

Des associations se fédèrent pour demander que l'avenue de Tervueren cesse d'être une cicatrice béante dans la forêt de Soignes

La **consultation publique** relative à la note de départ du plan d'exécution spatial régional traitant du réaménagement du carrefour des **Quatre Bras** se déroule du 16 novembre 2021 au 14 janvier 2022. Un aspect central de ce réaménagement concerne le visage qui sera donné à l'avenue de Tervueren dans la forêt de Soignes, c'est-à-dire entre le carrefour des Quatre Bras et l'intersection avec la chaussée de Tervueren. À l'heure actuelle, ce tronçon de l'avenue de Tervueren est très problématique pour l'intégrité de la forêt de Soignes, pour la sécurité des piétons et pour le confort des cyclistes.

Une cicatrice béante dans la forêt de Soignes

L'avenue de Tervueren, comme de nombreux axes ferroviaires et routiers, constitue un **obstacle pour les promeneurs et la faune sauvage**. Même si elle peut être franchie à niveau, contrairement à la ligne ferroviaire 161, la E411 et le R0, sa configuration dissuade fortement sa traversée. De plus, avec ses deux bandes de circulation dans chaque sens, l'avenue de Tervueren a une **emprise** vraiment excessive sur la forêt de Soignes. Enfin, la vitesse élevée du trafic contribue à rendre la forêt plus **bruyante** qu'elle ne devrait l'être.

Des traversées piétonnes dangereuses

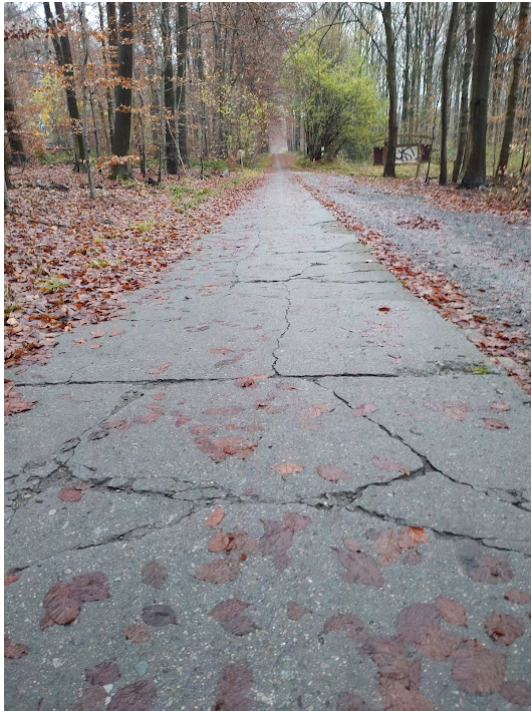


La limitation de vitesse à 50 km/h n'est pas bien respectée, de même que la priorité qui doit normalement être accordée aux piétons qui traversent ou sont sur le point de s'engager

Les gestionnaires de la forêt de Soignes encouragent les promeneurs à venir à pied, à vélo ou avec les transports en commun. La **ligne de tram 44** en provenance de Montgomery constitue à ce titre une alternative très agréable pour se rendre aux arrêts Drève des Brûlés et Tir aux Pigeons. Malheureusement, le sort des **passagers** s'obscurcit brutalement

lorsqu'ils deviennent piétons. Ils doivent en effet traverser la chaussée sud de l'avenue de Tervueren, qui est composée de deux bandes de circulation dans le même sens. Il s'agit d'une situation dangereuse, un automobiliste pouvant s'arrêter pour laisser passer un piéton et se faire dépasser dans la foulée par un conducteur moins attentif. Les **habitants du sud de Woluwe-Saint-Pierre** qui souhaitent se rendre à pied dans la forêt doivent également traverser la chaussée nord.

Des pistes cyclables franchement inadaptées



Il faut rester sérieux : la piste cyclable de la forêt est trop étroite pour pouvoir prétendre au qualificatif de véloroute, même avec un renouvellement du revêtement



La présence d'une dépression, même si elle est très localisée, explique l'accumulation d'eau à cet endroit

Nous nous trouvons sur une voie publique catégorisée comme Vélo Plus par Good Move, le plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Pourtant, la piste cyclable bidirectionnelle (dans la forêt) et la piste cyclable unidirectionnelle (en direction de Bruxelles) ne répondent pas du tout aux attentes des cyclistes actuels et potentiels. La **piste cyclable de la forêt** est trop étroite (largeur inférieure à 2 mètres alors que les normes de Bruxelles Mobilité impliquent qu'elle devrait être de 4 mètres), non éclairée et en très mauvais état (fissures, dalles de béton qui se succèdent de manière inconfortable, flaques d'eau, etc.).¹ Son fort potentiel cyclable (en particulier pour les cyclistes dotés d'un vélo électrique, d'un vélo de course ou d'un speed pedelec) est en outre incompatible avec la présence de piétons sur sa partie adjacente. La **piste cyclable unidirectionnelle** est quant à elle trop étroite et exposée à un trafic motorisé trop rapide. Elle dispose d'un avantage qui la rend dangereuse : son revêtement, en bien meilleur état que celui de la piste cyclable de la forêt, incite certains cyclistes à l'emprunter à contre-sens.

Les alternatives étudiées

4 alternatives sont étudiées par la Région flamande. Nous souhaitons la mise en œuvre de l'**alternative avenue de Tervueren nord**, qui permettrait de répondre à la plupart des problèmes inhérents à la situation actuelle. Cette alternative consiste à :

- regrouper le **trafic motorisé sur la chaussée nord**, en ne gardant qu'une bande de circulation par sens, ainsi que la piste cyclable unidirectionnelle en direction de Bruxelles ;²
- transformer une partie de la **chaussée sud en véloroute** et rendre l'autre partie à la forêt ;
- supprimer la piste cyclable de la forêt.³

Sa mise en œuvre permettrait de :

- **diminuer fortement l'emprise du trafic motorisé** de l'avenue de Tervueren sur la forêt de Soignes ;
- **sécuriser la traversée des piétons** descendant du tram (qui doivent uniquement traverser une véloroute) ou en provenance du sud de Woluwe-Saint-Pierre (qui doivent également traverser une chaussée avec une bande de circulation par sens, ce qui est nettement moins dangereux qu'à l'heure actuelle) ;
- **rendre la circulation des cyclistes beaucoup plus agréable** (revêtement de la chaussée sud en très bon état, pas de cohabitation imposée avec les piétons et

¹ L'absence d'éclairage public accroît fortement le risque de chute lorsque le revêtement de la piste cyclable est en mauvais état et que le cycliste ne dispose pas d'un éclairage suffisamment puissant.

² D'après les informations à notre disposition, le maintien de la piste cyclable unidirectionnelle en direction de Bruxelles demeure incertain avec cette alternative. Même avec une véloroute de qualité sur la chaussée sud, la piste cyclable unidirectionnelle de la chaussée nord reste pertinente pour les cyclistes en provenance de Tervuren, de Kraainem et de Wezembeek-Oppeem, et en particulier ceux qui veulent emprunter la drève de la Demi-Heure pour se rendre dans certains quartiers de Woluwe-Saint-Pierre.

³ La note de départ du plan d'exécution spatial régional ne rentre pas dans les détails. Nous supposons toutefois que la piste cyclable de la forêt sera ameuillée. Qu'elle demeure autorisée pour les cyclistes ou non, il est certain que les piétons bénéficieront d'une plus grande quiétude qu'à l'heure actuelle.

largeur de l'infrastructure permettant de se croiser et de se dépasser de manière sécurisée).

Les **autres alternatives** nous semblent moins efficaces pour résoudre les problèmes actuels. C'est en particulier le cas de l'alternative consistant à garder deux bandes de circulation par sens :

- les piétons continueraient d'être confrontés à une traversée dangereuse ;
- si la piste cyclable bidirectionnelle est maintenue à sa place actuelle, les cyclistes continueraient à devoir emprunter une piste cyclable trop étroite et avec une présence de piétons sur sa partie adjacente, même en cas de renouvellement du revêtement ;
- si la piste cyclable bidirectionnelle est déplacée sur la chaussée sud, il faudrait couper des arbres et accepter une artificialisation des sols. La véloroute ainsi créée longerait le trafic motorisé et serait donc moins agréable à emprunter que si elle était maintenue à l'écart de ce dernier ;
- l'emprise sur la forêt de Soignes resterait excessive.

Quelques points d'attention

L'**éclairage public** doit être déployé de manière plus rationnelle, de façon à garantir la sécurité de tous les usagers (et en particulier des plus vulnérables) et à ne pas causer une gêne excessive pour la faune et la flore. De cet impératif découle trois préconisations. Premièrement, le maintien d'un éclairage permanent aux abords des passages pour piétons, afin que les conducteurs perçoivent clairement la nécessité de les aborder à une allure modérée et que les piétons puissent traverser en étant bien visibles. Deuxièmement, la mise en place sur la véloroute d'un éclairage qui s'active uniquement en présence de cyclistes, afin de trouver un bon équilibre entre cyclabilité et respect de la faune et de la flore. Troisièmement, la suppression de l'éclairage public aux endroits où il n'apporte pas une plus-value substantielle pour la sécurité routière (dans certains cas, il peut même inciter les conducteurs à circuler plus rapidement).⁴

Le plan Good Move prévoit l'aménagement de **magistrales piétonnes**, mais malheureusement aucune ne doit se connecter à la forêt de Soignes. Nous invitons la Région de Bruxelles-Capitale à être plus ambitieuse en la matière. Ces magistrales piétonnes, à condition d'être bien conçues et de passer par des lieux attractifs (patrimoine, paysages, etc.), rendraient le déplacement vers la forêt tout aussi agréable que la visite de la forêt en elle-même.

Si l'alternative qui a notre préférence est mise en œuvre, il faudra s'assurer de bien connecter la véloroute avec la piste cyclable bidirectionnelle qui prend le relais à **l'intersection avec la chaussée de Tervueren**.

Certains détracteurs de l'alternative avenue de Tervueren nord craignent que la réduction du nombre de bandes de circulation génère des embouteillages et un report de trafic vers

⁴ Il existe en Belgique une marge de manœuvre (très) importante pour rendre les routes plus visibles sans recourir à l'éclairage. Comme en France, les marques routières, les signaux routiers et les autres dispositifs devraient systématiquement être rendus rétroréfléchissants.

les quartiers résidentiels. Afin qu'ils puissent réviser leur jugement, nous les invitons à prendre en considération les éléments de réflexion qui suivent :

- la **congestion** est principalement provoquée au niveau du carrefour des Quatre Bras. La Région flamande ne prévoit pas de diminuer le nombre de bandes de circulation à l'approche du carrefour. En compactant le carrefour, elle vise par contre à y fluidifier la circulation ;
- le **R0 est amené à être fluidifié** dans son entièreté (et notamment à hauteur du carrefour Léonard), ce qui devrait faciliter l'insertion du trafic en provenance de l'avenue de Tervueren ;
- la création d'un itinéraire cyclable de qualité induirait un **report modal** de la voiture vers le vélo ;
- face à une hausse probable des coûts liés à la possession et à l'usage d'une voiture (fiscalité des voitures de société, péage urbain, tarification du stationnement en voirie, etc.), certains automobilistes chercheront une **alternative**. Le moment venu, ils seront certainement heureux de pouvoir bénéficier d'infrastructures cyclables de qualité.

Rappelons qu'un **test de circulation** consistant à ne garder qu'une bande de circulation dans chaque sens avait été proposé par la Région flamande en février 2021.⁵ Il n'a pas été mis en œuvre pour le moment, principalement à cause de la forte anxiété exprimée par certains élus locaux. C'est tout à fait regrettable, car nous nous privons d'informations pertinentes pour le choix – et éventuellement l'adaptation – du scénario le plus adéquat. Et ceci vaut quelle que soit la priorité de chacun (biodiversité, sécurité routière, cyclabilité, absence de report de trafic vers les quartiers résidentiels, fluidité du trafic ou autre). Nous invitons tous les acteurs politiques concernés à se concerter pour que le test proposé puisse finalement être réalisé. Rappelons pour finir que ce test ne prend pas en compte la diminution de la taille du carrefour des Quatre Bras, la fluidification du trafic sur le R0 et le report modal qui devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies. En d'autres termes, si les conditions de circulation ne se dégradent pas dans le cadre du test, il n'y a aucune raison de penser qu'elles se dégraderont ultérieurement.

Enfin, étant donné que nous sommes seulement au stade de la consultation publique, nous nous sommes volontairement concentrés sur les éléments les plus saillants et les plus préoccupants. Nous ne prétendons donc pas à l'exhaustivité.

Une décision qui nous engage sur le long terme

La décision qui sera prise nous engage sur le (très) long terme. Ce n'est pas tous les 10 ans – ni même tous les 30 ans – qu'on revoit à ce point le profil d'une voie publique. Déplacements à pied et à vélo, biodiversité et connexion à la nature des citoyens constituent des enjeux majeurs auxquels il faut répondre avec ambition et promptitude, et non avec peur et repli sur ses certitudes.

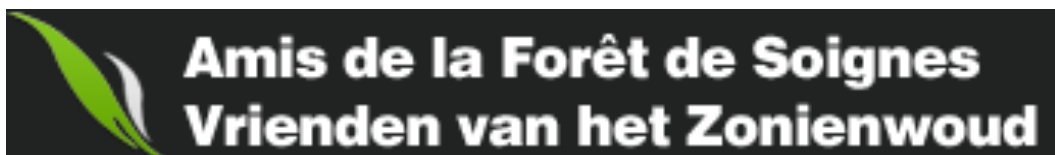
⁵ La proposition de test peut être consultée sur le site web de Werken aan de Ring : https://www.werkenaantering.be/sites/default/files/2021-04/18095_03_TK_004_F29F%20projet%20pilote%20Avenue%20de%20Tervueren.pdf.



HEROES
FOR
ZERO



johanna.be
the way to walk



Associations signataires : Bruxelles Nature, GRACQ, Heroes for Zero, johanna.be, Les Amis de la Forêt de Soignes et Natagora Bruxelles

Contact presse : kraainem@gracq.org