

## **Avis mobilité sur l'éventuelle réhabilitation du chemin des amoureux**

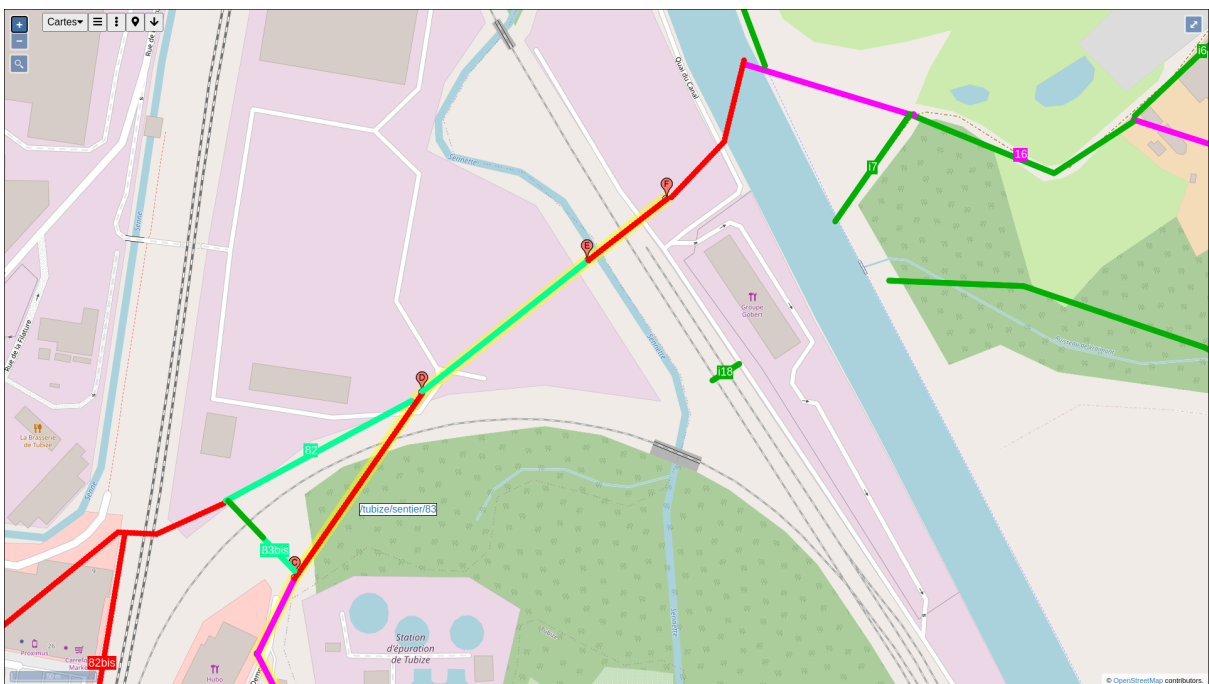
Pour donner suite à l'introduction du dossier de Monsieur G. auprès de différents services de la Ville de Tubize, la cellule mobilité a analysé la demande de réhabilitation du chemin des amoureux.

Le dossier de Monsieur G. étant très complet, nous nous sommes penchés sur la suggestion de réhabiliter un ancien chemin vicinal afin de relier le centre de Tubize au Canal Bruxelles-Charleroi et au RAVel donnant un accès direct et rapide vers Bruxelles.

Sur base des plans de l'atlas des voiries vicinales de 1841, nous pouvons observer que d'anciens chemins reliaient le centre de la Ville au Canal. La création de la voie de chemin de fer L106 a constitué une première entrave aux sentiers.

Nous pouvons observer différents tracés de chemins que nous avons superposés sur la situation actuelle :

- Le sentier 83, qui part du bout du parking de Hubo (obstrué en partie par des matériaux du magasin Hubo), traverse la parcelle cadastrée 397Z (ancien stand de tir), traverse ensuite la voie de chemin de fer où il n'existe aucun ouvrage d'art permettant d'éviter la traversée des voies, continue sur la parcelle cadastrée 395F<sup>2</sup>, surplombe la Sennette via un ancien pont métallique datant du siècle dernier, traverse les voies de chemin de fer via un ouvrage d'art de type tunnel et débouche sur un mur du site Gobert Matériaux. Ce tunnel est d'ailleurs situé en dessous du niveau du RAVel et donc certainement inondé lors de fortes pluies.
- Le Sentier 82, part de la rue de la Soie où il commence par la traversée des voies de chemin de fer via un ouvrage d'art de type tunnel (qui est actuellement obstrué par des containers et barrières) et traverse ensuite la parcelle cadastrée 395L<sup>2</sup> (Société Descuyffeleer) pour ensuite rejoindre le tracé du sentier 83 au niveau de la parcelle cadastrée 395F<sup>2</sup>.
- D'autres tracés, sans références, rejoignaient aussi la rue des Forges et le Canal en zigzaguant au travers différentes parcelles (423F, 420X, 420 4, 435, 401F<sup>3</sup>, 401G<sup>3</sup>, 416D 397Z).



En date du 15 juin 2023, nous nous sommes rendus sur place afin d'évaluer l'accessibilité de ces anciens sentiers, accompagné de Mme Van Roy de la cellule environnement. Nous avons constaté qu'un autre sentier "pirate" semble être régulièrement utilisé pour rejoindre le canal depuis le parking du Hubo. En suivant ce tracé, nous avons rejoint les voies de chemin de fer, les avons longées jusqu'à leur croisement avec une seconde voie de chemin de fer de Duferco où il semble que le sentier les traverse (dangereusement) et débouche sur le Ravel via une grille d'Infrabel démontée, derrière Gobert Matériaux.

Sur le terrain, nous avons observé que le tracé des sentiers 82 et 83 au niveau de la parcelle cadastrée 395F<sup>2</sup> est impraticable car la société qui exploite cette parcelle y a placé des monticules de divers matériaux minéraux (terre, sable, gravas, ...). Les tracés de ces différents sentiers ne sont plus praticables et il serait difficile de les réhabiliter. En effet, plusieurs freins viennent entraver une possible réhabilitation.

Premièrement, les tracés passent principalement par différentes parcelles privées (minimum 3 parcelles différentes). Celles-ci sont exploitées par des sociétés et des monticules de matériaux minéraux recouvrent une grande partie de ces parcelles.

Deuxièmement, des obstacles sont situés sur les tracés: différentes voies de chemins de fer, la Sennette et un dénivelé important pour rejoindre le RAVel. Des aménagements tels que des tunnels sous voie ne seraient pas possibles dû à la différence de niveau pour rejoindre le RAVel, une passerelle pour passer au-dessus des voies de chemin de fer demanderait un budget conséquent et une traversée de type passage à niveau serait trop risquée (Infrabel ferme un maximum de structures de ce type).

Nous attirons également l'attention de la grande difficulté à exploiter le passage sous-voie i18 (dont photo dans le rapport de Monsieur G.): en effet, celui-ci est situé largement en contre-bas de la voirie. Il faudrait prévoir une rampe conséquente, ce qui semble compliqué :

- Dans le prolongement de la voie, on arrive très vite à la voirie. La pente est trop forte et débouche directement sur la voirie... Par ailleurs, la voirie n'est pas propice à l'intégration de cyclistes et piétons.
- Perpendiculairement à celle-ci en longeant les chemins de fer (accords à prévoir avec Infrabel). Même remarque : la voirie n'est de toute façon pas propice à l'intégration de cyclistes et piétons.
- Ce tunnel est susceptible d'être régulièrement inondé dû à son niveau en dessous de celui du canal et des terrains aux alentours.

Troisièmement, si nous souhaitons recréer les tracés des anciens sentiers et chemins, nous devrions entamer des travaux conséquents afin de sécuriser l'accès aux voies de chemin de fer et une mise à blanc d'une grande zone végétalisée et sauvage aux abords du court d'eau. Ce qui semble peut cohérent avec la crise climatique que nous traversons.

Concernant l'obstruction des « anciens » sentiers, l'avis mobilité est favorable compte tenu de la situation actuelle. En effet, l'obstruction au niveau du parking de Hubo, sur un domaine public, rend difficile d'accès l'ancien stand de tir qui dispose de tous les atouts pour attirer les squatteurs ou des personnes souhaitant s'abriter des regards. Cela permet également d'éviter un accès trop aisé directement aux voies de chemin de fer qui ne sont pas clôturées. L'obstruction des tunnels du côté de la société Descuyffeeler empêche l'accès à des « zones mortes » sans laquelle nous aurions sans doute un grand nombre de dépôts clandestins de déchets en tout genre. Il n'est en effet pas légal d'obstruer des chemins et sentiers, mais ceux-ci se trouvant aujourd'hui sur des parcelles privées et n'existant plus en tant que tel, cette situation semble nous accommoder dans l'état actuel des choses. Une sanction administrative n'aurait donc pas de sens du point de vue mobilité.

Par ailleurs, pour l'aspect sécurité, du côté de la route d'accès à Gobert matériaux, nous préconisons d'empêcher l'accès au chemin de fer en demandant à Infrabel la réparation de la clôture au niveau de Gobert matériaux.

De même, il pourrait être utile de signaler l'interdiction de l'accès aux voies par l'installation de panneaux d'interdiction de type c19 ou de danger de type A51.

