués, pour modifier les paramètres volumes / vitesses / espace :

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation (mise à sens unique, sens uniques opposés, tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire TP et taxi)
- **Diminuer la vitesse effective** = dispositifs physiques de modération des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, déplacements d'axe, coussins berlinois) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en minimisant le gêne pour cyclistes (bypass)
- **Libérer l'espace nécessaire** pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

	Spécialisation des voiries en RBC			Hiérarchie du réseau cyclable		
		Vitesse trafic (V <sub>85</sub> )	Volumes trafic (evp/dag)	Réseau de base (I <sub>cyclistes</sub> < 200/j)	ICR – ICC (I <sub>cycliste</sub> 200 – 2.000/j)	Fiets-GEN (I <sub>cyclistes</sub> > 2.000/j)
VOIRIES SUPRA LOCALES	Voie métropolitaine	70, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voie latérales		
	Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (UD ou BD)		
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)			
	Voie interquartier	50	< 5.000 (2 x 1)	Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées		
> 4.000						
VOIRIES LOCALES	Collecteur de quartier	30	> 4.000	Pistes cyclables marquées (préférence) Ou bien bande bus + vélo		
			< 4.000			
	Rue de quartier	30	> 2.000	Mixité: bandes cyclables suggérées (en cas de montée – piste cyclable marquée)		
			< 2.000	Mixité / zone résidentielle		Rue cyclable