



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE  
DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE, DES MARCHEURS ET DES CYCLISTES  
DANS LE PLAN DE GESTION DE LA FORÊT DE SOIGNES**

05/07/2018

Sur proposition de ses sections « Personnes à Mobilité Réduite » et « Vélo », la Commission Régionale de la Mobilité a approuvé à l'unanimité un avis d'initiative concernant le projet de Plan de gestion de la Forêt de Soignes soumis à enquête publique.

La Commission se réjouit de l'adoption d'un plan de gestion intégrée de la Forêt. Située à un jet de pierre de la capitale, la Forêt fait aussi partie de son système de mobilité et plusieurs voies d'accès principales la traversent.

Pour renforcer la valeur écologique du noyau central de la Forêt de Soignes, le projet prévoit de revoir la politique d'accueil du public dans le massif. Elle s'appuie sur le développement d'un zonage de l'espace boisé composé de portes d'entrées<sup>1</sup> (et d'accès secondaires), de zones de contact (500 mètres autour des points d'accès) et de zones de diffusion ainsi que d'un réseau viaire différencié.

La Commission relève cependant un grand paradoxe dans cette option. Alors que les documents identifient très clairement le réchauffement climatique et la fragmentation de la Forêt par les grandes infrastructures routières comme les principaux problèmes à rencontrer, le plan de gestion ne développe pas (voire restreint) l'usage de la forêt pour les déplacements à vélo et il reste trop vague sur l'aménagement et la gestion des points d'accès (parkings voitures et aussi vélos, accès en transport en commun, accès PMR).

## **LIVRE I - ETAT DES LIEUX**

La Commission regrette que les usagers de la Forêt soient catégorisés uniquement en termes de « récréants ».

D'autres usages sont possibles comme les déplacements domicile-travail. A titre d'information, Bruxelles Mobilité signale que 10 % des enseignants de l'école Decroly, située proche de la Forêt, s'y rendent en vélo.

La Commission se pose aussi des questions sur les méthodes évaluant les flux de fréquentation, notamment l'étude de 1998, « à partir de trois parkings situés dans la partie N-O de la forêt, à distribuer des GPS aux promeneurs afin d'identifier les parcours empruntés,

---

<sup>1</sup> Pour la Région de Bruxelles-Capitale, le Rouge-Cloître et Dhrôme (ancien hippodrome à la limite de Boitsfort d'Uccle et de Bruxelles-Ville)

*les durées effectives de visite et les temps d'arrêt.* »; ce qui cible principalement les usagers accédant en voiture.

La Commission relève néanmoins qu'en 1998, *la proportion des personnes qui viennent à vélo a fortement augmenté et a été multipliée par 2,5 sur 25 ans* (page 168).

Et aussi, page 194, *que 85% du public se dit satisfait de la gestion en cours. Comme premier élément négatif vient les conflits entre les récréants, ensuite les nuisances liées au trafic et à la pollution de l'air, [...] Les raisons de la non-fréquentation en forêt sont principalement l'incapacité liée à des problèmes de mobilité relatifs à l'âge, à un handicap.*

Le chapitre 8.4 (page 253) développe les impacts lourds des infrastructures de circulation (autoroutes, routes régionales, ligne de chemin de fer...) qui traversent la forêt : morcellement de l'espace, nuisances sonores, pollution de l'air, des eaux et déchets.

Il n'y est pas fait mention d'un impact résultant de la traversée de la Forêt par des cyclistes quotidiens.

## **LIVRE II – OBJECTIFS ET MESURES DE GESTION**

### **CHAPITRE I OBJECTIFS**

Le premier objectif du plan concerne *la gestion durable de la forêt afin de léguer aux générations futures un patrimoine forestier en bon état, dans ses différentes composantes*. Il indique clairement les composantes à prendre en compte : *paysagère, historique, naturelle, socio-récréative et économique*. ... *Cette approche écosystémique intégrée de la gestion considère l'interdépendance des activités humaines, des écosystèmes et du bien-être humain selon une vision à long terme, à différentes échelles.*

La Commission note cependant que dans l'opérationnalisation des objectifs, les dimensions socio-récréative et économique sont peu développées au regard des trois premières dimensions et peu intégrées. La Commission regrette ce déséquilibre. Alors que le changement climatique et les infrastructures routières qui fragmentent la forêt sont ciblées comme les principaux problèmes, le plan de gestion ne favorise pas suffisamment une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

La Commission ne partage pas la proposition de révision de la politique d'accueil du public « *4.1.1.2 deux portes d'accès principales en Région de Bruxelles-Capitale avec un haut niveau d'équipement dans un rayon de 500 mètres (chemins bénéficiant d'un haut niveau d'aménagement, installation de mobilier, fléchage, etc..)* » et puis « *au-delà de la zone de contact, dans la zone de diffusion, le niveau d'aménagement des chemins, le mobilier, le fléchage et autres diminueront de manière progressive pour se limiter à quelques aménagements dans le noyau écologique central. Ce noyau restera néanmoins accessible au public, mais sans l'attraction suscitée par l'installation d'équipements.* »

Au point 4.1.2 Accueillir le public via un réseau viaire différencié, il est certes indiqué que « *les connections aux offres récréatives extérieures à la forêt seront renforcées de manière à faciliter l'accessibilité de la forêt aux visiteurs non motorisés. Les pistes en Forêt de Soignes seront ainsi intégrées dans une offre et un réseau récréatif plus large.* »

Mais aussi que

« *Les chemins repris dans le réseau récréatif bénéficieront d'un niveau d'entretien supérieur aux autres chemins de façon à stimuler le public à s'y concentrer. Les autres chemins resteront accessibles au grand public mais leur niveau d'entretien sera moindre. ... Certaines voiries formant doublon avec d'autres seront supprimées pour des questions de coûts d'entretien et de protection des habitats forestiers.* »

La Commission estime que la notion de « doublon » doit être abordée avec prudence, il peut s'agir de séparer usagers rapides et lents et d'éviter des conflits (voir ci-dessus, premier élément négatif mentionné par les usagers).

**La Commission demande la réalisation d'une étude du réseau viaire de la Forêt qui prenne en compte ses différents usagers, les « récréants » et aussi les PMR, les marcheurs et les cyclistes en déplacement à travers la Forêt, avant de décider de l'aménagement du réseau viaire et d'en supprimer des parties.**

La Commission demande que cette étude soit réalisée en collaboration avec les usagers cyclistes et PMR et qu'elle identifie le tracé du réseau et ses points d'accès, et leurs critères de qualité.

La Commission demande aussi d'intégrer ces usagers à la « Plateforme participative Forêt de Soignes » (voir 4.2. Informer - sensibiliser – communiquer).

**La Commission appuie l'amélioration prévue de l'entretien des infrastructures afin de maintenir la qualité d'accueil des usagers en forêt, dont les personnes à mobilité réduite** (Page 82 4.6 Garantir l'entretien des infrastructures)

La Commission demande que le plan de gestion de la Forêt de Soignes définisse et aménage des accès et des itinéraires adaptés aux personnes à mobilité réduite. Ces itinéraires pourraient être prévus au départ des deux « portes d'accès principales » (les sites du Rouge-Cloître et de l'Hippodrome de Boitsfort), avec un revêtement accessible, sans pentes importantes et avec des aires de repos à intervalles réguliers. Un parcours pour personnes aveugles pourrait aussi être réalisé avec une ligne guide au départ d'une des « portes ».

La Commission recommande que ces aménagements soient développés en concertation avec des bureaux spécialisés en accessibilité et avec les associations de personnes à mobilité réduite.

## CHAPITRE 2 - MESURES DE GESTION

### L'accessibilité à la forêt

La partie 3.1. relative à l'accessibilité à la forêt prévoit que « *la Forêt de Soignes soit facilement traversable pour le trafic cycliste fonctionnel dont les déplacements des navetteurs entre les centres d'habitation et de travail autour de la forêt. Néanmoins, le concept d'autoroutes à vélo actuellement développé, basé sur des voiries spécialement aménagées pour permettre aux travailleurs/cyclistes d'accéder rapidement à/hors de Bruxelles s'accommode mal avec la notion précitée d'usage « lent » et de respect du milieu naturel et de ses usagers. Le développement de ces autoroutes à vélo doit dès lors être privilégié le long des voiries régionales traversant la Forêt de Soignes (drève de Lorraine, chaussée de La Hulpe, piste cyclable parallèle à l'avenue de Tervuren).* »

La Commission demande de soutenir les déplacements fonctionnels à vélo à travers la Forêt et elle plaide pour un réseau agréable, loin des grands axes de circulation mentionnés et de la pollution qui y est générée. Ces infrastructures doivent répondre à des critères de qualité, en termes de largeur, d'éclairage, de matériaux et de séparation du trafic automobile pour pouvoir remplir leur rôle. Les tracés cyclistes doivent être clairement identifiés (panneaux d'information aux entrées, balisage) et connectés efficacement avec le réseau cyclable régional (ICR).

La Commission demande aussi d'identifier les itinéraires les plus intéressants pour les navetteurs.

Elle demande de remplacer le terme « autoroute à vélo » par « RER Vélo et/ou voies lentes ». Les itinéraires du RER Vélo suivent les grands axes (y compris dans la Forêt) et doivent répondre à une série de critères de qualité : largeur (4 mètres minimum), être séparés du bruit et de la pollution du trafic motorisé et si nécessaire, bénéficier d'un éclairage dynamique.

La Commission se demande à partir de quelle vitesse ou volume de trafic, les cyclistes deviendraient problématiques (cf. les effets mentionnés pour le trafic motorisé au livre I).

Par ailleurs, vu l'impact du trafic motorisé (voir livre I, page 253), la Commission s'interroge sur l'opportunité de mesures de diminution de la vitesse (et du volume) de trafic motorisé à travers la Forêt.

La Commission appuie un aménagement des entrées pour faciliter l'accessibilité à la forêt personnes à mobilité limitée (personnes handicapées, personnes âgées moins valides, familles avec poussette, etc.) et demande de mettre en place une concertation avec les usagers.

Concernant l'accessibilité de la Forêt (pages 165-166), la Commission recommande d'élargir l'étude de l'accessibilité en transports en commun à l'ensemble des points d'accès.

La Commission demande de prévoir des parkings vélos (pas uniquement des Villo!), idéalement couverts, à l'ensemble des points d'accès, en prévoyant également des emplacements pour les vélos-cargos. Les cyclistes représentent 18% des usagers et ce n'est actuellement pas prévu dans le plan (3.5.1. Stationnement). La Commission propose d'équiper les points d'accès d'une station de réparation vélo (petites réparations, gonflage des pneus).

Comme déjà indiqué, la Commission ne partage pas le choix de limiter l'aménagement des chemins (entretien, fléchage ...) dans la zone dite « de diffusion » et demande au préalable d'étudier les besoins de l'ensemble des usagers dans l'optique de favoriser une mobilité respectueuse de l'environnement.