

Étude du 16 décembre 2021

Vers le bois, pour le bois et pour la ville

21 propositions pour une gestion régionalisée
des usages et des accès au bois de La Cambre



(photo novembre 2020 ©ARAU)

Avec le soutien de :



Table des matières

Introduction – Le bois sous le prisme de la circulation automobile : un détournement contre-nature	5
Rétroactes.....	5
Des ateliers citoyens : recadrer le débat et enrichir les approches au-delà des questions de mobilité.....	11
a. Repenser la chaussée	12
b. Faire revivre le bois.....	14
21 propositions pour le bois de La Cambre et la chaussée de Waterloo.....	16
1. Usages.....	17
➤ Proposition n°1 : acter la fin de l'ère automobile pour rétablir l'intégrité de l'identité de parc	21
➤ Proposition n°2 : supprimer le stationnement dans les allées du bois.....	23
➤ Proposition n°3 : transformer les voiries carrossables du bois, débarrassées du trafic automobile, en zones de rencontre.....	24
➤ Proposition n°4 : supprimer le marquage routier et estomper les effets de ségrégation des modes.....	26
➤ Proposition n°5 : améliorer la qualité des cheminements piétons dans et autour du bois.....	27
➤ Proposition n°6 : renforcer la vocation pédagogique du bois et transformer la « maison forestière » en lieu d'apprentissage.....	28
➤ Proposition n°7 : dresser un cadastre événementiel ayant comme objectif de limiter et encadrer les événements ayant lieu dans le parc	30
➤ Proposition n°8 : interdire les événements payants et l'occupation privée des espaces publics.....	31
➤ Proposition n°9 : accorder plus de place aux « services de proximité » (toilettes publiques, poubelles, fontaines d'eau) et actualiser leur cartographie.....	32

2. Organisation de la mobilité dans et autour du bois.....	33
➤ Proposition n°10 : rendre visible et attractive l’offre de transports en commun autour du bois de La Cambre alternative à la STIB	34
➤ Proposition n°11 : renforcer la lisibilité de l’offre de transports en commun sur la chaussée de Waterloo et rétablir une ligne de tram structurante (cf. vicinal W)37	37
➤ Proposition n°12 : dès aujourd’hui, mettre en site propre les lignes de bus ; autoriser les véhicules de logistique à emprunter ce site propre.....	41
➤ Proposition n°13 : requalifier et mieux signaler les entrées du bois	42
➤ Proposition n°14 : retravailler le lien entre l’avenue Louise et le bois de La Cambre et réhabiliter la fonction de promenade tout le long de l’artère	44
➤ Proposition n°15 : transformer le rond-point automobile en zone de rencontre, porte d’entrée du bois	47
➤ Proposition n°16 : déplacer le terminus du tram 93 sur la zone de rencontre, à l’entrée du bois.....	48
➤ Proposition n°17 : transformer la « contre-allée est » en large allée cyclo-piétonne bidirectionnelle	49
➤ Proposition n°18 : faire des ICR dans le bois de véritables liens cyclables entre communes.....	50
➤ Proposition n°19 : une chaussée de Waterloo <i>bike friendly</i> tout du long !	52
➤ Proposition n°20 : rassembler ces propositions dans un plan de mobilité globale autour du bois (tout en poursuivant les mesures pour réduire le trafic automobile à l’échelle régionale).....	53
3. Proposition n°21 – Pour une gestion régionale au service de tous les Bruxellois	55
➤ Rétroactes.....	57
➤ La gestion des parcs communaux par Bruxelles Environnement.....	59
➤ Les avantages d’une gestion régionale.....	62
Conclusion	64
Sources	66

Introduction – Le bois sous le prisme de la circulation automobile : un détournement contre-nature

En 2020, le bois de La Cambre, sa fermeture au trafic automobile dans le cadre de la pandémie, ainsi que les conséquences de cette décision, ont tenu une place de choix dans la presse, sur les réseaux sociaux, mais aussi dans l'espace public. Si les débats politiques enflammés qui se sont ensuivis ont montré l'attachement des uns et des autres à cet espace, les arguments ont, la plupart du temps, tourné autour de la thématique de la mobilité et des différents modes de circulation qui devraient être ou ne pas être admis dans le parc. Pour l'ARAU, il ne faisait aucun doute que le trafic automobile devait être interdit¹. La presse et les réseaux sociaux ont maintes fois relayé l'idée d'une « guerre des modes » dont le bois de La Cambre aurait été le théâtre². Toutefois, le dossier du bois de La Cambre a aussi permis de mettre en lumière d'autres enjeux, liés à la gestion de cet espace vert bruxellois, aux usages qu'il accueille, à sa biodiversité, mais aussi à ses relations avec la ville qui l'entoure.

C'est donc pour élargir le débat à ces autres enjeux que l'ARAU formule 21 propositions, destinées à améliorer les usages du bois, la circulation dans et autour de celui-ci, et sa gestion. Celles-ci découlent des ateliers citoyens organisés en novembre et décembre 2020 qui avaient permis de rassembler divers acteurs : chercheurs, représentants de comités de quartier ou encore « professionnels de la ville » qui ont apporté leurs contributions à ces différentes questions. Avant de formuler ces propositions, la présente étude reviendra sur les rétroactes de ce qu'on peut appeler « l'affaire du bois de La Cambre » ainsi que ces ateliers citoyens.

Rétroactes

En mars 2020, la Ville de Bruxelles décide de fermer le bois de La Cambre à la circulation automobile, 24h/24 et 7 jours/7. Dans le cadre du premier confinement, il s'agit d'offrir aux Bruxellois (familles, promeneurs, sportifs, etc.) davantage d'espace, pour répondre ainsi à la sur-fréquentation des parcs, tout en permettant le respect de la distanciation sociale. Cette « fermeture » du bois est bien plus ambitieuse que ce qui se faisait déjà, durant les week-ends et jours fériés, depuis avril 2012³ : l'entièreté des voiries du bois sont interdites à la circulation automobile, dans un contexte d'une importante réduction du trafic, liée au confinement et à la généralisation du télétravail. À situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle : la fermeture du bois ne suscite d'abord pas de controverse.

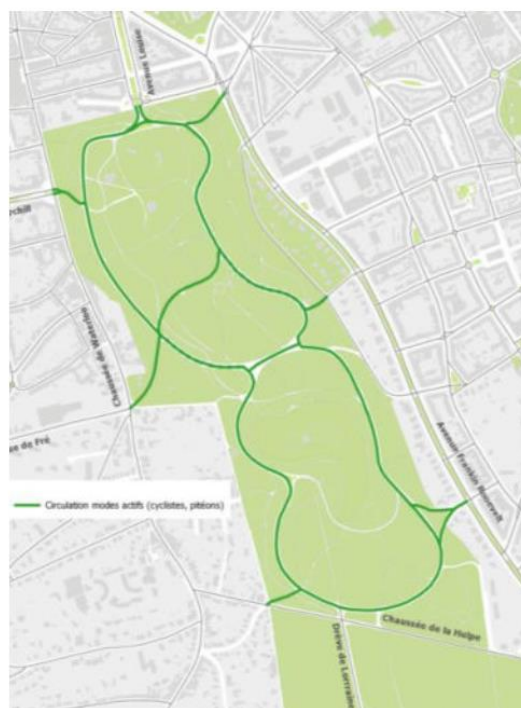
¹ *Le bois de la Cambre est un parc, pas une autoroute ! L'ARAU demande l'interdiction du trafic automobile !* sur [ARAU.org](https://www.arau.org), 03.09.2020, < <https://www.arau.org/fr/le-bois-de-la-cambre-est-un-parc-pas-une-autoroute-larau-demande-linterdiction-du-traffic-automobile/> >.

² Arthur SENTE, *Mobilité : au bois de la Cambre, on redoute la guerre des modes*, dans *Le Soir*, 17.11.2020, < <https://www.lesoir.be/338408/article/2020-11-17/mobilite-au-bois-de-la-cambre-redoute-la-guerre-des-modes> >.

³ Il s'agissait alors d'une fermeture partielle du bois : seules les avenues de Flore, de Diane, de la Laiterie et de la Belle-Alliance restent alors accessibles aux véhicules motorisés.

Legend

- Motorised traffic
- Active mobility
- Parking areas
- Public transport, school bus, emergency vehicles



Circulation dans le bois de la Cambre, en semaine, avant mars 2020 (à gauche) et entre le 19 mars et le 27 mai 2021 (à droite)
(source : Nicola DA SCHIO, Claire PELGRIMS, Sebastiano CINCINNATO et Anneloes VANDENBROUCKE, *Between Green Spaces and Mobility : exploring diverging perspectives on the admission of motorised traffic in the Bois de la Cambre*, Brussels Studies Institute, 2021, p. 9, < <https://1sz9ti2et7h82d9ytr2q7cxz-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/Between-Green-Spaces-and-Mobility-2021-2-1.pdf> >).

La fermeture du bois au trafic automobile devait initialement prendre fin le 31 août 2020. Les esprits s'échauffent lorsque, courant mai 2020, la Ville de Bruxelles annonce son intention de prolonger la mesure une fois passée la crise COVID : le bois (et pas seulement la boucle sud, comme c'était le cas depuis 2012) serait entièrement fermé au trafic les week-ends, jours fériés, et toute la semaine durant les mois de juillet et d'août. Face à cette annonce, la commune d'Uccle demande qu'une consultation soit organisée entre la Ville de Bruxelles, les communes limitrophes au bois et la Région, pour discuter du plan proposé par la Ville et aboutir à une solution qui convienne à toutes les parties concernées. L'enjeu est de taille : si le bois de La Cambre constitue avant tout un important poumon vert pour toute la Région et un lieu de loisir et de délasserement pour bon nombre d'habitants, il est aussi un important axe de pénétration vers le centre-ville depuis le sud de la Région, et un axe de transit est-ouest entre les communes d'Uccle, d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort.

Fin mai 2020, et suite à ces discussions, la Ville de Bruxelles accepte de rouvrir certains tronçons de voirie au trafic automobile sur la boucle nord⁴, afin de permettre le transit entre les avenues Louise, De Fré et Churchill. Les parties en présence décident également de réfléchir à un plan de circulation à mettre en place à la rentrée de septembre 2020, afin de garantir la jouissance du bois aux promeneurs tout en n'hypothéquant pas les connexions nord-sud et est-ouest dont il est le théâtre.

⁴ Une partie des avenues de Diane et de Flore, avenue de la Belle-Alliance et de la Laiterie.

Legend

- Motorised traffic
- Active mobility
- Parking areas
- Public transport, school bus, emergency vehicles



*Circulation dans le bois de la Cambre entre le 28 mai 2020 et le 13 septembre 2020, et entre le 15 septembre et le 15 décembre 2020, durant la phase test du 3e scénario (source : Nicola DA SCHIO, Claire PELGRIMS, Sebastiano CINCINNATO et Anneloes VANDENBROUCKE, *Between Green Spaces and Mobility*, op. cit., p. 9).*

Dans ce cadre, 5 propositions sont présentées début août 2020 :

- La fermeture totale du bois au trafic motorisé (proposition défendue par la Ville de Bruxelles) ;
- Une déviation partielle du trafic, comme mise en place en mai (boucle nord partiellement ouverte – proposition défendue par la Ville de Bruxelles) ;
- L'ouverture au trafic sur l'avenue de Diane uniquement (proposition défendue par la Ville de Bruxelles) ;
- L'ouverture au trafic sur les avenues de Diane et de Groenendael (proposition défendue par la commune d'Uccle) ;
- L'ouverture au trafic via entre la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt via les avenues de Boitsfort et du Brésil (proposition défendue par la commune d'Uccle).

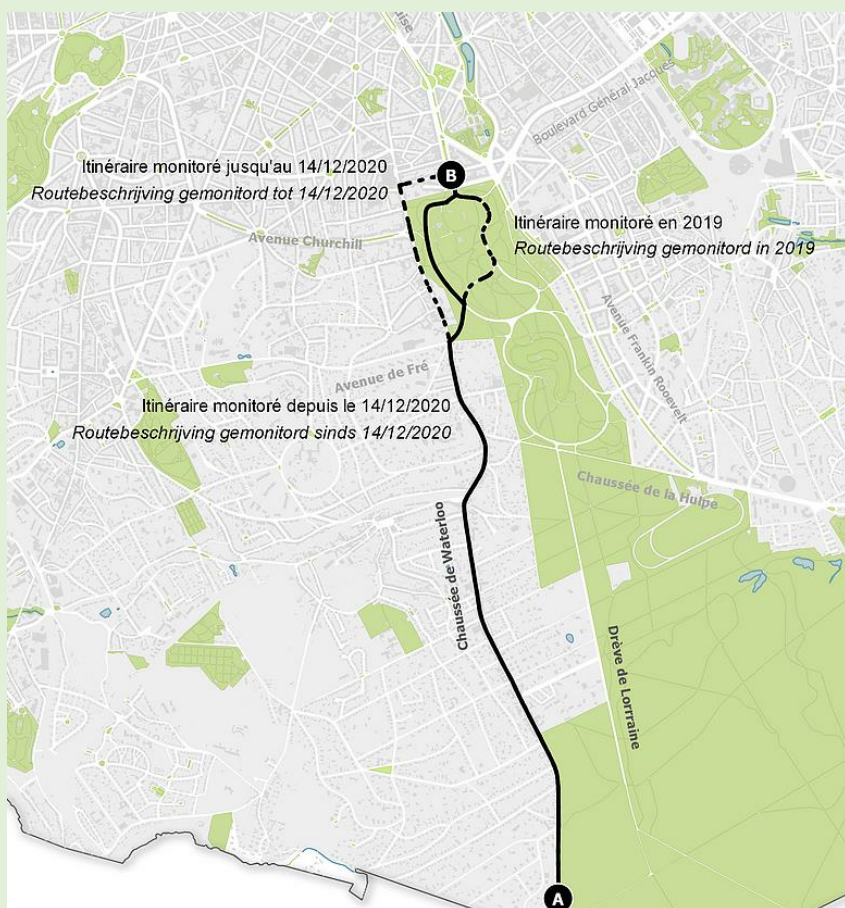
Parmi ces 5 propositions, seule la 3e, avancée par la Ville, a été testée, entre le 15 septembre et le 15 novembre 2020 ; les bus scolaires et de la STIB, ainsi que les transports pour personnes à mobilité réduite et les véhicules d'urgence peuvent alors également emprunter les avenues de Boitsfort et du Brésil pour relier la chaussée de la Hulpe et la drève de Lorraine à l'avenue Franklin Roosevelt. Après un premier mois de test, il est apparu que, sur une série d'itinéraires prédéfinis, cette configuration n'allonge les temps de parcours que de 2,5 minutes au

maximum (par rapport à 2019) ; sur certains de ces itinéraires, les temps de parcours sont même réduits⁵.

Exemple : évolution du temps de parcours entre la chaussée de Waterloo et l'entrée du bois avenue Louise

« Jusqu'au 19 octobre, Les temps de parcours pour rejoindre l'avenue Louise depuis la chaussée de Waterloo ont augmenté en moyenne de 11% - soit une augmentation de 2'30 - par rapport à la situation de référence fin 2019. La durée moyenne de déplacement à cette période sur cet itinéraire était de 24min. A partir du 19 octobre, les temps de parcours diminuent significativement suite à l'annonce de nouvelles mesures de restriction et poursuivent la baisse observée après un pic situé au niveau de la semaine du 28 septembre.

Depuis le 14 décembre et la prise en compte du passage par l'avenue du Diane dans le monitoring, la tendance à la baisse des temps de parcours entamée depuis la mi-octobre se poursuit et se maintient, avec une diminution moyenne de plus de 2'00 (soit - 12%) entre la période octobre-décembre 2020 et janvier-avril 2021.



Note: La valeur de 2019 correspond à l'itinéraire par le Bois et celles de 2020 (jusqu'au 14 décembre) ne prennent pas en compte le passage par l'avenue Diane (données non disponibles au moment des relevés) »⁶.

⁵ Ces observations découlent des données fournies par Google.Maps, TomTom ou encore BeMobile. Les temps de parcours sont disponibles sur le site [Cambre.brussels](https://www.cambre.brussels) (*Evolution des temps de parcours par itinéraire*, sur [Cambre.brussels](https://www.cambre.brussels), < <https://www.cambre.brussels/trafic-automobile> >). Voir aussi Nicola DA SCHIO, Claire PELGRIMS, Sebastiano CINCINNATO et Anneloes VANDENBROUCKE, *Between Green Spaces and Mobility*, op. cit.

⁶ *Evolution des temps de parcours par itinéraire*, op. cit.

Entre-temps, la commune d'Uccle initie un recours en référé vis-à-vis des décisions de la Ville de Bruxelles, critiquant le manque de concertation dont elles ont fait l'objet. Le 12 novembre, le tribunal de première instance donne raison à la commune et enjoint ainsi la Ville à rouvrir la boucle sud du bois à la circulation dans les 30 jours. En conséquence, et en consultation avec les communes limitrophes au bois, la Ville de Bruxelles rouvre à la circulation les avenues de Boitsfort et du Brésil pour relier la chaussée de la Hulpe et la drève de Lorraine à l'avenue Franklin Roosevelt, du lundi au vendredi, à partir du 14 décembre 2020. En février 2021, la Ville de Bruxelles a toutefois introduit une procédure d'appel vis-à-vis de la décision du juge.

Situation actuelle au bois de La Cambre⁷ :

« Mise en place depuis le 14 décembre 2020 :

- maintien de la circulation routière en double sens sur l'avenue de Diane, du lundi au samedi, entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, avec une seule bande de circulation dans le sens nord-sud et deux bandes de circulation dans le sens sud-nord
- instaurer un accès de la boucle sud depuis la Drève de Lorraine vers l'avenue Franklin Roosevelt, en mettant le tronçon avenue de Boitsfort-avenue du Brésil en double sens, du lundi au vendredi, sans restriction d'horaire, avec une seule bande de circulation en direction de l'avenue Boitsfort et une seule bande de circulation en direction de la Drève de Lorraine
- instaurer sur l'avenue de Boitsfort une bande bus à partir du Sentier des écureuils, en direction de la Drève de Lorraine.
- [...] maintien de la fermeture à la circulation de l'avenue du Panorama, l'avenue de Groenendael et l'avenue de la Sapinière
- en dérogation aux mesures précitées, fermer la boucle sud durant les congés scolaires officiels communs aux deux communautés linguistiques, sauf durant les vacances d'été où la dérogation est applicable du 15 juillet au 15 août. Le bus 41 peut accéder à la boucle sud du lundi au vendredi durant les congés scolaires officiels communs aux deux communautés linguistiques.

en dérogation aux mesures précitées, fermer toutes les rues du Bois de la Cambre à la circulation les dimanches et durant les jours fériés légaux [...] »⁸

⁷ Plan de circulation dans le bois de La Cambre depuis le 14 décembre 2021, prolongé jusqu'au 20 septembre 2022 en vertu de l'arrêté du Collège de la Ville de Bruxelles en date du 23 septembre 2021 (*Ville de Bruxelles, Arrêté du Collège, Bois de la Cambre.- Ordonnance temporaire de police.- Prolongation de la phase test jusqu'au 30/09/2022*, 23.09.2021, < https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/20210923_Ordonnance.pdf >).

⁸ *Nouveau plan de mobilité pour le Bois de la Cambre*, sur *bruxelles.be*, 23.09.2021 < <https://www.bruxelles.be/nouveau-plan-mobilite-bois-de-la-cambre> >.



Semaine



Samedis



Dimanches et jours fériés



Congés scolaires

Circulation actuellement autorisée dans le bois de La Cambre, en semaine, les samedis, les dimanches et jours fériés, et durant les congés scolaires (source : Nicola DA SCHIO, Claire PELGRIMS, Sebastiano CINCINNATO et Anneloos VANDENBROUCKE, *Between Green Spaces and Mobility*, op. cit.).

Face à ce dossier, rappelons que le monde associatif n'est pas resté les bras croisés. Malgré des angles d'action et des objets parfois très différents, mais ayant en commun la volonté d'offrir au Bruxellois un espace vert de qualité, de nombreuses associations⁹ se sont rassemblées derrière une revendication commune : réclamer le parc pour les habitants (« Reclaim the Park »). Ce consensus au sujet de l'avenir du bois de La Cambre voulu par les associations mérite d'être souligné. Prenant tout d'abord la forme d'une pétition, cette revendication a été développée via un site internet¹⁰, et promue via plusieurs actions symboliques (distribution de tracts, Saint-Nicolas des enfants, etc.), organisées principalement à la fin de l'année 2020.

Plus récemment, rappelons que le bois de La Cambre a été le théâtre du faux festival de musique « La Boum ». Même s'il était clair que l'événement (prévu un 1er avril !) était un canular, ce sont plusieurs milliers de personnes qui se sont rassemblées sur les pelouses du bois. Une manière de faire la fête malgré les mesures sanitaires, mais aussi de protester contre celles-ci, qui a tourné à l'affrontement entre les fêtards et la police, lorsque celle-ci est intervenue pour disperser le public. Outre plusieurs blessés parmi les participants et les policiers, l'événement a aussi entraîné des dégradations matérielles dans le bois (mobiliers incendiés, notamment). Une « Boum 2 » a été organisée le 1er mai 2021 et a à nouveau donné lieu à des affrontements entre la police et des participants.

Des ateliers citoyens : recadrer le débat et enrichir les approches au-delà des questions de mobilité

On le constate, dans la presse comme dans les prises de position des politiques, le débat autour de la fermeture du bois de La Cambre au trafic automobile a principalement porté sur des questions de circulation, de modes de déplacements et même de « guerre des modes ». Peu d'articles ont toutefois fait état des bénéfices que tout un chacun peut tirer d'un bois apaisé, de l'augmentation des surfaces dédiées aux sports et aux loisirs, qui plus est en période de pandémie (et quand on sait qu'une grande partie de la population bruxelloise ne possède pas de jardin).

Face à ce constat, l'ARAU appelait dès septembre 2020¹¹ à recentrer le débat sur son objet principal : le bois de La Cambre est un parc, pas une autoroute ! Et la fonction principale d'un parc est d'offrir un lieu de calme, de ressourcement, de loisirs aux personnes qui le fréquentent, synonyme de verdure, de calme, de détente, mais aussi de respect de la biodiversité. Ces fonctions fondamentales étant peu compatibles avec l'intense circulation automobile dont le bois est habituellement le théâtre, l'ARAU a clairement pris position en faveur de sa fermeture du bois aux véhicules motorisés : il s'agit bel et bien d'une avancée importante pour les Bruxellois et pour l'environnement urbain !

Plus largement, la polémique autour de la fermeture du bois de La Cambre au trafic automobile pose d'autres questions, qui vont bien au-delà de ce que le débat révèle à première

⁹ L'ARAU, le BRAL, IEB, IEW, le GRACQ, 2WheelsTuesday, Greenpeace, Critical Mass Brussels, Bruxsel'Air, Filter Café Filtre, EUCG, ProVélo, Fietsverbond, Tous à Pied, Global Shapers Brussels.

¹⁰ Reclaim the Park, < <https://reclaimthepark.brussels/actions-petition-bois-de-la-cambre/> >.

¹¹ *Le bois de la Cambre est un parc, pas une autoroute ! L'ARAU demande l'interdiction du trafic automobile !*, op. cit.

vue : celle des usages / usagers de cet espace vert, de ses accès et de son rôle comme « entrée de ville », mais aussi de la gestion d'un parc d'importance régionale.

Bien sûr, renforcer le statut d'espace vert du parc suppose une gestion des accès, et donc une vision de la mobilité autour du bois... mais au profit de l'accessibilité des services qu'offre un bois pour la population bruxelloise. L'entrée de ville Sud de la Région n'a pas été mise pour autant mise de côté, mais elle a été pensée en termes d'offre en transport en commun !

Dans cette optique, l'ARAU a organisé deux ateliers destinés à ouvrir la réflexion sur ces questions. Organisés les 26 novembre et 3 décembre 2020 sous forme de vidéoconférences, ils ont permis à des représentants de comités de quartiers et du secteur associatif, à des chercheurs universitaires et à d'autres « professionnels de la ville » de s'exprimer sur ces thématiques et d'établir des diagnostics, étape indispensable avant d'avancer des propositions concrètes (qui sont l'objet de cette étude).



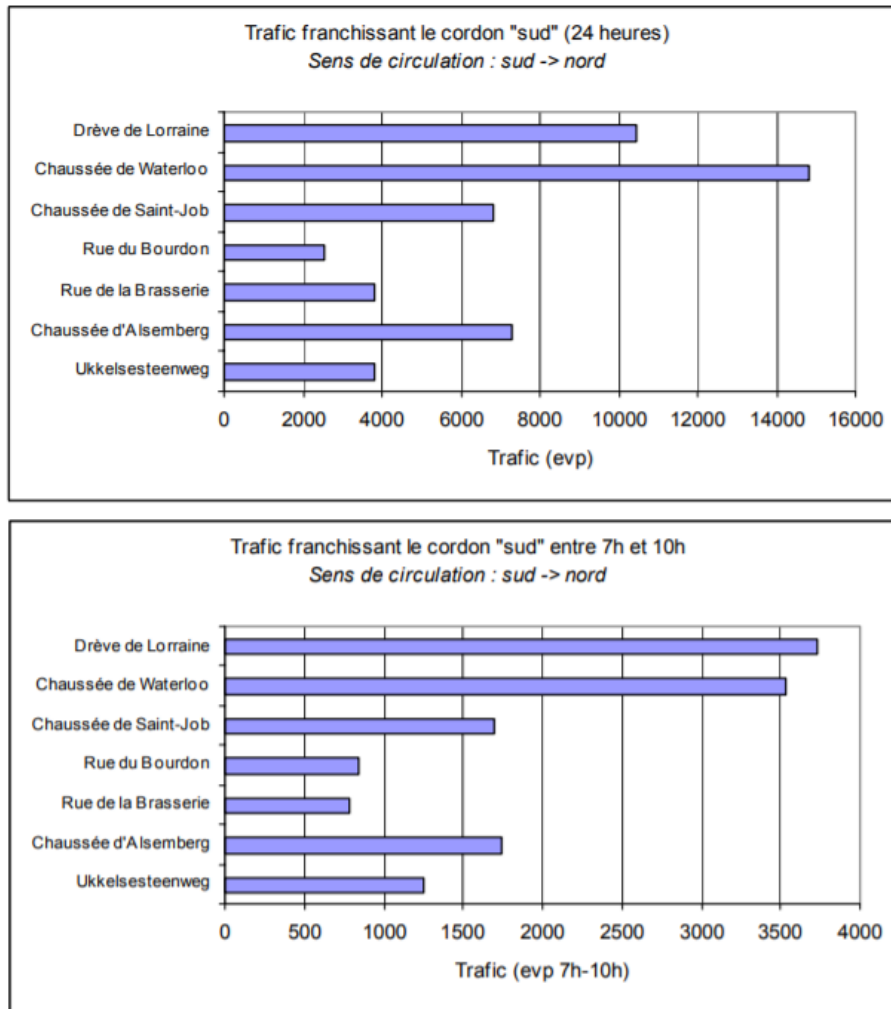
(photo novembre 2021 ©ARAU)

a. Repenser la chaussée

Dans la mesure où, en affirmant que le bois est avant tout un parc, il n'était pas non plus question d'éluder les enjeux de mobilité (relatifs notamment au trafic entre le centre-ville, le sud de la Région et les communes de proche périphérie), il a été décidé de consacrer l'un des ateliers (26 novembre 2020) à la chaussée de Waterloo. Cette artère constitue, à l'heure actuelle, un important axe de pénétration dans le sud de Bruxelles : déjà en 2003, on comptait plus de 14 000 evp par jour sur la chaussée de Waterloo, rien que dans le sens sud-nord, dont plus de 3500 entre 7h et 10h¹².

¹² Plan de mobilité - Diagnostic, sur [Uccle.be](http://www.uccle.be/administration/travaux/PCM-Uccle-phase3.pdf/view), p. 92, < <http://www.uccle.be/administration/travaux/PCM-Uccle-phase3.pdf/view> >.

Trafic franchissant le cordon 'sud' vers Bruxelles en 2003. Source : AED



Source : Plan de mobilité - Diagnostic, sur Uccle.be, p. 92, < <http://www.uccle.be/administration/travaux/PCM-Uccle-phase3.pdf/view> >.

Traversant les communes de Saint-Gilles, d'Ixelles, de Bruxelles et d'Uccle, se prolongeant en Région flamande, la chaussée de Waterloo constitue un axe historique d'importance interrégionale au travers duquel s'expriment un certain nombre de problématiques urbaines actuelles : pression automobile, manque d'infrastructure pour les usagers actifs, efficacité médiocre des transports en commun, déclin commercial sur certains tronçons, perte de lisibilité et de mixité dans les usages de l'axe, etc.

Dans l'affaire du bois de La Cambre, c'est d'ailleurs principalement autour de cet axe que s'exprimaient les craintes des automobilistes, qui présageaient que la fermeture du bois au trafic motorisé entraînerait « forcément » d'importants embarras de circulation sur la chaussée. Dans cette optique, la fermeture du bois à la circulation automobile offrait l'occasion rêvée de repenser la mobilité sur et autour de la chaussée de Waterloo, afin de la rendre plus attractive et confortable pour les modes actifs, plus efficace pour les transports en commun et le transport logistique.



(photo novembre 2020 ©ARAU)

Les ateliers ont permis de réfléchir à ces enjeux de circulation en termes de partage d'espace public, sur la chaussée de Waterloo, et de formuler des hypothèses et des propositions d'aménagement destinées à redonner une urbanité à cet axe en prenant en compte ses liens avec le Bois, la ville-région et sa périphérie. Le retour du tram sur la chaussée de Waterloo a notamment été défendu : véritable projet de ville, le tram et les aménagements de l'espace publics qui en découleraient devraient permettre de :

- Faire valoir une entrée de ville qualitative, autre qu'automobile ;
- (re)Valoriser le tissu commercial de l'artère ;
- Assurer une meilleure accessibilité aux équipements collectifs situés aux abords de la chaussée (écoles, centres sportifs, etc.) ;
- Offrir de meilleurs accès au bois de La Cambre, grâce à une ligne de transport en commun efficace, et ce pour tous les Bruxellois.

Enfin, l'atelier a également permis d'approfondir la réflexion sur le partage de l'espace public des chaussées bruxelloises et sur l'efficacité des transports publics sur ces axes, sujets sur lesquels l'ARAU se spécialise depuis 2019.

b. Faire revivre le bois

Le second atelier, le 3 décembre 2020, fut l'occasion de se pencher sur le bois de La Cambre, ses usages, sa place au sein du maillage vert bruxellois (et son importance en termes de biodiversité), ainsi que sa gestion. L'ARAU a déjà regretté plus tôt les limites de l'approche médiatique, à travers laquelle le bois a toujours été presque exclusivement envisagé en termes de mobilité. Ses autres usages (récréatif, événementiel, etc.), mais aussi les questions de biodiversité et l'importance de la fonction de « ressourcement » / lieu de refuge, pourtant

centrales quand il s'agit d'un espace vert, ont été très souvent absents du débat public. Or le bois de La Cambre est, dès son origine, pensé comme un parc, destiné à accueillir les promeneurs, sportifs, familles, etc. Aujourd'hui, le contexte sanitaire démontre, plus que jamais, l'importance de ces espaces ouverts pour le bien-être (physique et mental) et la qualité de vie des Bruxellois.

L'atelier a permis de dépasser les seules questions de mobilité en réfléchissant aux différentes activités qu'accueille actuellement le bois, et à sa surexploitation par certains types d'usages, potentiels sources de conflits et de nuisances (sonores, visuelles, de sécurité...). Il a aussi été l'occasion de revenir sur l'histoire du bois et de ses aménagements, afin de recontextualiser les questions actuelles. Une attention a également été portée sur la biodiversité qu'il abrite, sur sa place au sein du maillage vert bruxellois, et sur l'impact de ces usages sur cette biodiversité.



(photo novembre 2021 ©ARAU)

21 propositions pour le bois de La Cambre et la chaussée de Waterloo

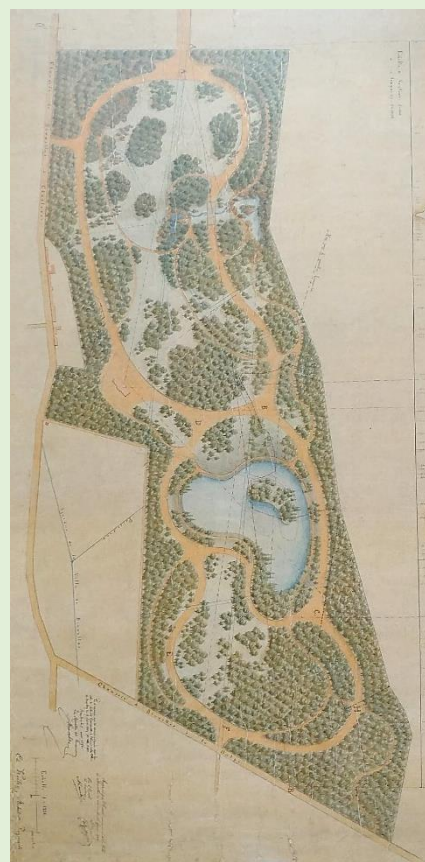
Les éléments de diagnostics apportés par les participants aux ateliers, ainsi que les conclusions découlant des discussions suivant les différents exposés ont permis d'élaborer une série de propositions destinées à :

- Remettre à l'avant-plan des priorités politiques (urbanistiques, environnementales et de mobilité) le statut d'espace vert du bois ;
- Assurer un meilleur partage entre usagers du bois ;
- Améliorer les accès au bois et aux équipements qui l'entourent pour tous les habitants, prioritairement pour les usagers actifs et ceux des transports en commun ;
- Garantir une meilleure visibilité des accès le long des axes qui entourent le bois, particulièrement au bout de l'avenue Louise et le long de la chaussée de Waterloo ;
- Assurer une meilleure circulation autour du bois et en particulier sur la chaussée de Waterloo, en agissant notamment sur le confort des modes actifs et l'efficacité des transports en commun ;
- Promouvoir un meilleur encadrement et contrôle des activités prenant place dans le bois (notamment événementielle), en phase avec son statut d'espace vert régional ;
- Développer une stratégie pour avancer dans la concrétisation de la gestion régionale du bois ;
- Définir un périmètre d'action régionale qui intègre les abords et voiries longeant le bois.

1. Usages

D'un parc dédié à la promenade à un espace vert fracturé par un trafic de transit

Situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles, enclavé entre les communes d'Uccle, d'Ixelles et de Watermael-Boitsfort, le bois de La Cambre est aujourd'hui l'un des principaux parcs bruxellois en recouvrant plus de 122 ha. Avant son aménagement, ce territoire constitue une avancée de la forêt de Soignes, qui porte le nom de Heegde. Etablie sur un relief accidenté, elle se compose, d'une futaie de hêtres et de chênes et est parcourue par des chemins (comme le Dieweg, qui relie alors le hameau de Boondaël à Uccle) et par des routes de plus grande importance, telle la drève des Gendarmes ou encore la chaussée de La Hulpe, tracées au 18^e siècle. Milieu 19^e siècle, il s'agit déjà d'un important lieu d'excursion pour les Bruxellois, qui s'y rendent en promenade via la chaussée d'Ixelles et les étangs de l'abbaye de La Cambre. C'est d'ailleurs celle-ci qui donne son nom au bois, vers 1840 : sous l'Ancien Régime, le bois de La Cambre fait partie des possessions de l'abbaye. Depuis 1843, le bois est propriété de l'Etat belge. Il convient de noter que, lorsque la Ville annexe l'avenue Louise et le bois en 1862, elle n'obtient toutefois que la gestion du site, qui reste propriété étatique.



Edouard Keilig, *Projet pour le bois de la Cambre à Bruxelles, plan et coupe, 1861* (source : Luisa LIMIDO et Chiara SANTINI, *Le projet de nature en ville. Modèles de composition entre Paris et Bruxelles dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, dans éd. Éric HENNAUT et Ursula WEISER BENEDETTI, *Bruxelles. Deux siècles et demi de parcs et jardins publics, 1775-2020*, Bruxelles, CIVA, 2019, p. 93-101, ici p. 96).

C'est dans les années 1840 que naît l'idée d'aménager le bois de La Cambre et de le relier à Bruxelles par une promenade élégante, la future avenue Louise (qui portera tout d'abord le nom d'avenue du Bois de La Cambre). Dans ce cadre, l'Etat cède le territoire du bois à la Ville de Bruxelles, afin d'y aménager un parc public. Dans cette optique, plusieurs architectes et paysagistes soumettent leur plan à la Ville. C'est celui de l'architecte-paysagiste Edouard Keilig (1827-1895), originaire de Saxe, qui sera finalement approuvé par le Conseil communal de la Ville de Bruxelles, en 1862.

Le projet de Keilig pour le bois de La Cambre s'attache à respecter la végétation existante (il n'hésite pas à modifier ses plans pour conserver les plus beaux arbres) ; il tire également parti du relief naturel (buttes et vallons) et alterne massifs et dégagements, afin de ménager échappées visuelles et scènes pittoresques.



Keilig conçoit ainsi deux parties délimitées par des voies carrossables de forme ovoïde : au nord, le parc revêt un aspect plus forestier et s'articule autour d'une pelouse et d'un ravin surmonté par un pont rustique ; au sud, le site est structuré autour d'un lac artificiel au centre duquel on trouve une île. Par ces principes, le projet de Keilig peut se rattacher au mouvement du paysagisme anglais.

La pelouse des Anglais vers 1910 (source : Delcampe.net).

Le site est ouvert dès 1866 au public et connaîtra rapidement un grand succès auprès de la population, plutôt aisée dans un premier temps. En 1869, la création de la première ligne de tram bruxelloise, entre Schaerbeek et le bois, confirmera cet engouement – à ses débuts, elle véhicule toutefois majoritairement des promeneurs aisés, les autres continuent de se contenter de leurs deux pieds.

En 1870, la Ville lance un appel d'offre destiné à créer des établissements récréatifs au sein du parc : quatre sont retenus, dont la Laiterie du Bois de La Cambre (implantée en 1871 et disparue en 1973 dans un incendie) et le Chalet Robinson (établi dès 1877, mais dont la reconstruction est plus récente). Tavernes, estaminets, restaurants et autres se multiplient aussi autour du bois, dont les alentours tirent profit de



l'afflux de promeneurs. Afin de protéger la végétation des dégâts engendrés par cette affluence, la Ville de Bruxelles décide, en 1884, de clôturer une partie des massifs et des pelouses. Bien plus tard, ces établissements sont rejoints par le Théâtre de Poche, en 1966, et les célèbres Jeux d'Hiver, en 1989, confirmant ainsi la vocation récréative du bois.

Le lac et le Chalet Robinson, vers 1900 (source : Delcampe.net).

Le parc étant dédié à la promenade – sous toutes ses formes –, Keilig conçoit dès le départ une séparation modale entre piétons, cavaliers et attelages : en d'autres termes, chaque mode de circulation possède ses propres axes. Le bois de La Cambre est ainsi parcouru par un réseau dense de voies, bien distinctes les unes des autres (prolongeant ainsi la séparation modale présente sur l'avenue Louise, voir infra). En 1878-1879, la Ville s'attache d'ailleurs à les nommer et les classer : ainsi, les « avenues » sont des voies carrossables, d'une largeur de 20 m. et dotées de trottoirs ; les « allées » sont dédiées aux cavaliers et piétons et sont larges de 4 m. ; les chemins et sentiers, eux, sont réservés aux piétons et font moins de 4 m. de large. À l'exception des anciennes drèves du 18^e siècle, qui sont conservées, tous ces cheminements possèdent des tracés sinueux et irréguliers, afin de souligner l'aspect paysager du lieu.



Piétons, cyclistes et attelages à l'entrée du bois de La Cambre, vers 1900 (source : Delcampe.net).

Fin 19^e siècle, cette séparation modale sera quelque peu modifiée pour faire place à un nouveau mode de transport, qui n'avait pas été anticipé : le vélocipède. Vers 1890, le parc est d'ailleurs l'un des lieux favoris des cyclistes bruxellois ! Les cavaliers sont eux aussi nombreux, grâce à la proximité de l'hippodrome, inauguré en 1875. Il convient de souligner que les piétons ont leur place sur l'ensemble des voies du Bois de La Cambre, y compris sur les chaussées carrossables : comme ailleurs à Bruxelles, ces chaussées sont des espaces partagés, c'est-à-dire qui accueillent tous les modes de circulation. L'avènement de l'automobile entraînera une première modification de cet état de fait : la Ville limite en effet leur circulation à une partie seulement des chaussées carrossables (qui restent accessibles aux autres modes de déplacement). Il faut

attendre 1936 pour que les chaussées soient réservées aux véhicules, confinant ainsi les piétons sur les trottoirs. Ils ne peuvent plus traverser ces chaussées que sur les passages dédiés, ce qui entraîne des ruptures dans les itinéraires piétons du bois, tels que dessinés initialement par Keilig. Le bois de La Cambre ne subira que peu de modifications par la suite. En 1976, il est classé comme site et sa boucle sud (autour du lac) est fermée à la circulation les week-ends.

En 1991, le bois de La Cambre devient propriété régionale, mais la Ville de Bruxelles conserve toutefois la gestion du site.

Aujourd'hui, le bois de La Cambre compte parmi les espaces verts bruxellois les plus fréquentés¹³. Le public y est présent tout au long de l'année pour s'y promener, faire du sport, pique-niquer, se délasser. Il accueille aussi la clientèle des différents établissements récréatifs qui y sont implantés (HORECA, manèges, théâtre, etc.). Par sa taille et la présence d'espaces dégagés, il est aussi le théâtre de toute une série d'événements festifs (Fiesta Latina, par exemple) et sportifs (20 km de Bruxelles, 24h vélo du bois de La Cambre pour les scouts et guides, etc.) qui s'échelonnent habituellement au cours de la belle saison.

Le bois est aussi un véritable jardin pour toute une frange de la population qui ne dispose pas d'espace extérieur à domicile, ce que les confinements successifs ont démontré avec force. Ce rôle de « lieu de rassemblement » n'a jamais été aussi perceptible que lors de la pandémie du COVID-19 : à l'heure des « bulles » sociales, à l'heure où restaurants, cafés, salle de spectacles ont fermé leurs portes, les espaces verts, et notamment le bois de La Cambre, sont devenus les seuls lieux où il était possible de se rencontrer tout en respectant les mesures de distanciation physique. Plus que jamais, le bois de La Cambre revêt une importance capitale pour la qualité de vie des Bruxellois.

Mais ce rôle de jardin public, censé offrir une expérience agréable à tous est compromis par la présence du trafic motorisé. Une aberration quand on sait que le bois de La Cambre a avant tout été conçu pour la promenade, majoritairement piétonne à l'époque, pour la santé et le bien-être des Bruxellois, mais pas pour devenir une autoroute ! Fractures routières dans un espace public, pollution de l'air, nuisances sonores dues au trafic, risques d'accidents sont autant d'éléments qui empêchent le public de profiter pleinement de cet espace vert. Et le lieu est tout aussi dangereux pour les automobilistes eux-mêmes : en témoigne la récurrence des accidents de la route dans le bois, imputables notamment au non-respect de la vitesse maximale autorisée (50 km/h).

Le bois de La Cambre revêt aussi un rôle important au niveau de la biodiversité : à l'instar d'autres espaces, il fait partie du réseau écologique bruxellois et permet donc de créer les continuités écologiques indispensable à la survie de nombreuses espèces et essences. Il permet notamment les connexions entre le cœur de la ville et la forêt de Soignes (gérée par Bruxelles-Environnement, ce qui n'est pas le cas du bois). Malheureusement, un manque de gestion écologique (qui favorise notamment l'installation d'espèces invasives) a entraîné l'appauvrissement du bois de La Cambre en termes de biodiversité (faible variété des essences et des espèces, en comparaison avec d'autres espaces). Il y a donc un réel combat à mener pour restaurer celle-ci, d'autant que le bois de La Cambre abrite une diversité de milieux (zones

¹³ Jusqu'à 20 000 visiteurs les dimanches (chiffres de septembre 2020), selon les données fournies par Proximus (*Fréquentation.cambre*, sur *Cambre.brussels*, < <https://www.cambre.brussels/r%C3%A9sultats-proximus> >).

boisées, herbacées, mais aussi humide, avec le lac), ce qui est assez rare en zone urbaine. Le bois est d'ailleurs reconnu comme zone Natura2000, ce qui démontre son potentiel en termes de qualité écologique !



(photo novembre 2020 ©ARAU)

À l'heure actuelle, il existe toutefois de nombreux obstacles à cette restauration de la biodiversité. On citera notamment le problème de la fragmentation des habitats. Ces ruptures dans les continuités écologiques, nécessaires à la survie des espèces et essences, peut être causée par plusieurs facteurs. Ici aussi, l'important trafic automobile et des infrastructures qui l'accompagnent jouent un rôle considérable. L'artificialisation du sol, la présence de bordures parfois infranchissables pour certaines espèces, la pollution sonore et lumineuse rompent ces continuités écologiques, empêchant les espèces d'accéder à leurs zones de reproduction, de trouver leur nourriture, etc.

➤ **Proposition n°1 : acter la fin de l'ère automobile pour rétablir l'intégrité de l'identité de parc**

Pour garantir un usage agréable du bois de La Cambre pour tous, mais aussi par respect pour les promeneurs et la biodiversité qui l'habite, la première mesure à prendre est l'interdiction du trafic motorisé qui y est encore partiellement accueilli.

On le rappelle, la fonction d'un parc est d'offrir un lieu de calme, de détente, de ressourcement à son public. Au PRAS (Plan régional d'Affectation du Sol), le bois de La Cambre est d'ailleurs repris en « zone de parc » :

« Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être maintenues dans leur état ou à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés. »¹⁴

La présence d'une véritable autoroute au beau milieu de celui-ci est donc incompatible avec le but premier du site et la destination originelle d'un lieu dédié à la promenade : bruit, pollution, insécurité routière, etc. dégradent fortement le cadre du bois (et les espèces qui l'habitent) et vont à l'encontre de cette fonction de détente. En d'autres termes, ces nuisances ne permettent pas aux usagers de profiter pleinement du parc et constituent plutôt des entraves à une expérience positive, contemplative et récréative du bois.

L'interdiction de la circulation automobile dans le bois de La Cambre, qui a jusqu'à présent constitué un important nœud routier au sud de la Région est aussi une manière de rendre l'usage de la voiture à Bruxelles moins attractif, et donc de diminuer la pression automobile sur l'ensemble de la Région. Le développement d'alternatives aux véhicules individuels (qui existent déjà, et seront développées plus loin dans cette étude) ne suffit pas : prendre des mesures contraignantes vis-à-vis de l'usage de la voiture est plus que nécessaire. De nombreuses études ont en effet prouvé que, lorsqu'on limite la place dédiée à l'automobile,

« Une partie du trafic automobile a « disparu » : on ne trouve pas trace d'éventuels reports de ce trafic vers des itinéraires routiers alternatifs. Le « chaos » redouté ne se matérialise pas et les experts en transport se demandent où ont bien pu passer les milliers de véhicules attendus. »¹⁵

On parle ainsi d'« évaporation du trafic » ou de « théorie du trafic induit et trafic déduit », à savoir que le trafic s'adapte toujours à l'infrastructure. En fermant le bois de La Cambre, donc en diminuant l'infrastructure dédiée à l'automobile, une partie des automobilistes vont choisir

¹⁴ Prescriptions particulières relatives aux zones d'espaces verts et aux zones agricoles, sur *Urban.brussels*, < <http://urbanisme.irisnet.be/fr/lesreglesdujeu/les-plans-daffectation-du-sol/le-plan-regional-daffectation-du-sol-pras/prescriptions/f.-prescriptions-particulières-relatives-aux-zones-despaces-verts-et-aux-zones-agricoles> >.

¹⁵ Charles RAUX, *La circulation automobile peut-elle s'évaporer ?* sur *Hypothèses.org*, 10.01.2020, < <https://tmt.hypotheses.org/227> >.

de ne plus passer par là, voire de ne plus prendre leur voiture du tout et de trouver des alternatives. Ces changements sont encore plus sensibles sur le long terme¹⁶.

Interdire la voiture dans le bois de La Cambre permettrait donc :

- D'améliorer son potentiel de lieu de détente, de loisir, etc., en d'autres termes de rendre l'expérience du bois agréable pour tous ;
- De mieux respecter la biodiversité qui l'habite en réduisant la fragmentation des habitats, permettant ainsi le respect / la restauration de cette biodiversité ;
- De contribuer à la baisse du trafic automobile en Région bruxelloise (avec tous les effets positifs que cela implique, à l'échelle régionale : baisse de la pollution de l'air et des émissions gaz à effets de serre, meilleure sécurité routière, moins de nuisances sonores et visuelles ;
- D'augmenter l'efficacité des transports en commun

Et in fine de donner plus de place pour les modes actifs. Il convient de souligner que cette configuration permettra aussi d'augmenter la vitesse commerciale du bus 41 : lors de la période de fermeture du site au trafic automobile, le trajet du bus 41 avait été maintenu dans le bois, via les avenues de Saint-Job, de Groenendael, de Boitsfort et du Brésil. Même en adoptant une vitesse réduite, afin de ne pas mettre en danger les autres usagers du bois, les temps de parcours sur ce tronçon avaient été considérablement réduits¹⁷.



(photo novembre 2021 ©ARAU)

L'actualité récente (fermeture du bois pendant le confinement, etc.) prouve que cette mesure peut être mise en œuvre à très court terme (il suffit de fermer les barrières...). Ne manque que la volonté politique pour la réaliser, définitivement !

¹⁶ Plusieurs exemples de ce phénomène : la démolition du viaduc autoroutier de la Cheonggyecheon, permettant de réduire le trafic à Séoul, mais aussi la piétonnisation des berges de la Seine, à Paris. Voir Pauline DEGLUME, *Il faut opposer les modes de transport*, dans *L'Echo*, 17.04.2019, < <https://www.lecho.be/opinions/edito/il-faut-opposer-les-modes-de-transport/10117782.html> > ; Guillaume WOELFLE, *Le Scan : pourquoi enlever une bande de circulation ne crée pas plus d'embouteillages ?* sur *RTBF.Info*, 25.05.2020, < https://www.rtbf.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657 >.

¹⁷ *Monitoring.STIB*, sur *Cambre.brussels*, < <https://www.cambre.brussels/copy-of-r%C3%A9sultats-proximus> >.

➤ **Proposition n°2 : supprimer le stationnement dans les allées du bois**

Tant durant la fermeture du site à la circulation automobile qu'avant la pandémie, certaines artères du bois de La Cambre remplissent le rôle de véritables parkings. Ceux-ci sont utilisés par les usagers du bois, par les clients des commerces de la chaussée de Waterloo, par des employés en journée, ou par certains riverains. Une situation à condamner dès lors que l'on souhaite faire disparaître les voitures du parc !

Dans la continuité de la logique de suppression des nuisances liées à la présence automobile dans le bois, l'incroyable place dédiée au stationnement aux entrées du bois, dans les allées, doit être également condamnée : pollution de l'espace public, entrave à la mobilité active, pollution, insécurité routière... Il est évident que ces espaces publics dévolus au stationnement trouveront rapidement une autre utilité. Rappelons la forte demande récréative concernant les jeunes et moins jeunes : rollers, apprentissage du vélo, demande d'un skate parc, etc. La suroccupation des espaces récemment restaurés et réaménagés, notamment autour du kiosque du carrefour des Attelages, est révélatrice de cette demande.

Parallèlement, la communication autour de l'offre en transport en commun, tous opérateurs confondus, doit faire l'objet d'un travail de sensibilisation (*voir proposition n°10*).



(photo novembre 2021 ©ARAU)

➤ **Proposition n°3 : transformer les voiries carrossables du bois, débarrassées du trafic automobile, en zones de rencontre**

Une fois le bois fermé au trafic automobile, quel avenir donner aux voiries carrossables qui la parcourent ? Quelle circulation y accueillir ? Pour l'ARAU, ces artères doivent donner la priorité aux modes actifs, dans une optique de déplacement mais aussi de jeu, de sport, etc., tout en garantissant, le cas échéant, le passage des transports en commun (ici le bus 41) et des véhicules d'urgence. En d'autres termes, on peut parler d'un « espace partagé » entre ces modes, ou encore d'une « zone de rencontre » – à l'instar de ce qu'on trouve déjà au carrefour des Attelages, et de ce qui a été de mise durant les périodes de confinement sur la plupart des voiries du parc. Cette zone de rencontre serait ainsi comparable à ce qu'on trouve sur la chaussée d'Ixelles depuis 2018, entre 7h et 19h :

« Dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre :

1° les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont également autorisés ;

2° les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;

3° la vitesse est limitée à 20 km à l'heure ; [...] »¹⁸

On peut ainsi parler d'un retour à la situation initiale du bois, telle que pensée par Keilig : ces voies carrossables doivent accueillir tous les modes de circulation (non motorisés), sur un pied d'égalité !



(photo novembre 2020 ©ARAU)

¹⁸ Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, 1er décembre 1975, art. 22bis, sur [Code-de-la-route.be](https://www.code-de-la-route.be), < <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route/182-art22bis> >.

La cohabitation de ces divers modes de déplacement (PMR, piétons, trottinettes, vélos, rollers, skate-boards, cavaliers, mais aussi transports en commun, à certains endroits) sur un même espace peut toutefois engendrer des conflits. Il importe dès lors de sensibiliser le public à la vigilance, à la courtoisie entre usagers et d'inciter les adeptes des modes potentiellement « rapides » (vélos, trottinettes, etc.) à modérer leur vitesse pour tenir compte des usagers dits « faibles » (piétons, PMR, etc.)¹⁹. C'est d'ailleurs l'un des principes sur lesquels se fonde la notion d'espace partagé :

« [...] les divers utilisateurs doivent tenir compte les uns des autres. Il en résulterait un comportement plus calme, plus vigilant et plus sûr [...]. Les partisans y voient une mise à pied d'égalité des différents modes de circulation et une incitation à plus de cohabitation. »²⁰

¹⁹ *S'affranchir de la voiture pour rendre la ville habitable partout et tout le temps*, sur [ARAU.org](https://www.arau.org), 17.10.2019, < <https://www.arau.org/fr/saffranchir-de-la-voiture-pour-rendre-la-ville-habitable-partout-et-tout-le-temps/> >.

²⁰ *Vade-mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier GO10 : Directives pour une ville conviviale pour les piétons*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale (Bruxelles-Mobilité), mars 2014, p. 42, < <https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-ville-conviviale-pour-pietons.pdf> >.

➤ **Proposition n°4 : supprimer le marquage routier et estomper les effets de ségrégation des modes**

Matériellement, mettre en place une telle disposition impliquerait de faire disparaître tout marquage routier au sol et dans la signalisation :

« L'élément fondateur d'un tel espace est en fait une absence, l'absence de séparation, d'éléments linéaires, l'absence du dessin de la voirie et des trottoirs, l'absence de marquages au sol, de panneaux de signalisation routière, de potelets. Cette absence de repère et la reconfiguration du partage de l'espace qui en découle demandent la prudence et le respect entre usagers. »²¹

En résulterait un espace épuré de toute signalisation superflue et débarrassé de toute référence au trafic automobile, ce qui permettra, visuellement, de montrer la réappropriation du bois par les modes actifs, pas seulement dans une optique de déplacement, mais aussi de jeu, de sport, d'apprentissage, de détente, etc.

Relevons que cette proposition très concrète peut avoir une portée symbolique forte !



Abondance de marquage au sol, grand nombre de panneaux de signalisation... le bois de La Cambre doit se défaire de son aspect autoroutier pour être réapproprié par la population (photos novembre 2021 ©ARAU).

²¹ Isabelle JANSSENS et Pierre VANDERSTRAETEN, *Espaces partagés : du concept à la mise en œuvre*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et. al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 43, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf >.

➤ Proposition n°5 : améliorer la qualité des cheminements piétons dans et autour du bois

Les axes de circulation du bois de La Cambre ne se limitent pas aux voies carrossables : dans le reste du parc, il convient d'améliorer les cheminements piétons, dont certains sont actuellement en piteux état, ou impraticables pour certains usagers (bordures de trottoirs trop hautes et donc infranchissables, matériaux dégradés, ravinement de certains chemins et sentiers, particulièrement ceux en dolomie, etc.). Les piétons sont pourtant, initialement (et aujourd'hui encore), les principaux usagers du site !



Etat des trottoirs (à gauche) et hauteur des bordures au débouché d'un passage piéton (à droite) (photos novembre 2021 ©ARAU).

Entre autres mesures, on retiendra la nécessité de

- Porter une attention particulière aux matériaux utilisés pour les cheminements piétons, afin de rendre le bois plus accessible aux PMR ;
- En bordure de ces voies carrossables, rénover les trottoirs (qui resteraient des « refuges » pour les usagers les plus vulnérables) et en permettant un franchissement aisé de leurs bordures (notamment pour les PMR, poussettes, etc.) ;
- Travailler sur l'accessibilité piétonne des entrées du bois (voir proposition n°13).
- ...

Dans la mesure où le site recouvre une grande surface, et où les points d'intérêt (chalets, buvettes, plaines de jeux, théâtre, etc.) sont répartis sur l'ensemble de celle-ci, la mise en circulation de petites navettes publiques, pourquoi pas autonomes, pour permettre aux PMR de gagner ces lieux ne doit pas être exclue. L'expérience a d'ailleurs déjà été tentée par la STIB dans le parc de Woluwe en 2019.



Navette autonome de la STIB dans le parc de Woluwe, en 2019 (source : La navette autonome de la STIB accessible au public, sur [STIB.prezly.com](https://stib.prezly.com/), 27.06.2019, < <https://stib.prezly.com/la-navette-autonome-de-la-stib-accessible-au-public> >).

➤ **Proposition n°6 : renforcer la vocation pédagogique du bois et transformer la « maison forestière » en lieu d'apprentissage**

Il est nécessaire de rappeler que le bois de La Cambre n'est pas seulement un lieu de loisir et de détente pour un public « humain », mais aussi l'habitat naturel d'une variété d'espèces animales et végétales. Selon l'ARAU, il convient de souligner l'importance du bois en termes de biodiversité, de promouvoir sa protection, et de sensibiliser aux services écosystémiques²² qu'il rend à la population bruxelloise.

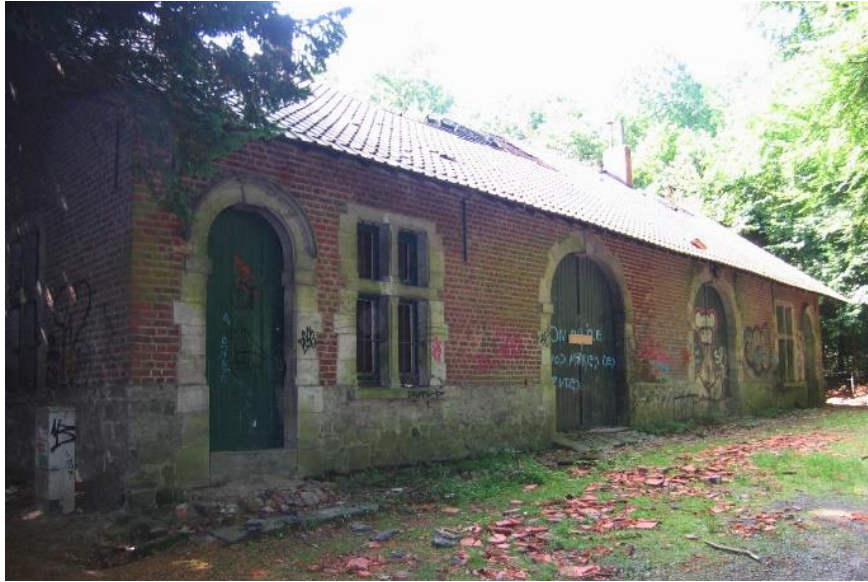
A cet effet, le bois de La Cambre pourrait par exemple accueillir une « maison du bois » qui serait animée par des experts, des guides nature, etc., afin de sensibiliser le public à ces questions. Des ateliers, stages, visites ou autres activités pourraient être organisés à destination des écoles ou de tout autre groupe désireux d'en apprendre plus sur la place de la nature en ville, sur la gestion d'un tel espace vert, sur la biodiversité qui y prend place, etc. Placée, par exemple, sous l'égide de Bruxelles Environnement, cette structure aurait donc une vocation pédagogique et permettrait de mettre en lumière l'importance capitale d'un tel espace vert pour la qualité de vie en ville, mais aussi la nécessité de le protéger.

- ⇒ En d'autres termes, le bois de La Cambre est un espace clé pour reconnecter l'urbain et la nature et, par là même, de mieux faire connaître ce dernier, de reconnaître sa place en ville et son importance pour la qualité de vie urbaine, facilitant ainsi sa protection et sa mise en valeur.

Enfin, de manière plus générale, un travail de pédagogie est nécessaire pour faire comprendre au public l'intérêt biologique d'un tel site, mais aussi sa fragilité et donc la nécessité d'y adopter un comportement responsable et respectueux. La sur-fréquentation des parcs, mais aussi de la forêt de Soignes, pendant les deux confinements ont en effet été la cause de certaines dégradations (piétinement, dégradation des massifs, création de nouveaux cheminements « illégaux » dans les sous-bois). Ces dégradations, la plupart du temps involontaires, peuvent être combattues en enseignant au public les « bonnes pratiques » à adopter dans ce type d'espaces. Cette mission pourrait être confiée au personnel de cette « maison du bois ».

Plus prosaïquement, on peut imaginer que cette maison du bois prenne place dans l'une des constructions déjà présentes sur le site, telles la « maison forestière », qui porterait dès lors bien son nom ! La gestion est à prévoir du côté de Bruxelles Environnement (*voir proposition n°31*).

²² Par « service écosystémique » ou « service écologique », on entend les bénéfices directs ou indirects que les humains retirent des écosystèmes. On pense par exemple à la production de l'oxygène par photosynthèse, à l'épuration naturelle des eaux, à l'activité des insectes pollinisateurs des arbres fruitiers et plantes à fleurs, à celle des organismes qui produisent l'humus nécessaire aux cultures, etc. Sont parfois comprises dans cette définition les aménités qu'offre la nature, tel le caractère esthétique de certains paysages (voir Arthur SANGUET, *Les « services écosystémiques », définition, discussion, et limites dans la protection de l'environnement*, sur TelaBotanica, 22.06.2020, < <https://www.tela-botanica.org/2020/06/les-services-ecosystemiques-definition-discussion-et-limites-dans-la-protection-de-lenvironnement/> >).



Dénommée aussi « le hangar », elle est construite en 1888 afin d'abriter le matériel de jardinage et d'entretien du site (source : Ancienne maison forestière « le Hangar », sur Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale, < <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/15740> >).

➤ **Proposition n°7 : dresser un cadastre événementiel ayant comme objectif de limiter et encadrer les événements ayant lieu dans le parc**

De nombreux événements sont habituellement organisés dans le bois de La Cambre, principalement à la belle saison. Avant la crise COVID, entre mai et juillet, le bois est accaparé presque chaque week-end²³ ! Festivals de musique, événements sportifs et culturels n'ont pas tous le même impact sur le parc, mais celui-ci paie toutefois le prix de cette « surcharge événementielle ». La présence d'une boîte de nuit sur le site pose elle-aussi question.

Les nuisances sonores qui en découlent, le piétinement des pelouses ou encore les éclairages tardifs sont autant d'éléments qui portent atteinte à la qualité du site et aux espèces qui l'habitent. Nuisances sonores et lumineuses participent d'ailleurs à la fragmentation des habitats et sont d'autant plus problématique lors des périodes de reproduction des espèces. L'accaparement de portions plus ou moins grandes du site, mais aussi de ses voiries (à des fins de stationnement) empêchent également les autres usagers du bois (ce qui ne sont pas là pour les événements en question) de jouir pleinement de cet espace vert. Bruit, dégradations, parking anarchique, circulation nocturne font aussi partie des nuisances qui affectent les riverains du bois.

L'ARAU plaide, dans un premier temps, pour la réalisation d'un cadastre événementiel du bois de La Cambre et, dans un second temps, pour un choix réfléchi, motivé et conscient des événements organisés sur le site. Le besoin d'importantes surfaces ne peut être le seul argument : les événements doivent être pertinents par rapport au site et devront démontrer un caractère « durable » ; de la même manière, le site lui-même doit apporter une plus-value aux événements sélectionnés. Une réflexion sur d'autres espaces susceptibles d'accueillir les événements habituellement organisés au bois de La Cambre devra aussi être entamée.

En outre, il conviendra de faire en sorte que les événements organisés dans le parc ne nuisent pas aux autres usagers du site :

- Les événements ne peuvent accaparer une trop grande surface du bois de La Cambre ;
- La circulation sur le site devra être garantie pour que chacun puisse continuer à le fréquenter sans pour autant participer aux événements (surtout à la belle saison, lorsque le bois connaît une importante affluence il reste avant tout le jardin de ceux et celles qui n'en ont pas !).

²³ *Calendrier 2019 – Bois de la Cambre, sur [brussels.be](https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Calendrier_2019_-_Bois_de_la_Cambre.pdf), < [https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Calendrier 2019 - Bois de la Cambre.pdf](https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Calendrier_2019_-_Bois_de_la_Cambre.pdf) >.*

➤ Proposition n°8 : interdire les événements payants et l'occupation privée des espaces publics

Dans cette perspective, l'organisation d'événements payants, accompagnés de dispositifs restrictifs, notamment des barrières opaques et hautes qui bloquent la vue aux non-participants, ne devraient pas accaparer un espace public comme le bois de La Cambre. Lors de l'édition 2021 de la Fiesta Latina, en août dernier, cette situation avait indigné de nombreuses personnes qui avaient partagé leur mécontentement sur les réseaux sociaux et se posaient la question des critères justifiant la privatisation de cet espace public.

Pour l'ARAU, le site ne peut être privatisé et l'ensemble des événements organisés dans le parc doivent répondre à cette notion d'espace public (à savoir un espace accessible à toute heure du jour et de la nuit sans aucune condition – financière notamment) ... et donc être gratuits !



Céline Delforge
@celinedelforge

Dites @PhilippeClose et @ZJellab, c'est quoi le projet de transformer le Bois en forteresse pour événements privés ? Soutenir les alcooliers ? Et pour éviter tout soupçon de favoritisme, quels sont les critères pour privatiser cet espace public ?



8:31 AM · 4 sept. 2021 · Twitter for Android



@veloabxl @fietsinbrussel · 5 sept.

#FiestaLatina in #BoisdelaCambre #Terkamerenbos. A fun initiative. But what a horror for normal visitors of the park. Entrance is blocked for cyclists. Cars dominate again and are parked everywhere, often « n'importe où ». This is NOT the way forward @BartDhondt @AnsPersoons



2 3 34

Pour l'anecdote, le caractère privatif de certains événements ou activités est déjà remis en question au début du 20^e siècle :

« À partir de 1887, la Ville donna annuellement en location à des amateurs aristocratiques une dizaine d'emplacements de tennis, dispersés sur la pelouse des Anglais. Cette pratique prit fin après la saison de 1910, à cause de son caractère privatif et de la dégradation de la pelouse. »²⁴

²⁴ Xavier DUQUENNE, *Le Bois de la Cambre*, Bruxelles, Edité par l'auteur, 1989, p. 114.

➤ **Proposition n°9 : accorder plus de place aux « services de proximité » (toilettes publiques, poubelles, fontaines d'eau) et actualiser leur cartographie**

Le bois de La Cambre est sans aucun doute l'un des plus grands parcs de Bruxelles²⁵. A ce titre, il se doit de proposer à son public un certain nombre de « services de proximité » aptes à garantir une expérience agréable pour ce dernier. Or, à l'exception de plusieurs buvettes, et d'une série d'établissements de restauration plutôt « select », le parc compte à peine six fontaines d'eau potable gratuite. Quant aux WC publics, ils situent à l'extrémité nord du bois, à côté de l'un des anciens pavillons d'octroi, au kiosque du carrefour des Attelages et à la buvette de l'avenue des Genêts.

Ces équipements doivent être multipliés, accessibles à tous gratuitement et être judicieusement répartis dans l'ensemble du parc, en veillant toutefois à les intégrer harmonieusement au paysage et à respecter les perspectives de celui-ci. Pour les fontaines, on se référera aux modèles existants. Pour les WC publics, il est possible de s'inspirer du style des différentes constructions déjà présentes dans le bois (ex. abris cavaliers, etc.). L'entretien de ces équipements devra faire l'objet d'une attention toute particulière afin d'assurer leur disponibilité tout au long de l'année (rappelons que l'alimentation de certaines fontaines est coupée en hiver).

De la même manière, les poubelles doivent être multipliées, et le ramassage des sacs plus régulier, en particulier à la belle saison, lorsque le parc, et en particulier les pelouses, attirent un grand nombre de familles et de groupes venus pique-niquer.

- ⇒ Implanter ces équipements relève d'un devoir de service public ; il s'agit d'assurer ce confort à tous les usagers du bois, et ce en toute saison



Source : M.B., *Bois de la Cambre : les poubelles débordaient dès ce dimanche matin*, dans *La Capitale*, 21.02.2021, < <https://lacapitale.sudinfo.be/752120/article/2021-02-21/bois-de-la-cambre-les-poubelles-debordaient-des-ce-dimanche-matin> >

²⁵ Le bois de La Cambre occupe une surface d'approximativement 122 ha. A titre de comparaison, le parc Roi Baudouin compte 110 ha, celui de Woluwe, 69 ha, et le parc du Cinquantenaire, 30 ha (source : *Brusselsgardens*, < <https://gardens.brussels/fr/espaces-verts> >).

2. Organisation de la mobilité dans et autour du bois

Les rétroactes du dossier « bois de La Cambre » montrent que la mobilité dans et autour du site est depuis longtemps au centre des débats, quel que soit le mode de déplacement concerné, et que le bois soit ou non la destination de ces déplacements.

Depuis les années 1960 et triomphe du « tout à l'automobile », le bois est devenu un véritable échangeur autoroutier au sud de la Région et un important axe de pénétration vers le centre-ville : en cause, sa situation, à la croisée de plusieurs voies très chargées en termes de trafic (drève de Lorraine, chaussée de Waterloo, boulevards militaires, avenue Churchill, avenue Louise, chaussée de La Hulpe, etc.). Rien d'étonnant à ce que l'annonce de la fermeture (partielle ou non) du bois au trafic motorisé ait fait grincer des dents parmi certains automobilistes.

Ceux-ci ont d'ailleurs souvent accusé (à tort) les « pro-fermeture » du bois de La Cambre de vouloir « mettre la charrue avant les bœufs », à savoir interdire la circulation des voitures avant même de proposer des alternatives aux automobilistes, entraînant ainsi un report de trafic sur les quartiers environnant. Mais ces alternatives, quoique parfois imparfaites encore, existent bel et bien : au sud de la Région, à Uccle, Ixelles, Watermael-Boitsfort, etc., trains S, tram, lignes de bus des compagnies TEC et De Lijn permettent déjà de voyager de la périphérie vers le centre, mais aussi d'est en ouest.

Si le bois est considéré comme un nœud important pour le trafic motorisé, force est de constater qu'il est d'abord une barrière pour les transports en commun (seule la ligne de bus 41 traverse le site, à son extrémité sud), mais aussi pour la mobilité active. En cause, des entrées mal signalées et peu engageantes : trottoirs dégradés et étroits, manque d'informations sur les points d'intérêt auxquels mènent ces entrées (et donc une multiplication de sentiers « clandestins » créés par l'usage, à travers la lisière du bois)²⁶. Cette perte de lisibilité entre le bois et ce qui l'entoure est sans doute à mettre en lien avec la transformation de l'entrée nord en rond-point, qui était auparavant l'entrée officielle du bois pour les promeneurs, et qui n'est plus aujourd'hui qu'une sorte de bretelle autoroutière, dangereuse pour les usagers faibles. En outre, sur le site même, la nécessité de traverser des axes fort fréquentés (parfois à plusieurs reprises) pour rejoindre les « zones de délasserment », constitue un danger de plus pour les usagers actifs.

En ce qui concerne plus particulièrement les cyclistes, ils sont très nombreux à fréquenter le bois comme destination sportive et de loisir, mais beaucoup moins à le traverser dans une logique de transit. En cause, des ICR mal balisés et des pistes cyclables mal aménagées voire dangereuses. En conséquence, même lorsque traverser le bois de La Cambre est à priori l'itinéraire le plus court, de nombreux cyclistes s'arrangent pour le contourner.

²⁶ Il faut dire que les lisières du bois de La Cambre sont particulièrement denses : pour Keilig, cette configuration devait permettre que les promeneurs ne puissent voir les limites du site, et leur donner l'impression que celui-ci est bien plus grand que sa taille réelle. De ce fait, et encore aujourd'hui, les liens physiques et visuels entre le bois et ce qui l'entoure sont très peu nombreux.

➤ **Proposition n°10 : rendre visible et attractive l'offre de transports en commun autour du bois de La Cambre alternative à la STIB**

Nous l'avons dit : pour se déplacer au sud de la Région et en périphérie, les alternatives à la voiture individuelle existent déjà et ne sont pas que le fait de la STIB. La SNCB, De Lijn et le TEC sont en effet bien présents dans le quadrant sud-est de la Région bruxelloise. La chaussée de Waterloo, par exemple, est intégralement parcourue par les lignes de bus 136 et 137 (De Lijn), 365 et W (TEC).

En outre, dans les abords du bois de La Cambre, on compte un certain nombre de gares (Boondael, Vivier d'Oie, Saint-Job, Arcades, Watermael...) qui permettent des liaisons rapides vers le Centre-Ville et le Quartier européen, mais aussi vers les communes de Waterloo, Braine-l'Alleud ou Nivelles (ligne S1), La Hulpe, Ottignies ou Louvain-la-Neuve (ligne S8), Beersel et Hal (ligne S5 et S7).



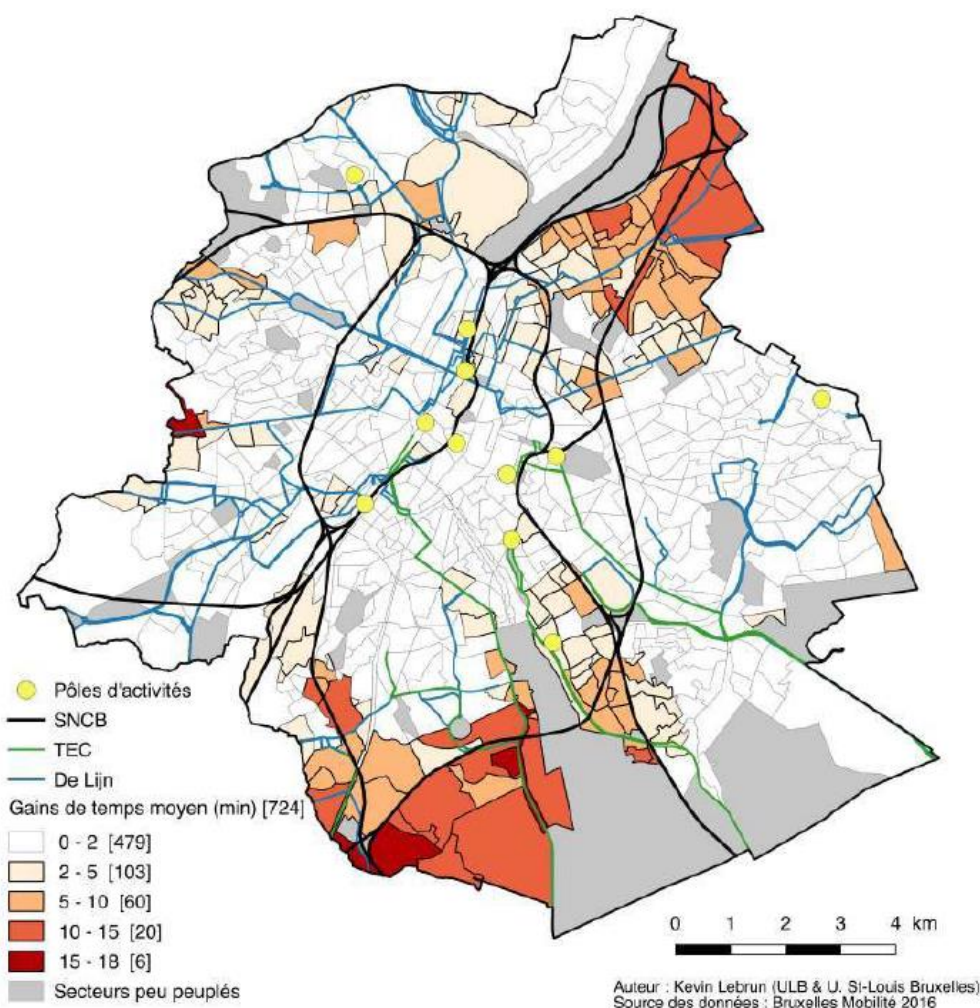
Le réseau

de la STIB

autour du bois de La Cambre (source : Plans des réseaux, sur STIB-MIVB.be, < https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/Network/Plan/Net_Reseau/SCHM_Plan_ACTU.pdf >).

Cette offre complémentaire à la STIB a toutefois le désavantage d'être peu visible, et donc peu utilisée par les Bruxellois. Pour des trajets effectués à partir du sud de la Région vers les différents pôles d'activité régionaux (Quartier européen, Centre-ville, Quartier Nord, universités, hôpitaux, etc.), son utilisation permettrait pourtant un gain de temps considérable par rapport aux seules lignes de la STIB :

Figure . Contribution des autres opérateurs à l'accessibilité horaire de la RBC, selon le meilleur temps disponible à l'heure de pointe du matin, un jour ouvrable



Source : Kevin LEBRUN, Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités, dans *Brussels Studies*, n°123, 07.05.2018, < <http://journals.openedition.org/brussels/1652> >.

Cette carte, réalisée par le géographe Kevin Lebrun, indique, selon le secteur d'origine, le gain de temps offert par l'utilisation des lignes SNCB, TEC ou De Lijn par rapport à la STIB. Le sud de la commune d'Uccle et, dans une moindre mesure, le sud d'Ixelles et l'ouest de Watermael, sont particulièrement concernés. Pour le sud d'Uccle, par exemple, l'utilisation de cette offre complémentaire permettrait un gain de temps de 15 et 18 minutes en heure de pointe du matin.

La visibilité et l'attractivité de cette offre sont donc deux enjeux primordiaux pour inciter au report modal au sud de la Région. Pour arriver à cet objectif, l'offre bruxelloise de la SNCB, du

TEC et de De Lijn doit être mise sur le même pied que celle de la STIB, pas seulement à Bruxelles mais aussi en périphérie : l'utilisateur doit pouvoir choisir (sans contrainte de coût notamment) l'itinéraire qui lui convient le mieux parmi tous ceux proposés par un opérateur, comme il choisirait par exemple de prendre une ligne de la STIB plutôt qu'une autre. Ces aspects ne sont pas propres au cas qui nous occupe, mais s'y illustrent de manière particulièrement criante.

Il est clair cependant que cette diversité des opérateurs peut constituer un frein à l'utilisation de leur offre, et donc à ce report modal. Un important travail est toutefois en cours pour améliorer l'intégration de de leur communication, de leurs horaires et de leurs tarifs. Celui-ci a d'ailleurs déjà porté ses fruits, avec l'introduction, en février 2021, des nouveaux titres de transports Brupass et Brupass XL, et avec une amélioration des applications mobiles qui intègrent l'offre des différents opérateurs.

Plusieurs mesures doivent encore être développées pour garantir l'attractivité de cette offre :

- Une harmonisation des horaires entre les différents opérateurs pour assurer les correspondances entre les lignes, mais aussi pour maintenir des cadences régulières sur les axes où se côtoient les lignes de plusieurs opérateurs (par exemple sur la chaussée de Waterloo) ;
- Sur les lignes de train S, augmenter les fréquences des trains, particulièrement en heures de pointe : dans l'idéal, les lignes S devraient jouer le rôle de métro pour les communes non-desservies par celui-ci.
- Sur la question des tarifs, proposer des abonnements BRUPASS et BRUPASS XL plus attractifs pour les étudiants, senior, intervention majorée, etc. Il est aussi possible de remplacer purement et simplement les abonnements STIB « classiques » afin d'inciter à l'utilisation des lignes des autres opérateurs, et de faciliter la vie des usagers. Dans ce cas, le prix de l'abonnement BRUPASS devra s'aligner sur celui de l'abonnement STIB actuel.
- ...

Dans le cas qui nous occupe, ces différentes propositions ont pour but d'inciter au report modal, donc de diminuer les flux des voitures au sud de la Région mais aussi le report de trafic vers les quartiers autour du bois. Mais dans la mesure où il s'agit de propositions valant pour l'ensemble des réseaux de transports en commun, elles auront des bénéfices bien plus larges !

➤ **Proposition n°11 : renforcer la lisibilité de l'offre de transports en commun sur la chaussée de Waterloo et rétablir une ligne de tram structurante (cf. vicinal W)**

C'est principalement autour de la chaussée de Waterloo que se sont exprimées les craintes des automobilistes, qui présageaient que la fermeture du bois au trafic motorisé entraînerait « forcément » d'importants embarras de circulation sur cet axe. Il convient de rappeler que les embarras de circulation sur la chaussée sont bien antérieurs à la fermeture du bois : axe historique de pénétration vers Bruxelles (à l'instar des autres chaussées radiales), elle est depuis longtemps un axe de circulation très fréquenté, une importante entrée de ville et un « point noir » aux heures de pointe. Outre sa fonction de transit, la chaussée et ses abords sont aussi une destination : ils accueillent en effet un grand nombre d'équipements (établissements scolaires, médicaux, sportifs, mais aussi... le bois de La Cambre !) et de noyaux commerciaux. L'axe draine ainsi un important public, qui utilise à l'heure actuelle majoritairement la voiture individuelle²⁷.

C'est notamment la raison pour laquelle la fermeture du bois de La Cambre doit être l'occasion de repenser la mobilité sur cet axe, et en particulier l'offre de transports en commun. Actuellement, celle-ci est parcourue par plusieurs lignes de la STIB (tram 7, bus 38, 43, 41 et, à Saint-Gilles, le bus 48), mais qui n'empruntent cet axe que sur un court tronçon. Seules les lignes de bus du TEC (W, 365a) et de De Lijn (136, 137) parcourent la chaussée en sur la majeure partie de son tracé, mais le manque de coordination entre les horaires des deux compagnies, et les embouteillages qui empêchent les véhicules de respecter les cadences nuisent à l'efficacité de ces lignes.

Cette situation est bien antérieure à la fermeture du bois au trafic automobile, qui ne saurait donc être responsable de cet état de fait : ce problème était déjà identifié dans le diagnostic préalable au plan de mobilité mis en place par la commune d'Uccle, en 2005²⁸.



(photo novembre 2021 ©ARAU)

- ⇒ En conclusion, la chaussée de Waterloo n'accueille aucune liaison continue et efficace en transports en commun, qui permettrait de relier le sud de la Région au centre-ville de manière directe et d'inciter à un report modal.

²⁷ Pour les écoles situées sur les tronçons méridionaux de la chaussée ou à proximité, la voiture est le mode de déplacement presque exclusif pour y amener les élèves (de 83 % à 92 % en 2005). On compte d'ailleurs parmi eux un certain nombre d'élèves habitant la périphérie bruxelloise (*Plan de mobilité – Diagnostic, op. cit.*, p. 26).

²⁸ *Ibid.*, p. 64.

Une situation qui détonne avec le passé : force est de constater que jusque dans les années 1970, la chaussée de Waterloo était parcourue intégralement par un tramway vicinal, qui reliait la Gare du Midi à Uccle et Waterloo, et dont les fréquences étaient bien plus importantes que celles des bus qui parcourent actuellement la chaussée !

Le tramway vicinal de la chaussée de Waterloo (W)²⁹

Dès 1891, la chaussée de Waterloo est dotée d'une ligne de tramway vicinal. Elle alors un terminus au Vert-Chasseur mais, dès 1894, elle dessert la Petite Espinette, et Waterloo en 1910. Elle est progressivement électrifiée dans le même temps (le tram à vapeur ne pouvant franchir le vallon au Vivier d'Oie) : c'est d'ailleurs la première ligne électrifiée en Belgique ! Un dépôt est aussi établi au Vivier d'Oie. En 1933, la ligne possède un embranchement vers Braine-l'Alleud et un autre vers Wavre. En outre, dès 1909, la voie est dédoublée chaussée de Waterloo, ce qui témoigne de son importance.

Le terminus du tram vicinal à la Petite Espinette, début 20e siècle (source : Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



La ligne vicinale est empruntée tant par ce qu'on appellera plus tard les « navetteurs » et les écoliers (des convois avec plusieurs remorques sont affrétés aux heures de pointe) que par des promeneurs et excursionnistes qui se rendent en forêt de Soignes, au champ de bataille de Waterloo, mais aussi au bois



de La Cambre : elle revêt ainsi une fonction utilitaire mais aussi récréative et touristique. Au début du 20e siècle, on a parfois un tram toutes les 2, 5 minutes ! Malgré cela, une foule d'habitants du centre et de Saint-Gilles doivent parfois laisser passer plusieurs convois pour espérer trouver une place pour rejoindre le bois, véritable attraction pour les quartiers centraux denses.

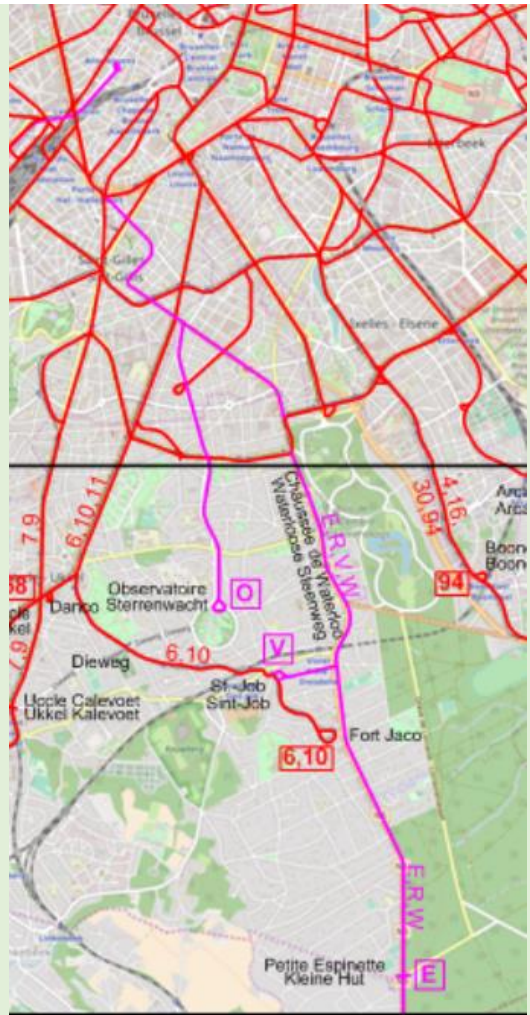
Le vicinal vers Waterloo et Braine-l'Alleud, à proximité de l'avenue Churchill, dans les années 50-60 (source : Delcampe.net)

La pression automobile croissante va sonner le glas des tramways urbains, et surtout des trams vicinaux, au lendemain de la guerre (les trams forment la majorité de l'offre de transport à Bruxelles en 1950). Les transports en commun sont vus comme obsolètes, encombrants : il faut laisser la place à la voiture ! Ainsi, et en réaction à la désertion des voyageurs, l'offre de transports en commun est réduite. Les investissements sont alors prioritairement destinés aux infrastructures routières et les lignes de trams sont supprimées, remplacées par des bus, jugés moins coûteux en termes d'infrastructures, plus flexibles et moins encombrants pour le trafic automobile.

²⁹ *La chaussée de Waterloo doit entrer dans un nouveau chapitre de son histoire !*, sur [ARAU.org](https://www.arau.org), 25.11.2020, < <https://www.arau.org/fr/la-chaussee-de-waterloo-doit-entrer-dans-un-nouveau-chapitre-de-son-histoire/> >.

Chaussée de Waterloo, le vicinal est supprimé d'abord en 1969 entre le Vivier d'Oie et l'Espinette centrale, puis entre la place Rouppe et le Vivier d'Oie en 1970. Les rails sont démantelés l'année suivante. Ainsi, le vicinal laisse la place à une ligne de bus qui porte toujours le même indicateur depuis (W), accompagné par la suite de plusieurs lignes de la compagnie De Lijn dont il partage le parcours bruxellois.

Aujourd'hui, seul un court tronçon, entre la Bascule et l'avenue Churchill, est encore parcouru par un tram, le 7. Il est intéressant de noter que sur la chaussée de Waterloo, les bus des compagnies de transport en commun flamande et wallonne (De Lijn et TEC) sont davantage représentés que ceux de la STIB, ce qui souligne encore le rôle de liaison interrégionale de la chaussée, qu'elle a conservé au fil des siècles.



Le tracé bruxellois de la ligne vicinale W (en mauve), avec son terminus place Rouppe et ses embranchements vers l'Observatoire (O) et vers Saint-Job (V), vers 1952 (source : Bruxelles, sur THE GS TRAM SITE, < <http://tundria.com/trams/BEL/Brussels-1952.php> >).

Pour l'ARAU, le retour du tram sur la chaussée de Waterloo, indissociable de l'attractivité historique des premières décennies du bois, du est essentiel pour reconferer à la chaussée une fonction structurante et une meilleure lisibilité des liens qu'elle entretient avec le bois (accès). Une alternative qui permettrait d'opérer un réel report modal en incitant par exemple les automobilistes à abandonner leur véhicule en amont, et qui desservirait l'ensemble des points d'intérêt le long de la chaussée. Le projet ne sort d'ailleurs pas de nulle part : bien qu'elle ait abandonné l'idée, la compagnie De Lijn avait déjà envisagé la création d'une ligne de tram sur la chaussée³⁰. Recréer une ligne de tram sur la chaussée de Waterloo serait une solution qualitative et permettrait à la chaussée de s'affirmer en tant qu'axe structurant pour la commune d'Uccle... et pour les communes de la périphérie sud de la Région : il n'est en effet pas exclu de trouver un accord interrégional permettant de prolonger la ligne en Flandre, mais aussi en Wallonie, à l'instar de l'ancien tramway vicinal ! Le projet de tram reliant la gare du Nord à l'aéroport de Zaventem démontre d'ailleurs que cet accord est possible : d'ici 2027, les

³⁰ « De interactie met verplaatsingen op het grondgebied van Vlaanderen is eerder beperkt. Dit voorstel wordt dan ook gezien als een uitnodiging aan andere openbaar-vervoeroperatoren in de regio. » (*Mobiliteitsvisie De Lijn 2020*, sur *DeLijn.be*, 2009, p. 32, < http://redactie.radiocentraal.org/2017/170114_mobiliteitsvisie_de_lijn_2020_2009.pdf >).

travaux d'infrastructure seront réalisés par la Région flamande, tandis que la STIB exploitera la nouvelle ligne³¹.

Implanter une nouvelle ligne de tram est aussi l'occasion de repenser l'espace public pour un partage plus équitable de celui-ci, notamment en donnant la priorité aux modes actifs et aux transports en commun. Cela passe notamment par l'implantation de sites propres pour ceux-ci, par l'élargissement des trottoirs ou encore par la création d'infrastructures cyclables sécurisées. Si l'importante largeur de la chaussée, au sud de son parcours uclois, permet aisément de réserver des espaces à chacun de ces modes (opérant ainsi une ségrégation modale), la suite de son parcours (approximativement à partir de l'avenue de Fré, plus étroite, implique d'opérer des choix. Ceux-ci devront se faire en faveur des usagers actifs et des transports publics, conformément au principe STOP : on peut ainsi envisager des semis-sites propres pour trams et bus (comme entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand), ou même supprimer des bandes de stationnement. Des choix qui ne plairont certainement pas à tous, mais qui sont nécessaires pour garantir l'efficacité du futur tram, le confort de ses usagers, et donc un important report modal.

En termes de tracé, le futur tram suivrait la chaussée de Waterloo jusqu'à la Bascule. A partir de là, plusieurs itinéraires sont envisageables :

- Via la suite de la chaussée de Waterloo, en empruntant la rue Théodore Verhaegen après la Barrière de Saint-Gilles, rejoindre la Gare du Midi.
- Via l'avenue Legrand, rejoindre l'avenue Louise ;
- Via la chaussée de Vleurgat, rejoindre la place Flagey.

Les arrêts de ce futur tram, ainsi que les correspondances avec les lignes existantes, devront évidemment être pensés en fonction des différents points d'intérêt que l'on trouve le long de la chaussée (écoles, clubs sportifs, noyaux commerciaux, hôpitaux, entrées du bois de La Cambre, etc.). D'une certaine manière, réintroduire le tram permettrait de recréer du lien entre ces différents pôles d'attraction, mais aussi et surtout pour offrir un lien direct et efficace au bois depuis les espaces centraux.

Rappelons aussi que l'implantation d'un tram sur une artère génère des effets positifs bien au-delà des simples questions de mobilité : elle favorise le dynamisme commercial de l'artère, permet un meilleur contrôle social, entraîne une rénovation en profondeur de l'espace public, etc. D'où l'apparition du terme « effet tram » :

« en plus d'être un outil de transport public capacitaire et efficace, [l'effet tram] serait porteur de valeurs de développement durable et d'effet structurant sur l'espace urbain. Le tram est alors conçu comme un outil de revitalisation des quartiers centraux en déclin et de revalorisation de l'espace public en général, jouant par là un rôle social, tout en offrant une visibilité à un projet écologiquement durable et efficace en termes de déplacements. »³²

³¹ A. F., *La future ligne de tram vers l'aéroport de Bruxelles National sera exploitée par la Stib (INFOGRAPHIE)*, sur *DHnet.be*, 22.01.2021, < <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/la-future-ligne-de-tram-vers-l-aeroport-sera-construite-par-de-lijn-et-exploitee-par-la-stib-600abd399978e227dfcc617a> >.

³² Céline BRANDELEER et Thomas ERMANS, *Espace pour le transport public*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et. al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-*

➤ **Proposition n°12 : dès aujourd'hui, mettre en site propre les lignes de bus ; autoriser les véhicules de logistique à emprunter ce site propre.**

S'il s'agit sans conteste d'un projet ambitieux, il est possible, dans un premier temps, d'améliorer le parcours des lignes actuelles, en proposant des sites propres dès que possible (pourquoi pas en supprimant du stationnement). Il est en effet plus qu'urgent d'offrir une liaison de transports publics efficace sur l'ensemble de la chaussée. Que l'on installe une ligne de tram, de bus, ou qu'on se contente d'améliorer le parcours et l'efficacité des lignes actuelles, c'est d'abord sur la place de la voiture individuelle qu'il faut agir, et ce pour limiter sa présence (et non pas attendre que le trafic diminue de lui-même) : une condition indispensable pour garantir des transports publics plus efficaces !

⇒ Une politique de mobilité durable entraîne dès lors inmanquablement une redistribution radicale de l'espace public à Bruxelles.

Durant les ateliers, certains experts académiques sur les enjeux logistiques ont émis l'idée de tester puis appliquer la formule « transports en commun + camions ». Une option intéressante sur les entrées et de villes et les axes commerçants – et logistiques ! – historiques que constituent les chaussées : elle devra permettre une meilleure circulation des marchandises à Bruxelles et d'apporter une piste de solution aux problèmes de congestion.

Une fois le tram réinstallé sur la chaussée, il sera même possible d'envisager d'implanter un système de « tram-cargo » destiné à approvisionner les commerces de la chaussée. Cette formule a déjà été testée – et approuvée – par plusieurs villes européennes (Zurich ou Dresde, pour ne citer qu'elles)³³.



Le tram-cargo de Dresde (source : CarGoTram freight tram service comes to an end, sur RailwayGazette.com, 19.01.2021, < <https://www.railwaygazette.com/light-rail-and-tram/cargotram-freight-tram-service-comes-to-an-end/58270.article> >.)

Capitale, n°5 : Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 90, < https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public_suite.pdf >.

33 La problématique de la logistique et du transport de marchandises en ville, dans Mathieu STRALE, Philippe LEBEAU, Benjamin WAYENS, Michel HUBERT et Catherine MACHARIS, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°4 : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives, Bruxelles, Région de Bruxelles Capitale, 2015, p. 10, < https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf >. Voir aussi Oillo BENOIT, *Le tramway pour transporter des marchandises en ville ?*, dans *Transports urbains*, 2009, n°116, p. 22-25 < <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2009-2-page-22.htm> >.

➤ Proposition n°13 : requalifier et mieux signaler les entrées du bois

À l'heure actuelle, force est de constater qu'une grande partie des promeneurs vient au bois en voiture et les entrées / sorties piétonnes du bois de La Cambre sont peu lisibles, mal signalées et mal aménagées. La dégradation des trottoirs et leur étroitesse les rendent peu engageantes pour les piétons et les PMR, tandis que l'absence d'aménagements cyclables fait fuir les cyclistes.



Entrée du bois de La Cambre sur la chaussée de Waterloo, à hauteur de l'avenue de Beau-Séjour : pas de feu pour la traversée de la chaussée, dégradation des abords. Un simple plot de béton est posé afin d'empêcher l'entrée des véhicules (photo novembre 2021 ©ARAU)

Pour les uns comme pour les autres, la densité des lisières du bois et le manque d'informations ne permet pas de savoir quelle entrée emprunter pour rejoindre la pelouse des Anglais, le lac, le carrefour des Attelages ou tout autre lieu d'intérêt dans le bois. De même, la signalisation à l'intérieur du parc ne permet pas toujours de savoir sur quelle artère débouche quelle sortie.

Il convient donc

- De soigner les trottoirs des différentes voiries « carrossables » permettant l'entrée dans le bois (élargissement, entretien des revêtements, etc.). Il est par exemple possible de supprimer l'interruption des trottoirs à hauteur des voies d'accès « carrossables » pour former de larges plateaux, qui marqueraient ainsi plus clairement l'entrée du bois ;
- De prévoir, à proximité de toutes les entrées (carrossables ou non), des traversées piétonnes sécurisées destinées à faciliter l'accès au bois ;
- De prévoir une signalisation indiquant, à partir de toutes les entrées, les différents points d'intérêt du parc ; de la même manière, on veillera à indiquer les artères sur lesquelles débouchent les différentes sorties, et pourquoi pas les arrêts de transports en commun que l'on peut y trouver. Les panneaux pourraient indiquer le temps nécessaire pour se rendre, à pied ou à vélo, à ces différents endroits. Il est possible de s'inspirer de la signalétique présente dans le Centre-ville, ou de celle de la forêt de

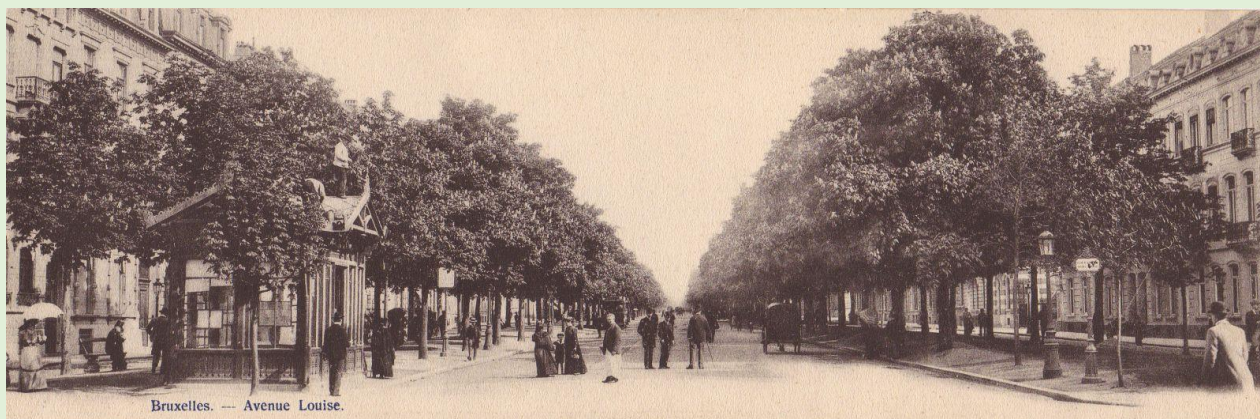


Soignes, avec laquelle les liens du bois sont indéniables. De faciliter / sécuriser les cheminements piétons et cyclistes entre ces entrées et les différents équipements / lieux d'intérêt à proximité du bois (écoles, centres sportifs, noyaux commerciaux, etc.), mais aussi entre ces entrées et les arrêts de transports en commun.

➤ **Proposition n°14 : retravailler le lien entre l'avenue Louise et le bois de La Cambre et réhabiliter la fonction de promenade tout le long de l'artère**

L'avenue Louise et ses liens avec le bois de La Cambre – une gradation dans la relation ville-nature

L'histoire de l'avenue Louise est à mettre en lien avec celle du quartier éponyme : en 1839, Jourdan et De Joncker, deux promoteurs immobiliers, sont autorisés à créer un nouveau quartier, sur les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles. Ils se voient aussi accorder le droit d'ouvrir une nouvelle porte dans la barrière de l'octroi, d'où partira l'artère principale du quartier (le « goulet »). Rapidement naît l'idée de le relier au bois de La Cambre, via une promenade monumentale qui prolongerait ce goulet. En 1851, ces promoteurs obtiennent une concession pour la réaliser mais, face au retard des travaux, la Ville de Bruxelles décide de les reprendre à ses frais. Seule condition : annexer à son territoire l'assiette de la future avenue. Face à la résistance de la commune d'Ixelles, le dossier s'enlise avant d'être remis sur la table en 1858 : sous l'influence du Duc de Brabant (futur Léopold II), l'Etat apporte un soutien financier au projet et le permis est accordé en 1859. Les travaux d'infrastructure sont achevés en 1862 et l'avenue est finalement inaugurée en 1866.



L'avenue Louise vers 1900 (source : Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).

En 1873, l'aménagement paysager de l'avenue est confié au paysagiste Keilig, déjà actif au bois de La Cambre. Il conçoit une végétalisation « progressive » de l'artère : fort minérale à la sortie du Pentagone, elle se verdurise au fur et à mesure que l'on se rapproche du bois. Entre la Porte Louise et le rond-point surplombant les Jardins du Roi, elle est initialement plantée de quatre rangées de marronniers ; au-delà, son terre-plein central se couvre de parterres, pelouses et massifs d'arbustes. Ce renforcement progressif du caractère vert de l'avenue doit permettre, pour Keilig, de souligner le lien étroit entre celle-ci et le bois de La Cambre :

« L'avenue n'est pas autre chose que le vestibule, le prolongement du bois ; c'est un bras gigantesque que la forêt tend vers la ville. Il faut donc lui conserver autant que possible son caractère agreste, en faire en quelque sorte la préparation, l'avant-goût des plaisirs que l'on ira chercher dans les allées ombreuses du bois »³⁴.

Ce caractère évolutif se retrouve aussi dans la configuration de l'artère. L'avenue Louise est en effet l'une des premières artères bruxelloises où est expressément prévue une séparation des modes de circulation, via plusieurs procédés physiques (revêtements, bordures, plantations, etc.). Cette ségrégation modale, qui doit

³⁴ Éric HENNAUT, *Les premières extensions de la ville 1800-1864*, dans éd. Éric HENNAUT et Ursula WEISER BENEDETTI, *Bruxelles. Deux siècles et demi de parcs et jardins publics, 1775-2020*, Bruxelles, CIVA, 2019, p. 59-65, ici p. 64.

permettre de « concilier les fonctions de trafic ordinaire et de promenade »³⁵, évolue au fil de l'artère :

« L'espace viaire sera compartimenté en différentes voies adaptées chacune au mode de déplacement qui lui est destiné : des voies de dessertes latérales pour les véhicules utilitaires et l'accès des riverains, bordées de trottoirs, à l'allée centrale pour les attelages de promeneurs, en passant par la contre-allée piétonne et la contre-allée cavalière [...] le dernier tronçon de l'avenue Louise (750 mètres, du rond-point à l'entrée du Bois de la Cambre) inverse la disposition, au profit des piétons, ces derniers circulant cette fois au centre de l'artère où est aménagé un terre-plein (29 mètres), orné de parterres et de sculptures, bordé de larges trottoirs-promenoirs [...] »³⁶

La configuration de l'avenue varie donc au fur et à mesure que l'on se rapproche du bois de La Cambre, donnant, dans la seconde partie de l'artère, une place plus importante au piéton et, plus généralement, à la promenade : l'espace partagé du bois de La Cambre, constitue, d'une certaine manière, l'aboutissement de cette évolution.

À cette configuration initiale s'ajoute en 1869 une voie de tram, dédoublée dès 1873, qui prend place sur l'allée carrossable. Son terminus est établi sur la place en demi-cercle qui marque l'entrée du bois de La Cambre, et où ont été déplacés les anciens pavillons d'octroi de la Porte de Namur, en 1862. Large de 125 mètres et profonde de 51, elle est pavée et bordée de trottoirs latéraux.

L'avenue Louise revêt donc en premier lieu une fonction de promenade et de desserte des maisons qui la bordent et des alentours directs. Dans la première moitié du 20^e siècle, et particulièrement à partir des années 1930, elle acquiert aussi une fonction de transit, au fur et à mesure du développement de l'automobile, et de l'urbanisation des communes du sud de la Région, telles Uccle et Watermael-Boitsfort, puis de la proche périphérie. L'avenue Louise devient ainsi, en même temps que le bois de La Cambre, un important axe de pénétration de la capitale. Dans cette optique, dans les années 1960, de lourds travaux d'infrastructure transforment radicalement l'artère et mettent à mal sa physionomie initiale. Elle devient une véritable autoroute urbaine, équipée de tunnels sous l'allée centrale. Afin d'élargir celle-ci, l'avenue perd deux de ses rangées d'arbres. Les voies de tram sont déplacées sur l'ancienne allée cavalière. Au-dessus des

tunnels, on installe de vastes parkings. Seule la dernière partie de l'avenue, entre l'avenue Emile De Mot et le bois, conserve son terre-plein central.



L'avenue Louise à hauteur de la rue du Magistrat, en direction du bois de La Cambre, en 1965 (source : Caroline MIEROP, *L'avenue Louise*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 1997 (coll. Bruxelles Ville d'Art et d'Histoire), p. 31 < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/bvah/lavenue-louise> >.)

³⁵ Christophe LOIR, *De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936)*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 22, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf >.

³⁶ *Ibidem*.

L'avenue Louise et le bois de La Cambre entretiennent donc, initialement, un lien étroit. Force est toutefois de constater que celui-ci a aujourd'hui été perdu. Or, à l'instar de ce que préconisait Keilig, le bois et l'avenue doivent être pensés ensemble.

Le futur réaménagement de l'avenue Louise doit impérativement reposer sur une étude historique de qualité pour réhabiliter la fonction de promenade de l'artère, et de ce fait en réduisant puis condamnant l'impact des trémies et tunnels routiers.

- ⇒ Pour recréer cette connexion entre le par cet l'avenue, il est possible d'agir sur plusieurs espaces.



Le rond-point de l'entrée du bois de La Cambre, au bout de l'avenue Louise (photo novembre 2021 ©ARAU)

➤ **Proposition n°15 : transformer le rond-point automobile en zone de rencontre, porte d'entrée du bois**

L'ancienne place semi-circulaire qui marquait la fin de l'avenue et l'entrée du bois (et abritait le terminus du tram) est actuellement devenue un rond-point. En plus d'être dangereux au point de vue de la sécurité routière, cette infrastructure, entièrement dévolue à l'automobile, brise le lien entre l'avenue et le parc. Il convient donc de supprimer cet aménagement. Il est par exemple possible d'imaginer, à la place, une zone de rencontre (où les voitures seraient admises, contrairement à ce qui est proposé pour le bois), qui serait une sorte de zone de transition entre l'avenue Louise et l'espace partagé à l'intérieur du parc. Cette zone de rencontre serait le point de départ d'une nouvelle scénographie pour l'avenue Louise.



La place circulaire à l'entrée du bois de La Cambre et les pavillons d'octroi, vers 1890 (source : Le dépôt et la gare des Tramways du Bois de la Cambre, 1869-1908, sur Le Blog de Callisto, 2017, < <http://leblogdecallisto.blogspot.com/2017/03/la-gare-du-bois-1910.html> >).

➤ **Proposition n°16 : déplacer le terminus du tram 93 sur la zone de rencontre, à l'entrée du bois**

Pour marquer encore plus le lien entre ces deux espaces, l'ARAU propose de reculer le terminus du tram 93 (actuellement une voie unique de garage, en bleu sur le plan suivant) vers le bois de La Cambre, par exemple en le déplaçant sur la place semi-circulaire (en bleu transparent) qui devra remplacer le rond-point du bout de l'avenue (destination initiale de la première ligne de tram bruxelloise !). Cette situation permettrait de créer une boucle de retournement (en orange), indispensable à la manœuvre des trams.

⇒ En plus de recréer ce lien entre l'avenue et le bois, cette configuration permettrait, visuellement, d'appuyer l'accessibilité du bois en transports en commun.

Afin de préserver le massif d'araucarias qui marque la fin du terre-plein central, les deux voies se sépareraient à hauteur de l'avenue Legrand, passant à gauche et à droite du massif. Une boucle permettant le demi-tour et le stationnement des trams pourrait occuper une partie de la place semi-circulaire.

Actuellement, le terminus de la ligne 93 se compose d'une unique voie (en bleu). L'ARAU propose de prolonger ces voies afin de reculer le terminus vers l'entrée du bois et de marquer le lien entre celui-ci et l'avenue Louise. Le terminus prendrait ainsi place sur une place semi-circulaire (en bleu transparent) à créer en lieu et place de l'actuel rond-point. Cette configuration permettrait de créer une boucle de retournement nécessaire aux manœuvres des trams (en orange).



À gauche, l'actuelle voie de garage du terminus de la ligne 93, sur le côté ouest de l'avenue ; à droite, l'allée piétonne pourrait être occupée par l'autre côté de la boucle de retournement (photo novembre 2021 ©ARAU)

➤ **Proposition n°17 : transformer la « contre-allée est » en large allée cyclo-piétonne bidirectionnelle**

Actuellement, l'une des anciennes contre-allées de l'avenue est occupée par les voies de tram, tandis que l'autre accueille une voirie de surface et du stationnement. En cohérence avec un bois de La Cambre entièrement débarrassé de la voiture, et dévolu avant tout à la promenade, cette seconde contre-allée pourrait être récupérée pour en faire une large allée cyclo-piétonne bidirectionnelle. Cette infrastructure, qui aboutirait à la zone de rencontre à l'entrée du parc, permettrait d'offrir un cheminement agréable pour les usagers actifs, et de recréer du lien entre le Pentagone et le bois de La Cambre. Etablir cette promenade serait aussi l'occasion de recréer le double alignement d'arbres qui encadrerait initialement cette contre-allée (et que l'autre contre-allée de l'avenue, côté tram, a conservé).

Cette proposition se substituerait ainsi au dispositif de « rue cyclable » mis en place avenue Louise : à l'heure actuelle, loin de donner la priorité aux cyclistes, ce dispositif ne fait que les mettre en danger. Sur une artère d'importance régionale comme l'avenue Louise, où la vitesse des véhicules est bien souvent excessive, les cyclistes méritent des infrastructures séparées. Tout en diminuant l'espace dévolu aux véhicules motorisés (en supprimant des emplacements de parking mais aussi une voie de surface), créer cette promenade permettrait de rencontrer cet objectif de sécurité pour les modes actifs.

Cette proposition avait déjà été formulée début 2020, via une question écrite à Elke Van de Brandt, par la députée bruxelloise Marie Nagy, qui précisait que de cette façon,

« Au total, l'avenue remplirait de façon plus équilibrée ses différentes fonctions : de chaque côté, on trouverait un trottoir le long des immeubles, une rangée de stationnement accessible par la voie latérale qui donnerait aussi accès à des emplacements intercalés entre les arbres ; ensuite le nouveau terre-plein engazonné et entouré d'arbres à hautes tiges (marronniers ou platanes) continu et aménagé pour les piétons et les cyclistes en promenade (les cyclistes rapides choisiront la voie latérale) ; enfin, au centre, les voies de circulation automobile respectant le 50 km/h. Les entrées et sorties vers les voies latérales se feraient de la même manière du côté tram et du côté promenade »³⁷.

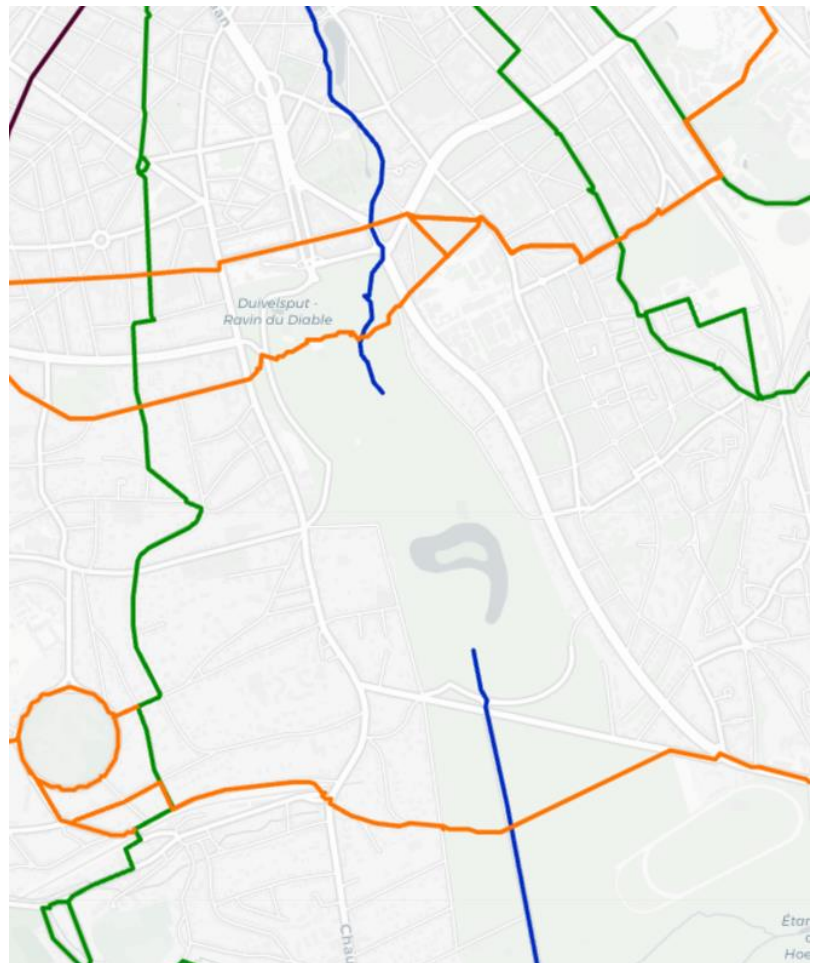
³⁷ Question écrite concernant l'aménagement d'une promenade verte pour piétons et cyclistes pour relier le centre-ville au Bois de la Cambre – Parlement Bruxellois, 26.02.2020, < <http://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=145817&montitre=&base=1> >. Voir aussi DéFI veut aménager une piste cyclable avenue Louise, sur Défi.eu, 20.05.2020, < <https://defi.eu/defi-veut-amenager-une-piste-cyclable-avenue-louise/> >.

➤ **Proposition n°18 : faire des ICR dans le bois de véritables liens cyclables entre communes**

Le bois de La Cambre est, depuis longtemps, un point noir dans les itinéraires des cyclistes. Avant même la pandémie et les nombreux débats relatifs à la fermeture / ouverture du site, les associations cyclistes pointaient déjà une série de problèmes propres au bois : signalisation peu claire, voire inexistante, des itinéraires cyclables, traversées des voies carrossables peu sécurisées, voire dangereuses. Pour toutes ces raisons, le bois est bien souvent contourné par les cyclistes pour leurs trajets quotidiens, lui préférant d'autres itinéraires plus confortables et sécurisés. Le bois devient ainsi une véritable « barrière » pour les usagers de la petite reine.

Actuellement, le bois est traversé par deux itinéraires cyclables régionaux : le M (en bleu, direction nord-sud, qui n'est que partiellement balisé) et le B (en orange, tracé concentrique, dans la partie nord du bois). Au sud du bois s'ajoute l'ICR C (tracé concentrique également). Source : Realtime Mobility, sur [Mobilite-Mobiliteit.brussels](https://mobilite-mobiliteit.brussels), < <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/mapping> >.

Dans l'idée d'un bois totalement débarrassé de la circulation automobile, la question de la sécurité lors de la traversée des voies carrossables du site se pose avec moins d'acuité. Celle du balisage des itinéraires cyclables reste bien entendu pertinente : pour atténuer l'effet « barrière » que constitue le bois, il convient de baliser lisiblement les itinéraires cyclables régionaux (en complémentarité avec la signalisation évoquée dans la proposition n°13) qui, s'ils existent bien sur papier, sont bien plus discrets sur le terrain.



Cette mesure favoriserait ainsi

- Les traversées est-ouest, qui permettront une plus grande variété d'itinéraires intrarégionaux ;
- La traversée nord-sud du bois (axe drève de Lorraine – avenue Louise), dans le but d'encourager les navetteurs de la périphérie sud à utiliser le vélo quotidiennement.

Le bois deviendra ainsi un véritable trait d'union entre les communes bruxelloises : selon le plan régional de mobilité GoodMove, le bois est appelé à devenir un carrefour pour la mobilité cycliste, avec un important rôle à jouer en termes de redistribution des flux.



Le réseau vélo selon le plan GoodMove : en rouge, les axes PLUS, en bleu, les axes CONFORT. *Source* : Spécialisation multimodale des voiries – vélo, sur [Mobiliteit.brussels](https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-08/SMV_v%C3%A9lo.pdf), < https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-08/SMV_v%C3%A9lo.pdf >.

Mais pour ce faire, il s'agit de mettre en œuvre, sur le terrain, des mesures concrètes en créant des infrastructures cyclables sécurisées et efficaces, et bien lisibles aux abords du bois. Les revêtements de ces itinéraires devront être adéquats et correctement entretenus (veiller à éviter / réparer les effets du ravinage). On veillera également à éviter que les chemins parcourus par ces itinéraires soient le théâtre de conflits entre piétons et cyclistes. En outre, les pistes cyclables présentes (ou prévues) sur les artères entourant le bois (chaussée de Waterloo, avenue Louise, avenue Franklin Roosevelt, etc.) devront visuellement et physiquement être prolongées jusqu'aux entrées du site. Des traversées cyclistes sécurisées de ces mêmes axes devront aussi être prévues (feux sur commande, etc.).



Entrée du bois sur la chaussée de Waterloo, à hauteur de l'avenue Churchill : aucun dispositif ne permet aux cyclistes de traverser la chaussée vers le bois en sécurité (photo novembre 2021 ©ARAU).

➤ **Proposition n°19 : pour une chaussée de Waterloo *bike friendly* tout du long !**

La chaussée de Waterloo doit aussi faire l'objet d'améliorations en faveur des cyclistes. Son tracé direct entre la périphérie sud et le centre-ville, et son tracé est relativement plane (à l'exception du vallon du Vivier d'Oie) en font un axe stratégique pour la mobilité cyclistes bruxelloise. Elle est aussi bordée de nombreux équipements (écoles, infrastructures sportives, etc.) et commerces, ce qui en fait un axe très fréquenté. Il importe donc d'y garantir la sécurité et le confort des cyclistes.

À l'heure actuelle, la majorité du tracé bruxellois de la chaussée ne possède qu'une piste cyclable suggérée : venant du sud, la piste cyclable séparée s'arrête déjà à hauteur de l'avenue du Prince d'Orange ; à partir de la Bascule, et jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles, le COVID 19 aura toutefois offert à la chaussée une piste cyclable marquée. Il est donc important de compléter le chaînon manquant entre l'avenue du Prince d'Orange et la Bascule : sur la majeure partie de la chaussée, la largeur de celle-ci en offre tout à fait la possibilité. La chaussée de Waterloo pourrait ainsi accueillir un véritable ICR de qualité !

➤ **Proposition n°20 : rassembler ces propositions dans un plan de mobilité globale autour du bois (tout en poursuivant les mesures pour réduire le trafic automobile à l'échelle régionale)**

Dans le cadre de la fermeture du bois à la circulation automobile, l'une des inquiétudes des riverains et des politiques portait sur le report du trafic sur les quartiers environnants. Sans remettre en question la théorie de l'évaporation du trafic (*voir proposition n°1*), il convient de souligner que tous les véhicules qui empruntaient jadis le bois de La Cambre ne vont pas automatiquement « disparaître » suite à la fermeture du site : une partie de ce trafic se retrouve donc sur les artères environnantes. Souhaitant éviter les grands axes déjà fort embouteillés, comme la chaussée de Waterloo, certains conducteurs empruntent certaines rues résidentielles comme bypass.

Pour éviter ce problème, l'une des solutions (prônée notamment par le plan régional de mobilité GoodMove³⁸) consiste à créer des mailles apaisées via un plan de circulation impliquant un système de boucles entrantes et sortants au sein du quartier, rendant impossible le simple « transit » par celui-ci, afin d'y favoriser la circulation des modes actifs et des transports en commun :

« Il s'agit de définir de grandes zones, ou « mailles », d'un diamètre de 1 km à 2,5 km autour de centralités de quartier. La qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré, mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied ou à vélo. Le trafic automobile de transit y est en revanche fortement découragé. »³⁹

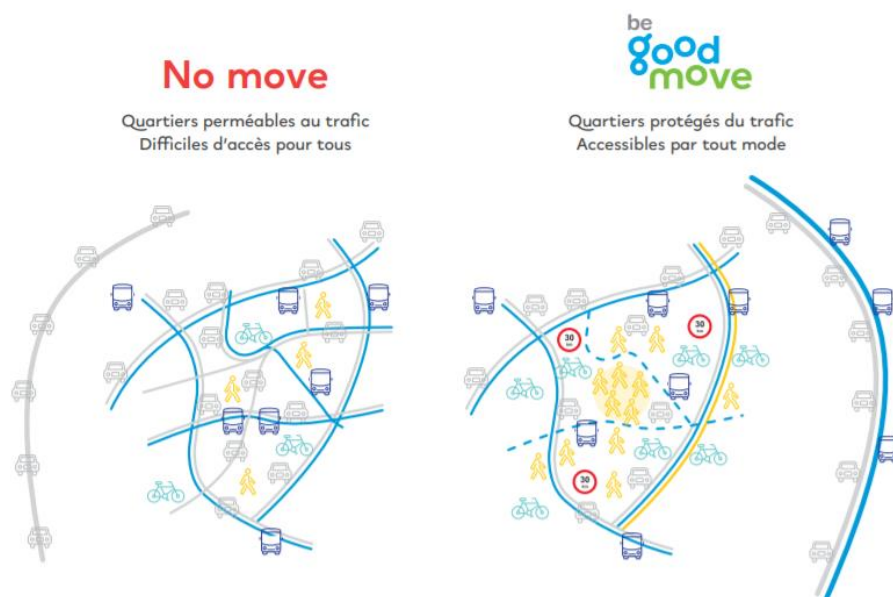


Illustration du concept de mailles apaisées et du report du trafic routier (source : GoodMove : Plan régional de mobilité 2020-2030, sur [Mobilite-mobiliteit.brussels](https://mobilite-mobiliteit.brussels), p. 76, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf >).

³⁸ « Mettre en place les plans de circulation et les mailles pour apaiser les quartiers et offrir aux modes actifs et aux transports publics de larges zones libérées du trafic de transit » (voir GoodMove – Good Neighbourhood, sur [Mobilite-mobiliteit.brussels](https://mobilite-mobiliteit.brussels), < <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-neighbourhood> >).

³⁹ GoodMove : Plan régional de mobilité 2020-2030, sur [Mobilite-mobiliteit.brussels](https://mobilite-mobiliteit.brussels), p. 75, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf >.

Cette façon de faire a toutefois pour inconvénient de concentrer le trafic (et toutes les nuisances qui y sont liées : pollution, nuisances sonores, vibrations, etc.) sur certains grands axes, souvent déjà fort fréquentés, et habités par une population plus précarisée.

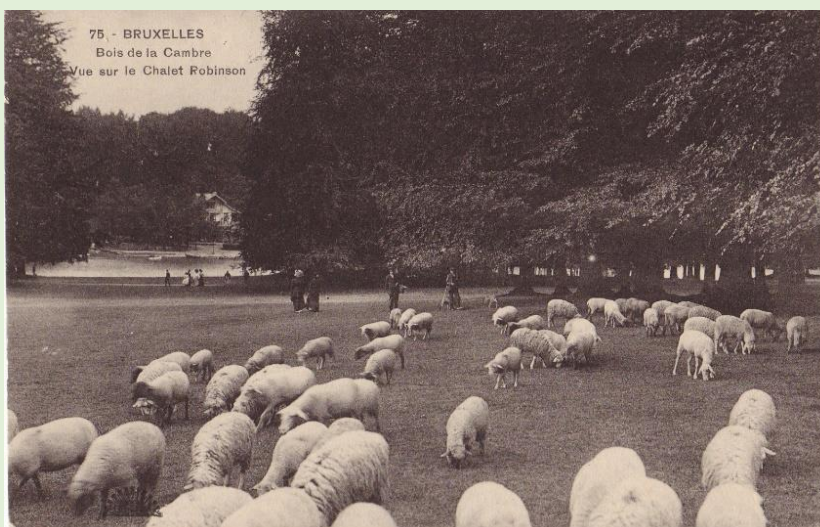
Mettre en place un plan de circulation de ce type n'est donc pas suffisant : la meilleure solution est donc de faire baisser le trafic automobile dans l'ensemble de la Région, au moyen de mesures fortes, et pas seulement d'incitants (notamment le développement des transports en commun, qui, répétons-le, sont déjà très présents). La mise en place d'une taxe kilométrique, l'augmentation des tarifs de stationnement, la destruction de certaines infrastructures dédiées (viaducs, tunnels, etc.) sont autant de mesures nécessaires pour faire diminuer drastiquement le nombre de voitures dans Bruxelles.

3. Proposition n°21 – Pour une gestion régionale au service de tous les Bruxellois

Historique de la gestion des parcs et jardins de la Ville de Bruxelles

L'histoire de la gestion des parcs et jardins de la Ville de Bruxelles est marquée par l'intervention d'un fonctionnaire particulier : l'Inspecteur des Plantations. Cette fonction sera occupée notamment par Louis Fuchs (1818-1904), Edouard Keilig (1827-1895), nommé en 1868 et, en 1904, par Jules Buysens (1872-1958).

Les missions du Service des Plantations, sont multiples : entretien et installation des clôtures, des revêtements, du mobilier, des statues et des constructions, ramassage des déchets, nettoyage des bassins et des étangs, élagage, abattage et transplantations d'arbres, taille des massifs, entretien des pelouses (pour la tonte desquels on recourt notamment à des troupeaux de moutons, pratique abandonnée dans les années 1930 au bois de La Cambre), et bien entendu composition et entretien des massifs floraux et végétaux. Pour mener à bien ces tâches, l'Inspecteur des Plantations dispose d'une équipe relativement réduite composée de jardiniers, d'élagueurs et d'ouvriers.



Source : *Bois de La Cambre*, sur *Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale*, < <https://monument.heritage.brussels/fr/streets/9002> >.

Outre ces missions de gestion « quotidienne », ces Inspecteurs des Plantations s'illustreront à travers l'aménagement de plusieurs parcs : Fuchs conçoit le Jardin Zoologique (futur parc Léopold) à partir de 1861 ; Keilig, nous l'avons vu, sera responsable de l'aménagement du bois de La Cambre mais aussi des plantations du second tronçon de l'avenue Louise ; quant à Jules Buysens, on lui doit notamment la création du parc d'Osseghem, dans le cadre de l'exposition universelle de 1935, mais aussi la restauration des jardins de l'abbaye de La Cambre.

Le champ d'action du Service, et donc de l'Inspecteur des plantations s'agrandira au fur et à mesure de la création de nouveaux parcs et promenades à Bruxelles. Ainsi, lorsque Jules Buysens est en fonction, la Ville de Bruxelles compte 238 ha de parcs et promenades publics (parmi lesquels on compte aussi les cimetières), parmi lesquels « le bois de la Cambre et l'avenue Louise, le « parc de la Ville » ou parc de Bruxelles, le parc Léopold, les squares du nord-est (square Marie-Louise, avenue Palmerston, square Ambiorix, square Marguerite), le parc du palais d'Egmont (acquis en 1918), le parc forestier d'Osseghem, sur le plateau du Heysel (aménagé en 1935) »⁴⁰.

En ce qui concerne plus spécifiquement le bois de La Cambre, les successeurs de Keilig, dont Jules Buysens, s'attachèrent à respecter les intentions de celui-ci, notamment en maintenant l'équilibre entre le

⁴⁰ Odile DE BRUYN, *Jules Buysens, inspecteur des plantations et promenades de la Ville de Bruxelles (1904-1937)*, dans *Bruxelles Patrimoines*, n°23-24, septembre 2017, p. 72-85, ici p. 74, < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-23-24/article-23-24-6> >.

caractère forestier du site à son origine, et le caractère esthétique et pittoresque conféré par ses aménagements paysagers. Buysens s'attacha toutefois à introduire de nouvelles essences sur le site (tulipiers de Virginie, chênes d'Amérique, cèdres, douglas, etc.), dans le but de promouvoir une certaine variété au sein des massifs et en bordure des pelouses.

En 1976, le classement du bois en tant que site entraîne de nouvelles exigences en matière de gestion et d'entretien. Il en va de même pour sa reconnaissance comme zone Natura2000, en 2004. Plus récemment, le bois fait l'objet d'une campagne de restauration, selon un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Cette campagne permet une remise en ordre des plantations, mais aussi une réflexion sur les circulations, la rénovation d'infrastructures historiques, mais aussi la création de nouveaux équipements (plaine de jeux, buvette, etc.). Ces travaux se sont achevés en 2012. Aujourd'hui, les objectifs affichés de la gestion du bois consistent à pérenniser ce travail de restauration :

« Par exemple : rétablir et entretenir les échappées visuelles (suppression des plantations récentes qui limitent les perspectives, suppression de la végétation spontanée des lisières) ; éviter les échappées visuelles sur l'extérieur ; embellir la scénographie de certains lieux ; préserver et développer la biodiversité (en aérant, par exemple, les massifs forestiers pour favoriser le développement d'autres essences et le développement de la flore herbacée ou en favorisant les lieux d'accueil des espèces cavernicoles et xylophages...) ; maintenir les avenues même si certaines d'entre elles ne sont plus ouvertes à la circulation ; assurer une diversité de paysages ; maintenir le Bois dans un bon état de propreté ; maintenir la qualité des équipements et plus largement assurer la sécurité et le confort des usagers... »⁴¹

Aujourd'hui, force est de constater que la gestion et l'entretien quotidiens du bois de La Cambre laissent à désirer : ravinement de certains trottoirs et chemins, poubelles débordantes les jours de grande affluence, dégradation de certaines pelouses et massifs, retard dans le remplacement de mobilier dégradé, etc. Une situation plutôt problématique, lorsqu'on sait que le bois est classé comme site et qu'il a été récemment restauré, sans parler du gâchis financier. A une échelle plus large, les conflits d'usages du bois sont nombreux, au point de vue de la mobilité évidemment : les rivalités entre communes pour l'ouverture ou la fermeture du site se sont doublées de conflits entre usagers des différents modes de déplacement. Il faut aussi pointer le manque de mesures mises en œuvre pour réduire la vitesse des véhicules sur les artères du site, et la dangerosité que cela constitue pour les usagers actifs. La surcharge événementielle du site pose elle aussi question, surtout quand ces événements privatisent une partie du parc, au détriment des autres usagers, mais aussi des riverains, qui pâtissent des nuisances sonores et lumineuses jusqu'à des heures parfois tardives.

Cette mauvaise gestion ne touche pas seulement les usagers « humains » du parc. La circulation automobile, les événements et leurs conséquences sonores et lumineuses, le tassement de la terre et la dégradation des pelouses ont évidemment des répercussions sur les espèces végétales et animales qui habitent le bois. Il s'agit pourtant d'un espace d'importance au sein du maillage vert bruxellois, et aussi d'un site Natura2000 !

⁴¹ Muriel PIAZZA, *Le Bois de la Cambre*, Bruxelles, Ville de Bruxelles, 2014, p. 17-18, < [https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/LE_BOIS_DE_LA_CAMBRE - PARCS ET JARDINS DE LA VILLE DE BRUXELLES 1.pdf](https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/LE_BOIS_DE_LA_CAMBRE_-_PARCS_ET_JARDINS_DE_LA_VILLE_DE_BRUXELLES_1.pdf) >.

Les critiques à l'encontre de la Ville de Bruxelles dans sa gestion du bois sont récurrentes : l'incapacité (en termes financiers et humains) de la Ville à gérer un tel espace est souvent pointée, au grand dam de celle-ci.

Par sa taille, sa situation entre plusieurs communes bruxelloises, son importance pour la qualité de vie des Bruxellois, le bois de La Cambre est un parc d'ampleur régionale et mérite de voir sa gestion régionalisée. L'échelle régionale s'avère être la plus pertinente pour répondre à toutes les précédentes propositions : les compétences sont bien présentes au sein de Bruxelles Environnement, et la nécessaire gestion de la transversalité et coordination des acteurs répondent à des enjeux régionaux.

➤ **Rétroactes**

Le dossier du bois de La Cambre a remis sur la table celle de sa régionalisation, demandée par plusieurs partis de la majorité et de l'opposition, et ce depuis plusieurs années. En témoignent les nombreuses et récurrentes interpellations au Parlement bruxellois, depuis le début des années 2000⁴². La lecture des réponses des ministres successifs en charge de l'environnement, montre que la Région s'est toujours montrée favorable à la reprise de la gestion du bois, la commune d'Uccle également (et ce avant même la fermeture totale du bois dans le cadre de la pandémie)... mais pas la Ville de Bruxelles.

En **juin 2008**, interrogée au sujet de la rénovation et de la mise en valeur du bois de La Cambre, Evelyne Huytebroeck, alors Ministre de l'Environnement, regrettait que la Région ne soit pas en charge de la gestion du site, « dont la dimension, le taux de fréquentation, la richesse biologique et historique lui confèrent un intérêt régional indéniable. »⁴³. Elle affirmait également qu'un tel parc

« gagnerait à être entretenu et gardé par la Région, qui est à même de réaliser des économies d'échelle, lui permettant ainsi de disposer de services spécialisés dans tous les domaines nécessaires. Moyennant une augmentation des effectifs de la Région, je suis prête à soumettre au gouvernement une proposition de reprise en charge par la Région de ce joyau. Je n'ai toutefois pas connaissance d'une demande en ce sens de la Ville. »⁴⁴

La Ministre mettait également en lumière la nécessité de promouvoir une gestion plus cohérente des parcs entre la Région et les communes, voire même la gestion intégrale de tous les parcs bruxellois par la Région.

⁴² La lecture des interventions / interpellations sur le sujet révèle toutefois que, dans certains cas, demander une gestion régionale du bois est une manière d'empêcher la Ville de Bruxelles d'ouvrir et de fermer celui-ci à sa guise. Ces demandes réitérées ne sont donc pas toujours motivées par le souhait d'offrir aux habitants un véritable parc, calme et exempt de tout trafic motorisé, mais bien par la volonté de garantir l'ouverture du site aux véhicules.

⁴³ *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie- compte rendu intégral des interpellations et des questions orales*, 17.06.2008, p. 55, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2007-08/00085/images.pdf#page=48> >.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 56.

En **novembre 2016**, interpellée sur la question du transfert de plusieurs parcs communaux vers la Région, la Ministre de l'Environnement Cécile Fremault énonçait par exemple les différents critères pris en compte pour décider ou non du transfert d'un espace vert vers la Région :

- « - sa taille et son enjeu régional ;
- sa localisation en termes de continuité du maillage vert. Il peut s'agir, par exemple, d'un petit espace situé entre deux autres déjà repris par la Région ;
- son intégration et son potentiel de développement dans le maillage jeux, le maillage écologique, le maillage bleu et le maillage potager dans le cadre de la stratégie Good Food, le délasserement et le sport ;
- sa proximité avec des parcs déjà gérés par la Région, qui permet de réaliser des économies d'échelle. »⁴⁵

Force est de constater que le bois de La Cambre répond à chacun de ces critères : un parc de 122 ha, comptant parmi les plus grands de la Région, un emplacement à la croisée de plusieurs communes et une fréquentation par un public venu de toute la Région (et même au-delà) ; sa proximité avec la forêt de Soignes, déjà gérée par la Région et dont il constitue la continuité physique et biologique ; sa place dans le maillage écologique et son importante utilisation à des fins sportive et de délasserement ; sa proximité avec un grand nombre d'espaces verts déjà gérés par la Région (forêt de Soignes, jardins de l'abbaye de La Cambre, jardins du Roi, parc Tenbosch)⁴⁶.

En **octobre 2017**, une proposition de résolution visant à « la cession du Bois de la Cambre de la Ville de Bruxelles à la Région bruxelloise »⁴⁷ était déposée par les députés Céline Delforge, Arnaud Pinxteren et Annemie Maes. Le texte mettait notamment en exergue l'incohérence du fait que la Ville de Bruxelles prenne à sa seule charge les coûts d'entretien et de gestion bois, alors que ses habitants sont loin d'en être les principaux utilisateurs. La proposition de résolution semble être restée lettre morte : l'année suivante, la reprise de la gestion du parc par Bruxelles Environnement n'était, à la Ville, « pas du tout à l'ordre du jour »⁴⁸.

Il convient aussi de noter qu'en **mai 2018**, en rendant son avis sur le plan de gestion de la forêt de Soignes, la Commission régionale de Développement s'interrogeait également sur

« Le fait que le Bois de la Cambre n'y soit pas intégré. Le bois de la Cambre est en effet une prolongation de la forêt de Soignes et fait partie d'un même

⁴⁵ *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 08.11.2016, p. 45-49, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/big/2016-17/00020/images.pdf#page=45> >.

⁴⁶ Véronique LAMQUIN, *Bruxelles : et si la Région entretenait elle-même son Bois de la Cambre ?* dans *Le Soir*, 25.11.2019, < <https://www.lesoir.be/262543/article/2019-11-24/bruxelles-et-si-la-region-entretenait-elle-meme-son-bois-de-la-cambre> >.

⁴⁷ *Proposition de résolution visant la cession de la gestion du Bois de la Cambre de la Ville de Bruxelles à la Région bruxelloise*, Parlement bruxellois, 05.10.2018, p. 2, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2017-18/133105/images.pdf> >.

⁴⁸ Patrice LEPRINCE, *La Région bruxelloise reprend la gestion de sept parcs communaux*, dans *Le Soir*, 09.07.2016 < <https://www.lesoir.be/167209/article/2018-07-09/la-region-bruxelloise-reprend-la-gestion-de-sept-parcs-communaux> >.

écosystème. Il s'agit de l'intégrer dans une vision globale, malgré une gestion différenciée du fait de ses différents usages. »

Et d'ajouter « qu'il serait logique, à terme, d'en confier la gestion à Bruxelles Environnement »⁴⁹.

En **décembre 2019**, toujours au sujet des transferts de gestion des parcs communaux vers la Région, le Ministre de l'Environnement Alain Maron rappelait l'importance régionale du bois de La Cambre :

« Son positionnement au sud de Bruxelles, sa morphologie et les voiries qui le traversent (système de double boucle), en font l'une des principales portes d'entrée au sud de Bruxelles. Il draine un public et des événements d'ampleur régionale, voire transrégionale, ce qui donne du sens à une reprise en gestion régionale du bois de la Cambre. »⁵⁰

Le ministre indiquait en outre que le transfert de la gestion du bois de la Ville vers la Région était « sur la table », sans que de véritables négociations entre les deux parties aient toutefois déjà été entamées. La presse relayait également une volonté plus claire de la Ville de Bruxelles de se pencher sur ce dossier.

Enfin, **au cours des années 2020 et 2021**, dans le cadre des nombreuses discussions relatives à l'ouverture / fermeture du bois de La Cambre au trafic automobile, la volonté de régionaliser la gestion du site a été maintes fois réaffirmée, tant par les élus uclois que par les ministres régionaux Alain Maron et Elke Van den Brandt⁵¹. Le dossier de la régionalisation semble d'ailleurs assez avancé : en effet, selon Elke Van den Brandt

« M. Maron prend la question à cœur et est prêt à gérer ce bois avec son administration dès que la régionalisation sera effective. C'est positif. La régionalisation du bois de la Cambre, presque réalisée sous la législature précédente, n'est pas encore d'actualité. Je constate que le ministre compétent au niveau régional et le bourgmestre de la Ville de Bruxelles y sont assez favorables. »⁵²

➤ **La gestion des parcs communaux par Bruxelles Environnement**

Dans cette optique, Bruxelles Environnement (qui, en 2020, gère 106 espaces verts bruxellois, soit une superficie totale de 525 ha, ce qui en fait le principal gestionnaire d'espaces verts

⁴⁹ Plan de gestion multifonctionnel de la forêt de Soignes, avis de la Commission régionale de Développement, 31.05.2018, p. 3-4, < <http://www.crd-goc.brussels/sites/default/files/2021-01/18039-1967ADfr.pdf> >.

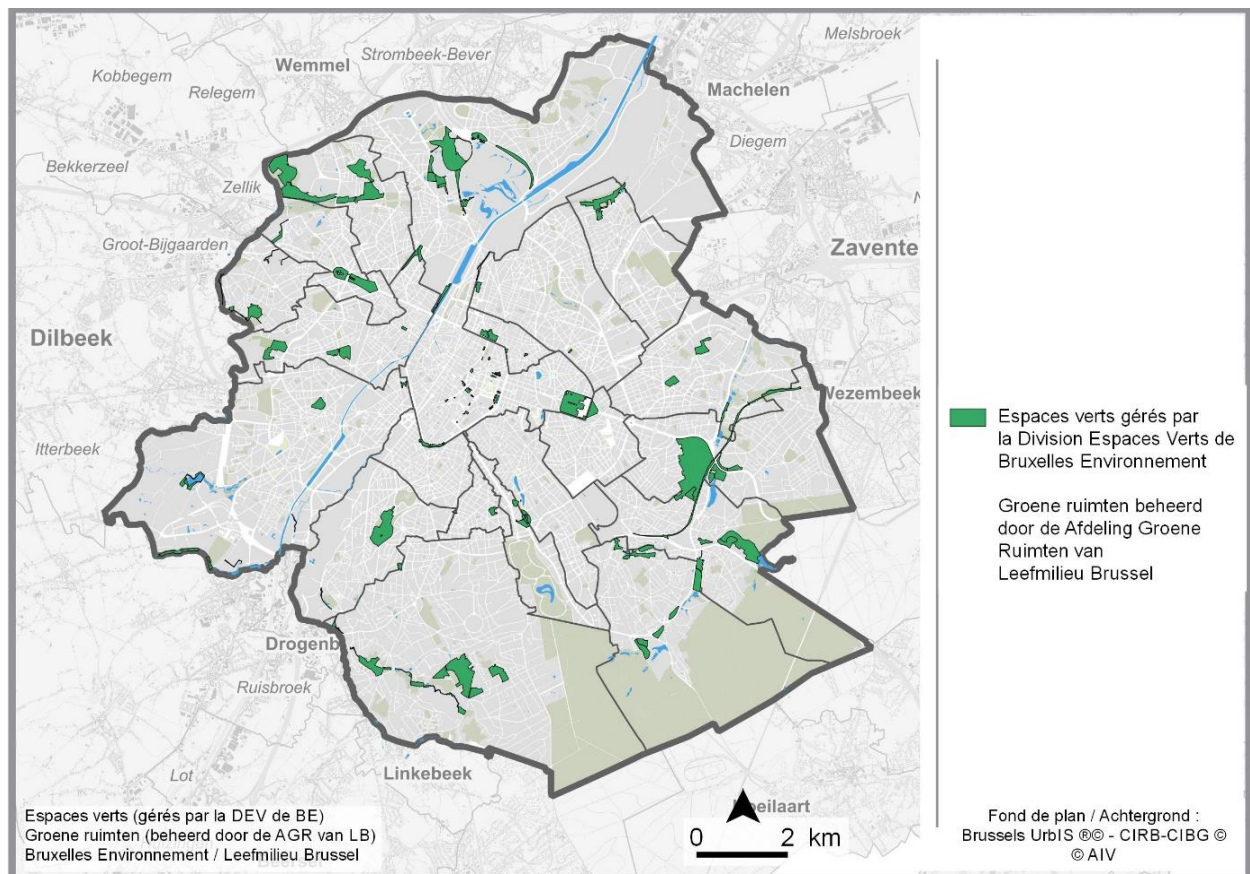
⁵⁰ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions, 04.12.2019, p. 57-58, < <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2019-20/00034/images.pdf#page=55> >.

⁵¹ Arthur SENTÉ, *Mobilité : au bois de la Cambre, on redoute la guerre des modes*, op. cit.

⁵² Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de la mobilité - compte rendu intégral des interpellations et des questions, 29.09.2020, p. 29-30, < <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2020-21/00003/images.pdf> >.

publics de la Région⁵³) deviendrait le principal acteur de la gestion du bois : dans la mesure où les véhicules n'ont pas vocation à circuler sur le site (mis à part les véhicules d'urgence et de livraison à destination des établissements implantés dans le bois). Bruxelles Mobilité pourrait être impliquée principalement dans la gestion des voiries (dont certaines accueilleront toujours la circulation des véhicules de la STIB (bus 41)).

- ⇒ Le bois de La Cambre deviendrait ainsi le plus vaste des espaces verts gérés par la Région (si on fait exception de la forêt de Soignes). Actuellement, le podium est occupé par le parc de Woluwe (69 ha), une partie du parc Roi Baudouin (34 ha) et le Kauwberg à Uccle (32 ha)⁵⁴.



La reprise d'un parc par la Région ne serait pas une nouveauté. L'administration régionale reçoit d'ailleurs de nombreuses demandes en ce sens, de la part des communes, qui considèrent la gestion de ces espaces comme une trop grosse charge. Depuis la fin de l'année 2014, la Région a d'ailleurs reçu une trentaine de demandes en ce sens, émanant des communes⁵⁵ :

⁵³ Ce chiffre correspond aux espaces verts gérés par la Division Espaces Verts, auquel il faut ajouter les espaces gérés par la sous-division Nature et Forêt. Les deux cumulés, ce sont 2375 ha qui sont gérés par Bruxelles Environnement. Voir *Les espaces verts gérés par Bruxelles Environnement*, sur environnement.brussels, février 2020, < <https://environnement.brussels/l'environnement-etat-des-lieux/en-detail/espaces-verts-et-biodiversite/les-espaces-verts-geres-par> >.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 04.12.2019, p. 55, < <http://weblex.brussels/data/crb/big/2019-20/00034/images.pdf#page=55> >.

- En 2016, Bruxelles Environnement a ainsi entamé des négociations pour la reprise des parcs Forestier (Anderlecht), Marie-José, Albert et de la Ligne 28 (Molenbeek-Saint-Jean). A cette occasion, la Région alloue 2 millions, à consacrer aux frais de personnel (1,8 million, pour engager 43 équivalents temps plein), à son fonctionnement et à son équipement (200.000 euros : vêtements, GSM, ordinateurs, logistique). La reprise est effective en 2017⁵⁶.
- En 2018, et avec 1,5 millions supplémentaires, c'est au tour des parcs Saint-Vincent et du Bon Pasteur (Evere), Tercoigne (Watermael-Boitsfort), du Val d'Or (Woluwe-Saint-Lambert) et de la Sauvagère (Uccle) de passer dans le giron régional⁵⁷.

Espaces verts gérés par la Division Espace verts (Bruxelles Environnement) par commune (superficies en ha)				
Source : Bruxelles Environnement - Division Espaces verts, janvier 2020				
Anderlecht	16,57	Bruxelles-ville (suite)	Molenbeek Saint-Jean	23,60
Promenade verte - canal	0,28	Parc du Cinquantenaire (partie)	Parc Albert	2,56
Ferme Régionale	1,26	Parc Sobieski	Parc Bonnevie	0,54
Parc de la Pede	3,37	Parvis Saint Michel/Sainte Gudule	Parc de la ligne 28 (partie)	1,87
Parc de la Rosée	0,81	Place du Trône	Parc Marie-José	5,77
Parc Forestier	4,62	Porte de Ninove (partie)	Parc Scheutbos	9,93
Vogelenzang	6,23	Quai des Matériaux	Porte de Ninove (partie)	2,08
		Quai des Matériaux - Espace Beco (partie)	Quai des Matériaux - Espace Beco (partie)	0,03
		Rue de la Loi - Sénat	Tour & Taxis (partie)	0,82
		Site technique & serres du Stuyvenberg		
Auderghem	49,94	Square de la Putterie	Saint-Gilles	0,33
Clos des Pommiers Fleuris	0,12	Square des Ursulines	Cité Fontainas	0,17
Jardin Massart	5,17	Square du 21 Juillet	Parc de la Porte de Hal	0,16
Parc Bergoje	1,88	Square du Petit Sablon		
Parc de Woluwe (partie)	9,86	Square Jean de Bologne	Saint-Josse-ten-Noode	5,56
Parc Seny (partie)	2,21	Tour & Taxis (partie)	Jardin Botanique	4,32
Parc Ten Reuken (partie)	1,19	Tour Anneessens	Parc de Liedekerke	0,28
Pépinière de Woluwé	3,13	Van Praet	Square H. Frick	0,36
Promenade du Chemin de Fer (partie)	5,10			
Rouge-Cloître	21,28			
		Etterbeek	4,54	Schaerbeek
Berchem Sainte-Agathe	9,85	Parc du Cinquantenaire (partie)	4,54	Parc Dailly
Bois du Wilder	7,33			0,28
Cognassier	0,18	Evere	14,40	Parc de la Senne (partie)
Kattebroek	0,44	Parc du Bon Pasteur (partie)	14,40	Parc Gaucheret
Vieux-Poirier	1,02			1,81
Zavelenberg	0,89			
		Forest	23,69	Uccle
Bruxelles-ville	54,01	Bempt	0,46	Carré Tillens (partie)
Abords boulevard Pachéco	0,03	Carré Tillens (partie)	0,09	Kauwberg
Promenade verte - chemin du tram	0,25	Parc de l'Abbé Froidure (partie)	0,14	Keyenbempt
Colonne du Congrès	0,23	Parc Duden	22,68	Promenade verte - Kinsendaal
Drève Ste Anne	3,06	Square Lainé	0,33	Promenade verte - Marconi
Eglise de la Madeleine	0,03			Parc de la Sauvagère
Gare du Congrès	0,18	Ganshoren	9,60	Parc Fond'Roy
Jardin Colonial	2,43	Nestor Martin	2,19	Plaine du Bourdon
Jardin de la présidence RBC	0,18	Parc Basilique du Sacré-Cœur (partie)	2,68	Plateau Engeland
Jardin de la rue de Ruisbroek	0,09	Parc Elisabeth (partie)	0,87	Prairie Dolez
Jardin de la Tour Japonaise	0,31	Parc Roi Baudouin (partie)	3,86	
Jardin du Conservatoire	0,05			Watermael-Boitsfort
Jardin du Mont des Arts	0,67	Izelles	4,95	Parc de la Héronnière
Jardin du Palais des Académies	1,30	Jardin du Roi	0,27	Parc du Jagersveld
Jardin du Pavillon Chinois	3,55	Parc Abbaye de la Cambre	2,43	Parc du Leybeek
Jardin du Roi (partie)	1,24	Parc de l'Abbé Froidure	0,19	Parc Seny (partie)
Jardins du Fleuriste de Stuyvenberg	3,37	Parc Tenbosch	2,06	Parc Ten Reuken (partie)
Languelette du Belvédère	0,48			Parc Teroigne
Montagne de la Cour	0,14	Jette	65,98	Parc Tournay-Solvay
Monuments des Anglais	0,03	Bois de Dieleghem	11,97	
Notre Dame de Laeken	0,55	Bois du Laerbeek	21,62	Woluwe Saint-Lambert
Parc Abbaye de la Cambre (partie)	2,93	Parc Roi Baudouin (partie)	32,39	Mise à ciel ouvert de la Woluwe
Parc de la ligne 28 (partie)	0,39			Parc Georges-Henri
Parc de la Porte de Hal (partie)	2,63	Koekelberg	14,12	Promenade verte - Parking Fallon
Parc de la Senne (partie)	0,60	Parc Basilique du Sacré-Cœur (partie)	2,96	Promenade du Chemin de Fer (partie)
Parc de Laeken	28,87	Parc Elisabeth (partie)	11,16	Val d'Or
Parc du Bon Pasteur (partie)	0,41			5,73
				Woluwe Saint-Pierre
				Parc Bovenberg
				Parc de Woluwe (partie)
				Parc des Etangs Mellaerts
				Parc Parmentier
				Promenade du Chemin de Fer (partie)
				7,82

⁵⁶ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions, 25.04.2017, p. 16, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/big/2016-17/0091/images.pdf#page=15> >.

⁵⁷ Patrice LEPRINCE, La Région bruxelloise reprend la gestion de sept parcs communaux, op. cit. ; La Région bruxelloise va reprendre la gestion de quatre parcs communaux, sur BX1, 10.07.2018, < <https://bx1.be/categories/news/region-bruxelloise-va-reprendre-gestion-de-parcs-communaux/> >.

Une manière pour la Région, d'assurer une continuité dans la gestion du maillage vert. En d'autres termes, récupérer la gestion des espaces vert communaux doit permettre à de mieux entretenir, valoriser et développer les continuités écologiques⁵⁸, mais pas uniquement :

« Cette reprise en gestion de parcs communaux par la Région permet de renforcer le réseau des parcs régionaux [...] Elle facilitera par ailleurs la réalisation de projets d'envergure régionale tels que la promenade verte, les maillages vert et bleu, le maillage jeu ou le développement des activités sportives dans les parcs. »⁵⁹

➤ **Les avantages d'une gestion régionale**

Confier à Bruxelles Environnement la gestion du bois de La Cambre présente plusieurs avantages :

- Un personnel (naturalistes, paysagistes, jardiniers, etc.) qualifié dans la gestion d'espaces verts (et notamment d'espaces verts à haute valeur écologique... et patrimoniale !), que l'on ne pouvait logiquement pas retrouver au sein d'une administration communale ;
- Des moyens (financiers et humains) plus importants alloués à la gestion du site (entretien, mise en valeur et protection de la biodiversité, surveillances, etc.), dans la mesure où les exigences qualitatives de Bruxelles Environnement sont supérieures à celles de la Ville de Bruxelles⁶⁰ ;
- Une gestion conjointe du bois de La Cambre et de la forêt de Soignes : si la nature, les usages, et donc la gestion de ces deux espaces sont différents, il ne faut pas oublier qu'ils sont intimement liés (ils font partie du même écosystème), le bois constituant la continuité écologique de la forêt. Confier la gestion du bois à la Région permettra de développer une vision plus globale de ces deux espaces, tout en développant des méthodes de gestion adaptées à chacun d'eux ;
- Des économies d'échelle en termes de coûts : l'ajout de 122 ha au « portefeuille » de Bruxelles Environnement nécessitera évidemment l'engagement de personnel et l'achat de matériel supplémentaires mais l'achat groupé de plants, de matériel, etc. permettra de réaliser des économies d'échelle. L'expertise des paysagistes, jardiniers et autres professionnels des parcs et jardins entre également dans cette considération ;
- Une meilleure répartition des événements entre les différents espaces verts gérés par la Région⁶¹, sur base de critères mis en place par celle-ci (adéquation du lieu avec l'événement projeté, pertinence des activités envisagées pour les habitants de la Région, etc.). On peut aussi envisager un calendrier précis des événements projetés, une tournante entre différents espaces pour un événement récurrent, etc.

⁵⁸ *Ibidem.*

⁵⁹ *Les espaces verts gérés par Bruxelles Environnement, op. cit.*

⁶⁰ *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions, 04.12.2019, p. 58, < <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2019-20/00034/images.pdf#page=55> >.*

⁶¹ Sur l'année 2013, 500 autorisations avaient été octroyées par Bruxelles Environnement pour l'organisation d'événements dans les espaces verts **de son ressort** (voir Serge KEMPENEERS, *Bruxelles, ville verte, ville nature*, dans *Bruxelles Patrimoines*, n°09, 2013, p. 4-23, ici p. 18, < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-9/article-9-1> >).

Enfin, les décisions concernant le bois, qu'elles touchent à sa biodiversité, ses usages, le type de mobilité qui y trouve sa place, l'organisation d'événements en son sein, etc. seront prises à l'échelle régionale : il ne sera plus possible pour une commune de faire cavalier seul sans tenir compte des desiderata de ses voisines. Une évidence lorsqu'il s'agit d'un parc d'une telle ampleur, situé aux confins de plusieurs communes.

Transfert de moyens de la Ville vers la Région Pour ce faire, il conviendra d'allouer à la Région les moyens nécessaires à cette reprise de gestion. En 2019, l'échevine des espaces verts de la Ville de Bruxelles, Zoubida Jellab, évaluait à 1,5 million par an le coût de la gestion du bois (600 000 euros pour les 12 jardiniers, 500 000 pour leurs équipements, 400 000 pour l'entretien « ordinaire », tel l'élagage, les plantations, la réparation des chemins, etc.⁶²). Dans le cas d'une gestion régionale, on peut s'attendre toutefois à voir cette somme augmenter, dans la mesure où l'administration régionale sera capable de déployer plus de moyens et où l'expertise et la qualité du travail fourni par le personnel de Bruxelles Environnement a un prix. Cette augmentation pourra toutefois être compensée par des économies d'échelle liées au grand nombre de parcs et espaces naturels que la Région gère dans les environs (comme par exemple la forêt de Soignes).

- ⇒ Toutefois, l'attente de la régionalisation du bois ne doit pas être une raison pour postposer toute autre mesure destinée à améliorer l'expérience de ceux qui visitent le site : en d'autres termes, régionaliser la gestion du bois ne doit pas empêcher, dès à présent, de le fermer à la circulation automobile !

⁶² Véronique LAMQUIN, *Bruxelles : et si la Région entretenait elle-même son Bois de la Cambre*, op. cit.

Conclusion – acter la réhabilitation du bois en tant que parc et espace public, pour les habitants

Besoin d'un retournement historique : le bois en tant que parc

Sortir l'affaire, pour ne pas dire la saga, du bois de La Cambre, de la maltraitance dans laquelle le traitement médiatique et politique l'avait fourvoyé : tel était le premier objectif des prises de position puis des ateliers de l'ARAU. Soumettre un parc urbain à des gestions de flux automobiles n'est urbanistiquement pas acceptable, et n'est pas juste. Et pourtant, l'incongruité évidente de cette approche reste encore présente fin 2021 et ne semble toujours pas déranger certains médias et élus, qui s'acharnent à faire valoir la logique automobile contre la pensée des habitants et des activistes de l'environnement urbain.

Il était utile de rappeler que bois de La Cambre, en tant que parc historique et lieu de sortie verte, extrêmement prisé depuis son origine par la population bruxelloise, a été un moteur de l'urbanisation et de l'organisation le long des axes permettant d'y accéder (croissance urbaine, création de lignes de tram/vicinaux, et organisation de « promenades vertes »). Que le parc ait subi, dans la période contemporaine, un conditionnement dicté par la circulation automobile de transit, est une évolution contre-nature et dommageable, pour (l'avenir de) la ville. En d'autres termes, la soumission d'un parc et de ces usagers aux contraintes routières est une situation anormale.

Il fallait donc aussi pouvoir tirer parti du scandale, en le détournant ! A travers la présente étude, l'ARAU, défenseur historique du cadre de vie des Bruxellois mais aussi de l'institution régionale, a voulu exposer qu'il y a à la fois une responsabilité *politique* à dénoncer une situation qui n'a que trop perduré (la confiscation d'un parc pour une fonction routière de transit) mais aussi et surtout une opportunité d'avancer une vision (*a priori* assez consensuelle - la fin de l'ère automobile dans les projets urbains). Pour faire évoluer concrètement ce dossier, l'ARAU a développé et résumé des propositions claires, à même de rétablir l'identité et le rôle du bois de La Cambre en tant que lieu de ressourcement pour les Bruxellois : un parc conçu pour la promenade et pour mettre à disposition des « urbains » un paysage naturel offrant, prioritairement, récréation et contemplation.

- ⇒ Dès lors, **comment** rendre au bois sa fonction de parc dans son intégrité et comment redéployer à ses abords les atouts urbanistiques originels des axes qui le longent ? Le bois a besoin d'un retournement historique, avec une Région forte aux manettes, pour s'affranchir clairement et définitivement de l'approche routière : un travail de re-création, à l'échelle régionale, au profit de la récréation de tous les Bruxellois, est indispensable.

Une nouvelle portée symbolique – le bois en tant qu'espace public

Au-delà de la première portée symbolique des propositions ici développées par l'ARAU (à savoir leur inscription dans un « changement de paradigme » plus global) il faut également rappeler que, plus récemment, s'est superposée à la saga focalisée sur la circulation

automobile, une autre mobilisation « libertaire », dans le contexte de restriction des sorties liées à la pandémie. Le bois a clairement endossé une fonction nouvelle d'échappatoire en devenant le théâtre de revendications plus larges. Une portée symbolique complémentaire s'est vue confirmée ; l'identité du bois en a été augmentée. Sans prendre position sur les fondations de ces initiatives et de leurs dérives, il s'avère indéniable que l'histoire récente a fait du bois, lieu de promenades, un lieu de manifestation, à l'échelle régionale.

Si ce mouvement a (re)confirmé un attachement au bois de la jeune génération, il a aussi fait écho à une autre maltraitance subie par l'espace vert, qui ne découle pas de la voiture, mais d'une absence de maîtrise, par les pouvoirs publics, des grands événements festifs en général. La surexploitation événementielle détériore durablement le bois et les présentes propositions entendent également y remédier.

Le bois de La Cambre doit rester un espace public calme, accessible à tous, tout le temps.



Sources

- Ancienne maison forestière « le Hangar », sur *Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale*, < <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/15740> >.
- Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, 1^{er} décembre 1975, art. 22bis, sur *Code-de-la-route.be*, < <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route/182-art22bis> >.
- M.B., *Bois de la Cambre : les poubelles débordaient dès ce dimanche matin*, dans *La Capitale*, 21.02.2021, < <https://lacapitale.sudinfo.be/752120/article/2021-02-21/bois-de-la-cambre-les-poubelles-debordaient-des-ce-dimanche-matin> >.
- Oillo BENOIT, *Le tramway pour transporter des marchandises en ville ?*, dans *Transports urbains*, 2009, n°116, p. 22-25 < <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2009-2-page-22.htm> >.
- Samia BEZIOU, *Cambre, bois de La*, dans éd. Serge JAUMAIN, *Dictionnaire d'histoire de Bruxelles*, Bruxelles, Prosopon, 2013, p. 148-149.
- *Bois de la Cambre : plus de sécurité pour les cyclistes et personnes à mobilité réduite*, sur *GRACQ.org*, 18.10.2020, < <https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/bois-de-la-cambre-plus-de-securite-pour-les-cyclistes-et-personnes-mobilite> >.
- *Bois de La Cambre*, sur *brussels.gardens*, [en ligne] < <https://gardens.brussels/fr/espaces-verts/bois-de-la-cambre> >.
- *Bois de La Cambre*, sur *Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale*, < <https://monument.heritage.brussels/fr/streets/9002> >.
- Céline BRANDELEER et Thomas ERMANS, *Espace pour le transport public*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 88-99, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public_suite.pdf >.
- Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf >.
- *Brusselsgardens*, < <https://gardens.brussels/fr/espaces-verts> >.
- *Calendrier 2019 – Bois de la Cambre*, sur *brussels.be*, < https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Calendrier_2019_-_Bois_de_la_Cambre.pdf >.
- *CarGoTram freight tram service comes to an end*, sur *RailwayGazette.com*, 19.01.2021, < <https://www.railwaygazette.com/light-rail-and-tram/cargotram-freight-tram-service-comes-to-an-end/58270.article> >.
- Paulo CHARRUADAS, *Bruxelles et ses communes. Une région, une histoire*, dans éd. Serge JAUMAIN (éd.), *Histoire et patrimoine des communes de Belgique. La Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Racines, 2008, p. 13-50.

- *Chaussée de Waterloo*, sur *La mobilité au sud d'Uccle*, < <http://users.skynet.be/boisdeverrewinkel/mobilite/html/7-demain-1-waterloo.htm> >.
- *Courrier adressé aux autorités régionales et communales*, sur *GRACQ.org*, 13.10.2020, < https://www.gracq.org/sites/default/files/20201013_-_courriersecuriteboiscambre.pdf >.
- Nicola DA SCHIO, *Parks for Kings, Parks for Cars, Parks for People*, sur *Clearing House*, 24.06.2020, < <http://clearinghouseproject.eu/2020/06/24/parks-for-kings-cars-people/> >.
- Nicola DA SCHIO, Claire PELGRIMS, Sebastiano CINCINNATO et Anneloes VANDENBROUCKE, *Between Green Spaces and Mobility : exploring diverging perspectives on the admission of motorised traffic in the Bois de la Cambre*, Brussels Studies Institute, 2021, < <https://isz9ti2et7h82d9ytr2q7cxz-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/Between-Green-Spaces-and-Mobility-2021-2-1.pdf> >.
- Odile DE BRUYN, *Jules Buysens, inspecteur des plantations et promenades de la Ville de Bruxelles (1904-1937)*, dans *Bruxelles Patrimoines*, n°23-24, septembre 2017, p. 72-85, < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-23-24/article-23-24-6> >.
- Odile DE BRUYN et Benoît FONDU, *Un autre art de construire. Le paysagisme et le génie rural*, dans *Bruxelles Patrimoines*, n°3-4, septembre 2012, p. 102-115, < <http://erfgoed.brussels/fr/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-3-4/article-3-4-8> >.
- *DéFI veut aménager une piste cyclable avenue Louise*, sur *Défi.eu*, 20.05.2020, < <https://defi.eu/defi-veut-amenager-une-piste-cyclable-avenue-louise/> >.
- Pauline DEGLUME, *Il faut opposer les modes de transport*, dans *L'Echo*, 17.04.2019, < <https://www.lecho.be/opinions/edito/il-faut-opposer-les-modes-de-transport/10117782.html> >.
- Isabelle DOUILLET et Cécile SCHAACK, *L'avenue Louise et les rues adjacentes. Considérations historiques, urbanistiques et architecturales*, sur *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*, < https://monument.heritage.brussels/files/cities/1001/documents/bois_cambre_bruxelles_extensions_sud.pdf >.
- Isabelle DOUILLET et Cécile SCHAACK, *Le bois de La Cambre*, sur *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*, < https://monument.heritage.brussels/files/cities/1001/documents/bois_cambre_bruxelles_extensions_sud.pdf >.
- Xavier DUQUENNE, *L'avenue Louise à Bruxelles*, Bruxelles, Edité par l'auteur, 2007.
- Xavier DUQUENNE, *Le Bois de la Cambre*, Bruxelles, Edité par l'auteur, 1989.
- Xavier DUQUENNE, *Le Bois de la Cambre*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, (coll. *Bruxelles Ville d'Art et d'Histoire*), 2001, < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/bvah/le-bois-de-la-cambre> >.
- *Evolution des temps de parcours par itinéraire*, sur *Cambre.brussels*, < <https://www.cambre.brussels/trafic-automobile> >.
- F., *La future ligne de tram vers l'aéroport de Bruxelles National sera exploitée par la Stib* (INFOGRAPHIE), sur *DHnet.be*, 22.01.2021, <

<https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/la-future-ligne-de-tram-vers-l-aeroport-sera-construite-par-de-lijn-et-exploitee-par-la-stib-600abd399978e227dfcc617a> >.

- *Fréquentation.cambre*, sur *Cambre.brussels*, < <https://www.cambre.brussels/r%C3%A9sultats-proximus> >.
- *GoodMove – Good Neighbourhood*, sur *Mobilite-mobiliteit.brussels*, < <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-neighbourhood> >.
- *GoodMove : Plan régional de mobilité 2020-2030*, sur *Mobilité-mobiliteit.brussels*, p. 75, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf >.
- Eric HENNAUT et Ursula WEISER BENEDETTI, *Designed Landscapes. Brussels 1775-2020 - Deux siècles et demi de parcs et jardins publics dans la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, CIVA, 2019, < https://civa.brussels/sites/default/files/civa-dossierpresse_designed_landscapes-fr_final_o.pdf >.
- Éric HENNAUT, *Les premières extensions de la ville 1800-1864*, dans éd. Éric HENNAUT et Ursula WEISER BENEDETTI, *Bruxelles. Deux siècles et demi de parcs et jardins publics, 1775-2020*, Bruxelles, CIVA, 2019, p. 59-65.
- *Histoire du parc*, sur *Bois de La Cambre*, < <https://www.boisdelacambre.brussels/le-bois/histoire/> >.
- Isabelle JANSSENS et Pierre VANDERSTRAETEN, *Espaces partagés : du concept à la mise en œuvre*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 42-49, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf >.
- Serge KEMPENEERS, *Bruxelles, ville verte, ville nature*, dans *Bruxelles Patrimoines*, n°09, 2013, p. 4-23, < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-9/article-9-1> >.
- *La chaussée de Waterloo doit entrer dans un nouveau chapitre de son histoire !*, sur *ARAU.org*, 25.11.2020, < <https://www.arau.org/fr/la-chaussee-de-waterloo-doit-entrer-dans-un-nouveau-chapitre-de-son-histoire/> >.
- Véronique LAMQUIN, *Bruxelles : et si la Région entretenait elle-même son Bois de la Cambre ?* dans *Le Soir*, 25.11.2019, < <https://www.lesoir.be/262543/article/2019-11-24/bruxelles-et-si-la-region-entretenait-elle-meme-son-bois-de-la-cambre> >.
- Véronique LAMQUIN, *Bois de la Cambre rouvert aux voitures : pas de Central Park pour Bruxelles*, dans *Le Soir*, 27.05.2020, < <https://www.lesoir.be/303368/article/2020-05-27/bois-de-la-cambre-rouvert-aux-voitures-pas-de-central-park-pour-bruxelles> >.
- *La navette autonome de la STIB accessible au public*, sur *STIB.prezly.com*, 27.06.2019, < <https://stib.prezly.com/la-navette-autonome-de-la-stib-accessible-au-public> >
- *La problématique de la logistique et du transport de marchandises en ville*, dans Mathieu STRALE, Philippe LEBEAU, Benjamin WAYENS, Michel HUBERT et Catherine MACHARIS, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°4 : *Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives*, Bruxelles, Région de Bruxelles Capitale, 2015, p. 5-17, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_o.pdf >.

- *La Région bruxelloise va reprendre la gestion de quatre parcs communaux*, sur BX1, 10.07.2018, < <https://bx1.be/categories/news/region-bruxelloise-va-reprendre-gestion-de-parcs-communaux/> >.
- *Le bois de la Cambre est un parc, pas une autoroute ! L'ARAU demande l'interdiction du trafic automobile !* sur ARAU.org, 03.09.2020, < <https://www.arau.org/fr/le-bois-de-la-cambre-est-un-parc-pas-une-autoroute-larau-demande-linterdiction-du-traffic-automobile/> >.
- *Le bois de La Cambre. Une avancée remaniée de la forêt de Soignes*, sur Environnement.brussels, 04.01.2011, < https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/IF%20EV%20BOIS%20CAMBRE%20DEF%20FR >.
- Kevin LEBRUN, *Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités*, dans *Brussels Studies*, n°123, 07.05.2018, < <http://journals.openedition.org/brussels/1652> >.
- *Le dépôt et la gare des Tramways du Bois de la Cambre, 1869-1908*, sur *Le Blog de Callisto*, < <http://leblogdecallisto.blogspot.com/2017/03/la-gare-du-bois-1910.html> >
- Patrice LEPRINCE, *La Région bruxelloise reprend la gestion de sept parcs communaux*, dans *Le Soir*, 09.07.2016 < <https://www.lesoir.be/167209/article/2018-07-09/la-region-bruxelloise-reprend-la-gestion-de-sept-parcs-communaux> >.
- *Les espaces verts gérés par Bruxelles Environnement*, sur *environnement.brussels*, février 2020, < <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/espaces-verts-et-biodiversite/les-espaces-verts-geres-par> >.
- Luisa LIMIDO et Chiara SANTINI, *Le projet de nature en ville. Modèles de composition entre Paris et Bruxelles dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, dans éd. Éric HENNAUT et Ursula WEISER BENEDETTI, *Bruxelles. Deux siècles et demi de parcs et jardins publics, 1775-2020*, Bruxelles, CIVA, 2019, p. 93-101.
- Christophe LOIR, *De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936)*, dans Céline BRANDELEER, Thomas ERMANS, Michel HUBERT *et. al.*, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°5 : *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2016, p. 13-29, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf >.
- Caroline MIEROP, *L'avenue Louise*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 1997 (coll. *Bruxelles Ville d'Art et d'Histoire*), < <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/bvah/lavenue-louise> >.
- *Mobiliteitsvisie De Lijn 2020*, sur *DeLijn.be*, 2009, < http://redactie.radiocentraal.org/2017/170114_mobiliteitsvisie_de_lijn_2020_2009.pdf >.
- *Monitoring.STIB*, sur *Cambre.brussels*, < <https://www.cambre.brussels/copy-of-r%C3%A9sultats-proximus> >.
- *Nouveau plan de mobilité pour le Bois de la Cambre*, sur *bruxelles.be*, 23.09.2021 < <https://www.bruxelles.be/nouveau-plan-mobilite-bois-de-la-cambre> >.
- *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de la mobilité - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 29.09.2020, < <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2020-21/00003/images.pdf> >.

- *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'environnement, de la conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie – compte rendu intégral des interpellations et des questions orales*, 17.06.2008, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2007-08/00085/images.pdf#page=48> >.
- *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 04.12.2019, < <http://weblex.brussels/data/crb/biq/2019-20/00034/images.pdf#page=55> >.
- *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 08.11.2016, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2016-17/00020/images.pdf#page=45> >.
- *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'Environnement et de l'Énergie - compte rendu intégral des interpellations et des questions*, 25.04.2017, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2016-17/00091/images.pdf#page=15> >.
- Muriel PIAZZA, *Le Bois de la Cambre*, Bruxelles, Ville de Bruxelles, 2014, < [https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/LE_BOIS_DE_LA_CAMBRE - PARCS ET JARDINS DE LA VILLE DE BRUXELLES 1.pdf](https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/LE_BOIS_DE_LA_CAMBRE_-_PARCS_ET_JARDINS_DE_LA_VILLE_DE_BRUXELLES_1.pdf) >.
- *Plan de gestion multifonctionnel de la forêt de Soignes, avis de la Commission régionale de Développement*, 31.05.2018, < <http://www.crd-goc.brussels/sites/default/files/2021-01/18039-1967ADfr.pdf> >.
- *Plan de déplacements du Bois de la Cambre à Bruxelles*, sur *agora-urba*, 15.02.2011, < <https://agora-urba.eu/2011/02/15/plan-de-deplacements-du-bois-de-la-cambre-a-bruxelles/> >.
- *Plan de mobilité - Diagnostic*, sur *Uccle.be*, < <http://www.uccle.be/administration/travaux/PCM-Uccle-phase3.pdf/view> >.
- *Plans des réseaux*, sur *STIB-MIVB.be*, < [https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/Network/Plan/Net Reseau/SCHM P lan ACTU.pdf](https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/Network/Plan/Net_Reseau/SCHM_Plan_ACTU.pdf) >
- *Prescriptions particulières relatives aux zones d'espaces verts et aux zones agricoles*, sur *Urban.brussels*, < <http://urbanisme.irisnet.be/fr/lesreglesdujeu/les-plans-daffectation-du-sol/le-plan-regional-daffectation-du-sol-pras/prescriptions/f.-prescriptions-particulieres-relatives-aux-zones-despaces-verts-et-aux-zones-agricoles> >.
- *Proposition de résolution visant la cession de la gestion du Bois de la Cambre de la Ville de Bruxelles à la Région bruxelloise*, Parlement bruxellois, 05.10.2018, < <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2017-18/133105/images.pdf> >.
- *Question écrite concernant l'aménagement d'une promenade verte pour piétons et cyclistes pour relier le centre-ville au Bois de la Cambre – Parlement Bruxellois*, 26.02.2020, < <http://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=145817&montitre=&base=1> >.
- Charles RAUX, *La circulation automobile peut-elle s'évaporer ?* sur *Hypothèses.org*, 10.01.2020, < <https://tmt.hypotheses.org/227> >.
- *Realtime Mobility*, sur *Mobilité-Mobilitéit.brussels*, < <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/mapping> >.
- *S'affranchir de la voiture pour rendre la ville habitable partout et tout le temps*, sur *ARAU.org*, 17.10.2019, < <https://www.arau.org/fr/saffranchir-de-la-voiture-pour-rendre-la-ville-habitable-partout-et-tout-le-temps/> >.

- Arthur SANGUET, *Les « services écosystémiques », définition, discussion, et limites dans la protection de l'environnement*, sur *TelaBotanica*, 22.06.2020, < <https://www.tela-botanica.org/2020/06/les-services-ecosystemiques-definition-discussion-et-limites-dans-la-protection-de-lenvironnement/> >.
- Arthur SENTE, *Mobilité : au bois de la Cambre, on redoute la guerre des modes*, dans *Le Soir*, 17.11.2020, < <https://www.lesoir.be/338408/article/2020-11-17/mobilite-au-bois-de-la-cambre-redoute-la-guerre-des-modes> >.
- *Spécialisation multimodale des voiries – vélo*, sur *Mobilité-Mobilité.brussels*, < https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-08/SMV_v%C3%A9lo.pdf >.
- *Vade-mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier GO10 : Directives pour une ville conviviale pour les piétons*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale (Bruxelles-Mobilité), mars 2014, < <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-ville-conviviale-pour-pietons.pdf> >.
- *Ville de Bruxelles, Arrêté du Collège, Bois de la Cambre.- Ordonnance temporaire de police.- Prolongation de la phase test jusqu'au 30/09/2022*, 23.09.2021, < https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/20210923_Ordonnance.pdf >.
- *Votre bois de la Cambre, avec ou sans voitures ?* sur *GRACQ.org*, 26.06.2020, < <https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/votre-bois-de-la-cambre-avec-ou-sans-voiture> >.
- Vincent WATELET, *Bois de La Cambre – Parc Josaphat. Coulisses d'une réhabilitation*, Bruxelles, Beliris, 2011, < https://www.beliris.be/files/files/Projets/bois-de-la-cambre/Beliris_LaCambre-Josaphat_cover.pdf >.
- Guillaume WOELFLE, *Le Scan : pourquoi enlever une bande de circulation ne crée pas plus d'embouteillages ?* sur *RTBF.Info*, 25.05.2020, < https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657 >.

Exposés des ateliers des 27 novembre et 3 décembre 2020

- Tim CASSIERS (BRAL), « *Effets-barrière* » au bien-être au bois de la Cambre.
- François CIBOT (GRACQ Ixelles), *Bois de la Cambre, carrefour des mobilités douces*.
- Marie-Françoise DEGEMBE, *Enjeux de gestion et de coordination des usages au bois de la Cambre*.
- Roland DUSSART-DESART (Tramania), *Un tramway chaussée de Waterloo : un passé et un avenir ?*
- François GLORIE (ACQU), *Résumé et rappel des positions de l'ACQU*.
- Christophe LOIR (Professeur à l'ULB - CRÉA-Patrimoine), *La mobilité dans et autour du Bois de la Cambre au 19e siècle*.
- Claire PELGRIMS (Docteure en Urbanisme, Faculté d'Architecture – ULB), *Infrastructures de mobilité. Diachronie de l'articulation vitesse/lenteur et dépendances fonctionnelle, sensible et symbolique*.
- Mathieu STRALE (Chercheur en géographie – ULB), *Une approche intégrée de l'accessibilité en transport en commun du sud de la région bruxelloise*.
- Peter SZATMARI et Patricia DUVIEUSART (GRACQ Uccle), *Chaussée de Waterloo, un axe cycliste incontournable à sécuriser*.
- Amandine TIBERGHIE (Natagora), *Enjeux de biodiversité*.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Rue du Midi, 165
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45

info@arau.org
www.arau.org