

Se déplacer à Tubize sans voiture

Une politique de mobilité urgente
pour l'axe stratégique Clabecq / canal / gare

Je ne suis ni urbaniste, ni ingénieur, ni politicien. Je suis un piéton, un cycliste, un navetteur quotidien (en train), mais aussi un automobiliste.

En tant qu'habitant du quartier des Forges et m'y déplaçant quotidiennement, je constate, comme de nombreux habitants de la ville, de grandes incohérences sur les questions de mobilité - douce en particulier.

On ne peut plus se permettre d'attendre pour prendre ces questions en considération. Les grands chantiers, en cours ou annoncés, doivent s'accompagner de solutions réelles pour les personnes qui veulent limiter leurs déplacements en voiture.

Ce dossier n'est ni exhaustif, ni à charge : c'est le constat documenté d'un habitant.

J'espère que vous y trouverez l'une ou l'autre informations vous permettant d'orienter vos politiques, et, je l'espère, des idées à mettre en œuvre sur le court et long terme.

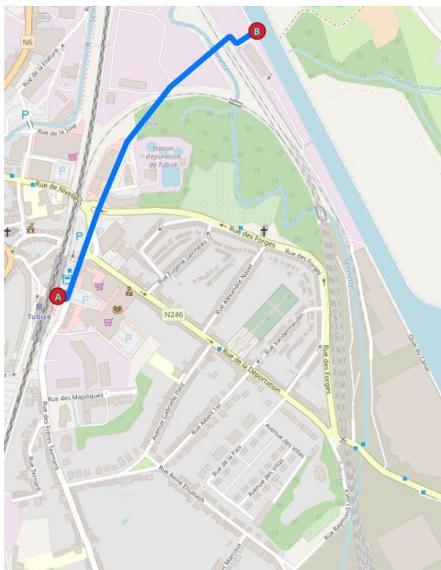
Merci pour votre intérêt !



Évolution de l'accès au RAVeL (vers Hal), depuis le centre de Tubize

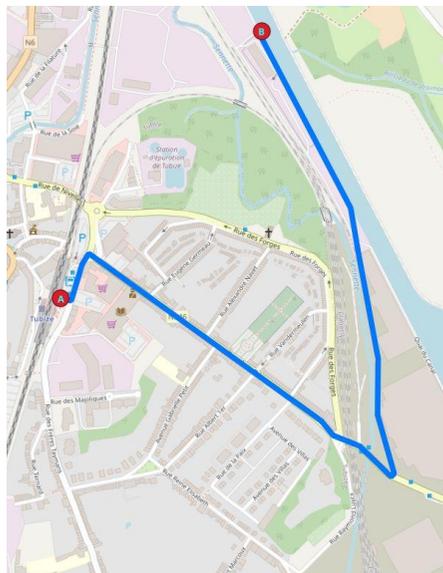
Depuis la gare de Tubize (A), voici l'évolution du tracé pour rejoindre à pied ou à vélo le RAVeL au niveau de Gobert Matériaux (B).

En 2025, il faudra plus de temps pour aller de la gare (point A) jusqu'au canal (point B),
que pour rejoindre Lembeek par la chaussée de Mons !



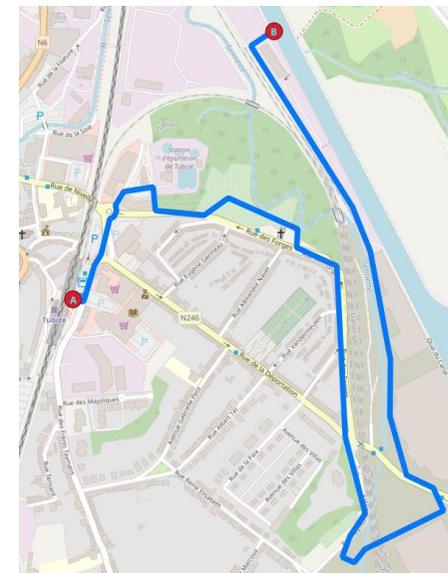
avant 1964 - 0,8km (piéton: 13min)

Chemin des Amoureux



après 1964 - 2km (piéton: 33min)

Avec la voie ferrée L106, le passage à niveau est l'unique point de franchissement



2025 ? - 3km (piéton: 50min)

Trajet via la piste cyclable PIWACY et le boulevard urbain

Sommaire

Évolution de l'accès au RAVeL (vers Hal), depuis le centre de Tubize	3
1. Introduction	5
2. Des atouts à valoriser	7
A. Le canal Bruxelles-Charleroi, une voie de mobilité douce	7
Fietssnelweg F20	8
B. La gare	8
3. Accès problématique au chemin de halage depuis le centre-ville	9
A. Situation actuelle : un trajet long et compliqué	9
B. Situation future : un trajet encore plus long et compliqué	11
4. Pistes et suggestions	18
A. Une piste cyclable dans la rue de la Déportation	19
B. Reconnecter le centre-ville au canal	20
C. Réhabiliter et revaloriser le chemin de halage	21
D. Boulevard urbain : négocier la suppression du passage à niveau	22
E. Améliorer les accès aux quais de la gare	22
F. Une équipe pour penser la mobilité	24
G. Améliorer la communication envers les citoyens	24
5. Conclusion	26
Annexes	28
Annexe A. Destruction du sentier dit "Chemin des Amoureux"	28
Annexe B. Un endroit à analyser : connexion au canal depuis la rue des Forges	31
Annexe C. Suppression du chemin de halage et déviation du RAVeL	34
Annexe D. Mise en place d'un maillage de chemins et sentiers	36

1. Introduction

Tubize est officiellement devenue une ville en 2017¹. Elle connaît une urbanisation galopante et doit dès lors faire face à de nombreux défis en termes de mobilité et d'espaces publics.

La question des déplacements y est en effet très délicate : la configuration de la ville (centre dense, plusieurs voies ferrées, des rivières, un canal) la rend assez imperméable et particulièrement difficile à aménager.

Des projets à l'impact considérable, tels que le réaménagement du site des Forges de Clabecq² (80 ha dont 2500 logements et un outlet mall gigantesque) ou le contournement nord de Tubize, représentent d'énormes défis à l'échelle de cette petite ville qui va connaître une forte croissance démographique et, par conséquent, de son trafic. En outre, le nombre de personnes se rendant à la gare, futurs navetteurs et futurs clients, va bondir.

Signe de la perception locale du projet, la population ironise déjà quand les promoteurs annoncent un Outlet à *30 minutes au sud de Bruxelles*³:



Il est difficile de lui donner tort.

Alors que l'amélioration de la circulation automobile fait partie de ces chantiers titanesques (avec, entre autres, ce qui a poétiquement été nommé le *boulevard urbain*, ou encore le projet de contournement nord de Tubize), on est en droit de s'interroger sur **la place de la mobilité (douce en particulier) à moyen et à long terme.**

Ici, cyclistes et "trotinettistes" doivent s'insérer dans un trafic dangereux, et ceux qui osent s'y risquer au quotidien se comptent actuellement sur les doigts de la main.

La Région wallonne table sur une multiplication par 5 des cyclistes d'ici à 2030⁴, et la ville de Tubize elle-même fait de la mobilité active le troisième des quatre objectifs de son Plan Stratégique Transversal⁵ (PST).

¹ <https://www.lesoir.be/90634/article/2017-04-19/tubize-devient-officiellement-une-ville>

² master plan Forges de Clabecq: https://www.tubize.be/files/Presentation_21_06_2022.pdf

³ <https://bruxellessecrete.com/village-outlet-tubize/>

⁴ <https://www.uvcw.be/mobilite/actus/art-3500>

⁵

https://www.tubize.be/administration-vie-communale-tubize/documents-a-telecharger?task=callelement&format=raw&item_id=2778&element=f85c494b-2b32-4109-b8c1-083cca2b7db6&method=download

Derrière ces effets d'annonce, nous constatons qu'aucune stratégie à moyen ou long terme n'a été mise en place.

Il est pourtant difficile de nier la nécessité absolue et les avantages de la mobilité douce à titre collectif (saturation de l'espace public, bouchons, bruit, pollution...) et individuel (santé, budget, bien-être...).

De par les distances à parcourir et le manque d'offre en transports en commun, la voiture est quasiment indispensable à la campagne.

En ville, par contre, on peut investir (et rentabiliser !) une mobilité de proximité.

En particulier alors que le nombre de voitures continue d'augmenter dans la ville: +17% entre 2010 et 2020⁶, faisant rentrer Tubize dans le réjouissant top 25 des communes wallonnes où il y a le plus de véhicules (particuliers) enregistrées. Et ce, avant même la construction des nouveaux quartiers!

La région wallonne a adopté en 2019 le principe STOP⁷, qui consiste à inverser la hiérarchie des modes de déplacements et à prendre en compte, dans l'ordre : les piétons, puis les cyclistes (et micromobilité), ensuite le transport public et enfin la voiture individuelle.

A Tubize, il est rare de pouvoir bénéficier d'un itinéraire facilité ou raccourci par rapport à celui que l'on prendrait en voiture : l'infrastructure publique est largement dédiée aux automobiles, ce que confirment les grands chantiers à venir (boulevard urbain, contournement nord) dont certains aspects mèneront même à une régression pour les déplacements sans voiture par rapport à ce qui existe actuellement.

Les cyclistes quotidiens se comptent ici sur les doigts de la main. Il a-t-il un seul responsable politique qui croit sincèrement en la possibilité d'atteindre l'objectif fixé à la fois par la région et par la Commune elle-même ?

Ironie du sort, dans cette période charnière, la ville cherche désespérément un conseiller mobilité⁸. Poste à pourvoir depuis plus d'un an !

⁶ Source : IWEPS ; SPF économie – Statbel

⁷ vision FAST 2030. Stratégie adoptée par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019

⁸ https://www.tubize.be/files/12-12_CDV_Conseiller_en_mobilit.pdf

2. Des atouts à valoriser

Dans ce contexte compliqué, Tubize dispose pourtant d'atouts précieux.

A. Le canal Bruxelles-Charleroi, une voie de mobilité douce

A proximité immédiate de la gare, le canal et son chemin de halage permettent de s'extraire de la ville, de sa minéralité et de son bruit.

Bien sûr, le canal est, historiquement, une zone industrielle, mais l'absence de trafic automobile et les nombreuses friches qui l'entourent en font un endroit calme, *au fil de l'eau* (pour reprendre un slogan marketing local), où sont stationnées de nombreuses péniches et où l'on peut apercevoir la faune sauvage (lièvres, oiseaux...) qui a quitté la ville.

C'est surtout une voie de mobilité douce (le RAVeL) dont le potentiel est actuellement peu connu ou ignoré par les décideurs.

Depuis Tubize, une fois sur le chemin de halage (au niveau de Gobert Matériaux), on peut rejoindre :

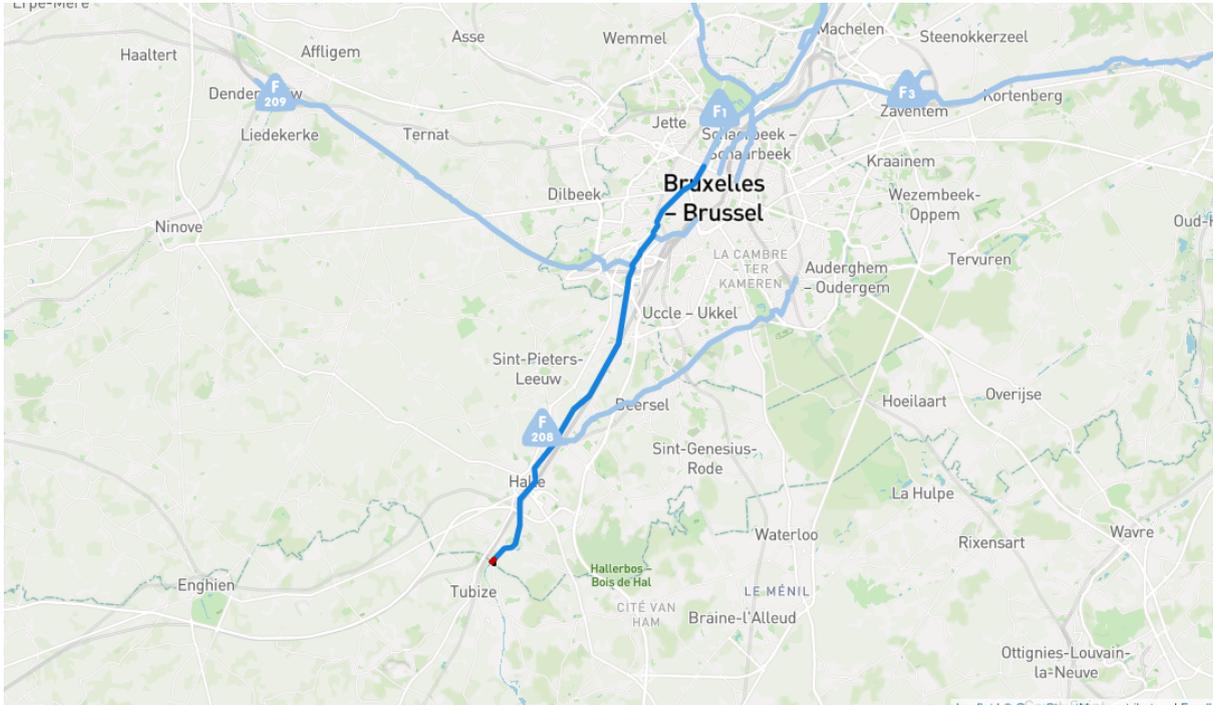
- **Hal**, en à peine 15 minutes à vélo (5km) - de nombreux commerces et infrastructures, dont entre autres une gare mieux desservie et une piscine.
- **Bruxelles**, qui n'est qu'à 45 minutes à vélo (moins de 20km!).

L'essor des vélos électriques ou des trottinettes permet désormais à la plupart des gens (et plus seulement aux sportifs) de se déplacer facilement sans voiture : la proportion de ces trajets augmente déjà, mais nécessite des infrastructures dédiées.



Fietssnelweg F20

De plus, la Flandre vient d'achever l'aménagement de la fietssnelweg F20⁹, l'*autoroute à vélos*, qui permet de rejoindre Bruxelles via une infrastructure cyclable confortable et continue. Le tracé de la fietssnelweg démarre à la frontière flamande, c'est-à-dire à Lembeek, situé à... seulement 1,7 km de Gobert Matériaux, soit 5 minutes à vélo !



B. La gare

Tubize dispose aussi d'une gare qui permet de rejoindre très rapidement Bruxelles, Hal, ou Braine-le-Comte. Elle est située à 650m du canal à vol d'oiseau. Un accès aisé à la gare depuis le canal serait particulièrement intéressant en termes d'intermodalité, que ce soit à des fins pratiques ou touristiques.

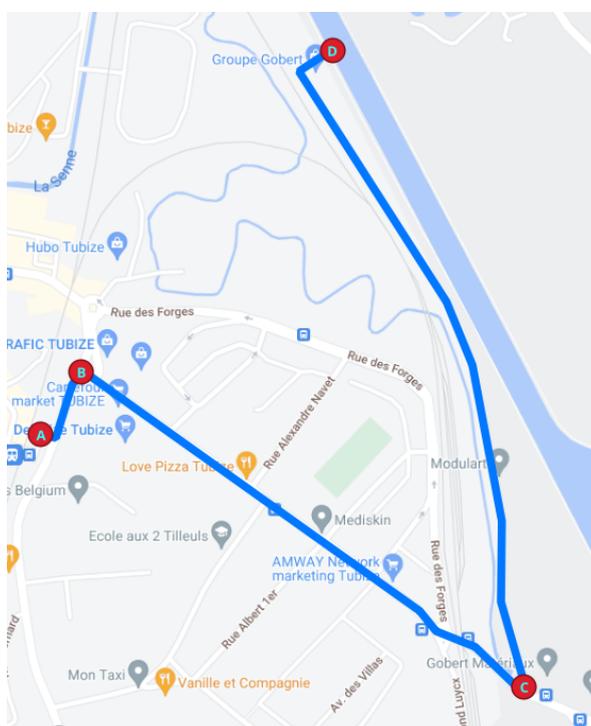
⁹ <https://fietssnelwegen.be/fietssnelwegen/F20>

3. Accès problématique au chemin de halage depuis le centre-ville

Il est pourtant très difficile de rejoindre à pied ou à vélo le chemin de halage, alors même que le centre-ville et la gare en sont si proches. Ils étaient d'ailleurs reliés auparavant en moins de 800m par le Chemin des Amoureux, inaccessible depuis (voir annexe A).

A. Situation actuelle : un trajet long et compliqué

La solution actuelle consiste à emprunter la rue de la Déportation (dont l'aménagement met en conflit automobilistes et cyclistes), puis la route du port (trafic lourd, pas de piste cyclable, pas d'éclairage), soit un parcours conséquent et chaotique de 2 km.



A: gare | B à C : rue de la Déportation | C à D : route du port

1. La rue de la Déportation (850 m)

Cette rue draine tout le trafic automobile qui traverse Tubize d'ouest en est.

- Les vélos et trottinettes y sont perçus comme une gêne par les automobilistes, qui ne peuvent (ou dangereusement) les dépasser.
- Les cyclistes craignent, à juste titre, d'emprunter cet axe.
- De nombreux cyclistes *potentiels*, tels que les familles avec enfants ou des personnes qui ne sont pas habituées à batailler dans le trafic, ne s'y aventurent tout simplement pas.

2. La route du port (1km)

Mal éclairée, ponctuée de nids de poule et longeant des entrepôts, cette route n'est pas non plus favorable à la mobilité active. Malgré une limitation de la vitesse à 30km/h, de nombreuses voitures, camionnettes et camions y circulent à une vitesse excessive.

Notons que la construction de la route du port a été accompagnée de la destruction du RAVeL, puisque le chemin de halage y a été détruit sur plus de 530m lors du réaménagement de cet endroit vers 2008 (voir annexe C).

B. Situation future : un trajet encore plus long et compliqué

Contre toute logique économique, écologiste ou progressiste, ce trajet est encore amené à être rallongé et complexifié :

1. d'une part par la mise en place du **boulevard urbain** (et surtout par la suppression du passage à niveau qui l'accompagne),
2. d'autre part par la création de la **piste cyclable PIWACY** - une initiative qui va dans le bon sens, mais qui, dans ce cas-ci, loupe son objectif.

Ces deux aménagements cumulés prolongeront d'1 km supplémentaire l'accès au RAVeL. Envisager une balade *à pied* de ce côté-là du canal depuis le centre-ville n'est dès lors pas possible, et les chances que des personnes décident de se rendre à Hal ou Bruxelles *à vélo* diminuent drastiquement.

1. Boulevard urbain et suppression du passage à niveau

On peut discuter longtemps du futur boulevard urbain (10 millions d'euros HTVA annoncés, bureau Greisch¹⁰).

S'il est indéniable qu'il facilitera les trajets des automobilistes, c'est aussi un symbole presque caricatural et passéiste du tout-à-la-voiture : plus large, plus haut, plus vite.



Le dossier de presse du projet, plein de promesses, nous vendait *une large place pour la mobilité douce*¹¹ ! Si cela semble avoir été intégré dans la conception des nouveaux quartiers, on oublie un peu trop vite le reste de la ville:

Le boulevard urbain ne disposera finalement même pas de pistes cyclables, mais de trottoirs mixtes pour les cyclistes et les piétons.

Dans le cas de la nouvelle rue Luyckx, ce trottoir n'est présent que d'un côté de la route : trottinettes, piétons et cyclistes dans les deux sens et à différentes vitesses, sur la même voie !

Surtout, Infrabel prévoit la suppression du passage à niveau de la gare de Clabecq : aucun accès n'est prévu pour franchir la voie ferrée, ce qui referme encore davantage la ville sur elle-même.

Pour accéder à la route du port, les piétons et cyclistes en provenance du centre seront donc amenés à faire un détour¹² par le boulevard dans un trafic dense, comprenant le franchissement de plusieurs carrefours et une dénivellation importante puisqu'il faudra d'abord monter, puis redescendre du pont.

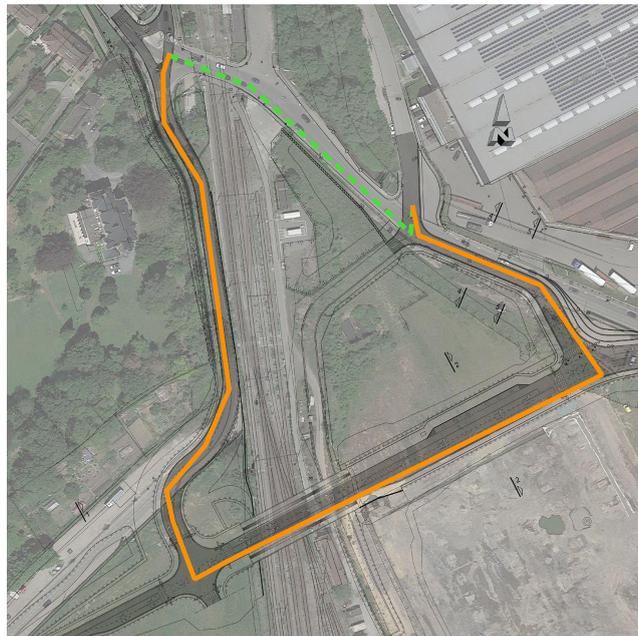
¹⁰ <https://www.greisch.com/projet/boulevard-urbain-dentree-de-tubize/>

¹¹ dossier de presse :

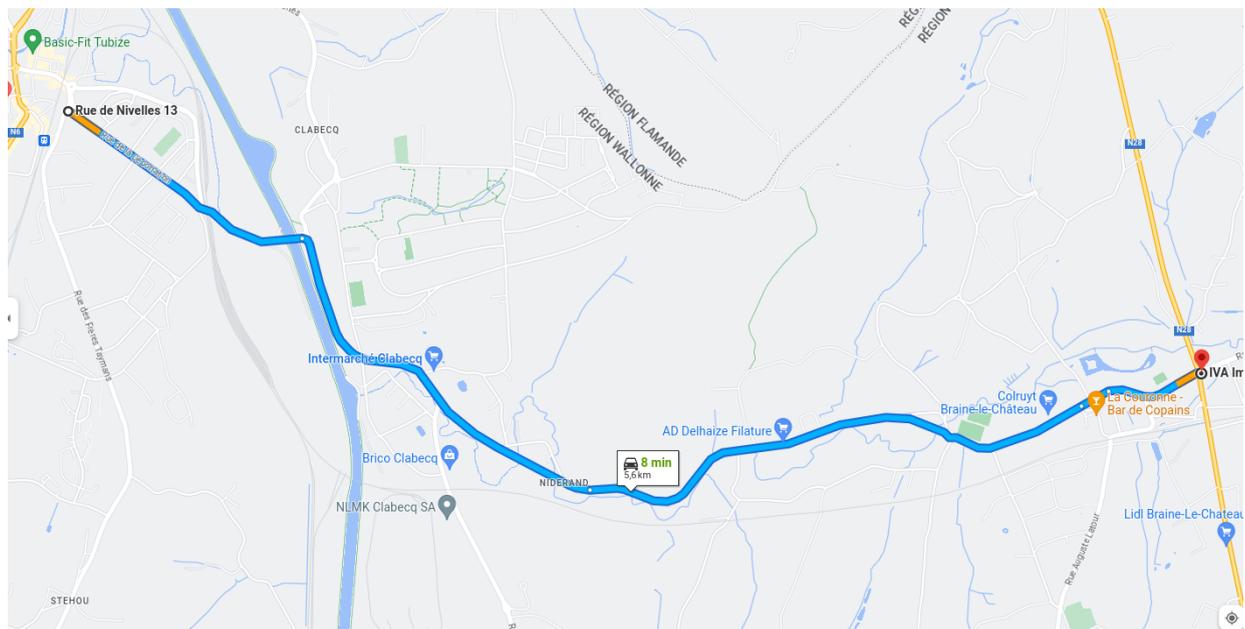
<https://www.sogepa.be/assets/57a87fef-67fa-4901-8207-fb9bd2107eff/dp-pose1erepierre-qdc-05-03-20.pdf>

¹² sans boulevard urbain : 160m / avec boulevard urbain : 660m

Le trajet augmente de 8 minutes pour un piéton (450m¹³), avec 3 carrefours à franchir.



A titre de comparaison, en 8 minutes de voiture, on peut rejoindre la N28 à Braine-le-Château en partant du haut de la rue de la Déportation à Tubize.



¹³ancien tracé (ligne verte) : 156m / nouveau tracé (ligne orange): 608m

À qui profite le rail ?

Ce projet a été imaginé pour franchir les voies et éviter les problématiques de mobilité liées au passage à niveau.

Mais demandons-nous qui utilise cette voie ferrée et à quelle fréquence : elle s'arrête seulement quelques centaines de mètres plus au sud, chez NLMK, une entreprise - privée de surcroît.

Il y passe 4 trains par jour, à 10km/h, du lundi au vendredi¹⁴.

Si on fait un calcul un peu simpliste du coût des travaux rapporté à chaque passage de train, on arrive à presque 200 € HTVA¹⁵ par train pendant... 50 ans !



¹⁴ Selon Mme Polet, responsable logistique chez NLMK

¹⁵ $10\text{€} / (4\text{passages} * 5\text{jours} * 52\text{semaines} * 50\text{ans}) = 192,3\text{€ HTVA}$

2. Piste cyclable PIWACY

Tubize a reçu une subvention de 750.000 € de la Région wallonne dans le cadre de l'appel à projets *Plan d'investissement Wallonie cyclable* (PIWACY), résumé dans cet article¹⁶:

Le Gouvernement wallon lance un appel à projets « Communes pilotes Wallonie Cyclable », destiné à développer, dans plusieurs communes pilotes, le vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030.

[...]

En soutenant des villes et des communes volontaires, présentant un haut potentiel de développement du vélo quotidien à brève échéance, et désireuses de créer sur leur territoire les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien [...] via le respect des critères suivants :

Des cheminements cyclables continus et directs, qui offrent un avantage concurrentiel par rapport aux itinéraires conçus pour le trafic automobile, ou qui, à tout le moins, ne pénalisent pas le cycliste.

[...]

¹⁶ <https://www.uvcw.be/mobilite/actus/art-3500>

a. Tracé retenu par la Commune

S'il est positif que la Ville souhaite aménager une piste cyclable, cette proposition a été faite dans l'urgence, semblant davantage conçue pour répondre aux critères de l'appel d'offre (date limite : 30 juin 2022, attribution : 31 décembre 2022¹⁷) qu'aux besoins des usagers qui, pour l'essentiel, cherchent à rejoindre la gare ou à traverser la ville lors de déplacements *utilitaires* et *quotidiens*, donc - c'est-à-dire par le trajet le plus court, plat et sécurisé possible.



Accès à la gare : Le tracé longe le bord de la ville, de façon sinueuse. Il est loin d'offrir un accès direct, et ne rejoint finalement aucune des deux gares, pris en étau entre le futur boulevard urbain côté Clabecq, et le rond-point à Tubize.

On aurait aimé, entre autres, voir un aménagement entre le rond-point et la gare (le long de la voie de chemin de fer) pour éviter de devoir circuler sur la route à cet endroit.

Rue des Forges : La rue des Forges est peut-être la seule rue du quartier qui permet de circuler, au moins sur une partie, de façon relativement sécurisée à vélo : elle est dédoublée, dans sa deuxième partie, par une voie de desserte (à destination des habitants) et dispose, dans sa troisième partie, d'un large trottoir où il est possible de circuler à vélo.

Parallèlement à cette section qui pourrait être améliorée à peu de frais, il a été imaginé, dans le cadre du projet PIWACY, de créer un tronçon coûteux et sinueux en contrebas, en plein milieu d'un terrain communal utilisé par les habitants du quartier pour leurs potagers collectifs.

¹⁷ https://mobilite.wallonie.be/files/velo/Circulaire_PIWACY-mai-2021.pdf

Le projet PIWACY n'amène aucune réponse aux difficultés rencontrées par les cyclistes dans la rue des Forges (c'est la première partie de la rue, étroite et partagée avec les voitures, qui pose problème) et propose des aménagements complexes et coûteux là où les problèmes sont les moins présents.

A-t-il été envisagé d'aménager la rue des Forges différemment (par exemple, faire de la voie de desserte une voie à double sens cyclable) et de préserver la zone potagère, qui, avec un peu de volonté, pourrait être valorisée en un espace vert de qualité pour le quartier, sur le long terme?

Bien qu'offrant une alternative un peu plus sécurisée que par la rue de la Déportation, le tracé PIWACY augmente sérieusement la distance entre les deux gares: +450m, soit +53%¹⁸.

b. Consultation du GRACQ de Tubize

Il y a, à Tubize, des cyclistes qui ont une *pratique du vélo au quotidien* : ils sont fédérés en une association depuis 2013, le GRACQ, que la Commune connaît bien.

Pourtant, il n'y a malheureusement eu aucune consultation *préalable* à la création du tracé PIWACY. La Commune, pressée par le calendrier de l'appel d'offre, aura toutefois présenté le tracé à trois membres du GRACQ juste avant la soumission du dossier - pour constatation donc, mais sans possibilité de débat.

Arrêté PIWACY 2020-2021¹⁹ - Art 15 : comité de suivi du plan d'investissement WaCy

§1^{er}. Le bénéficiaire organise un comité de suivi spécifique en vue de coordonner la conception et la mise en œuvre du plan d'investissement WaCy et de remettre un avis sur tous les projets concernés.

§2. Le comité de suivi est composé entre autres de :

[...]

5. les représentants locaux des usagers cyclistes tels que les usagers ou associations d'usagers.

Une fois le subside attribué et malgré plusieurs demandes, ni la Région ni la Commune n'auront voulu fournir de copie du dossier.

¹⁸ liaison entre les deux gares par la rue de la Déportation : 853m / par PIWACY : 1303m

¹⁹ <http://mobilite.wallonie.be/files/velo/Arr%C3%AAt%C3%A9%20PIWACY%2020-21.pdf>

4. Pistes et suggestions

Certains chantiers, comme le nouveau RAVeL 115 reliant Tubize à Braine-l'Alleud, sont des signes encourageants pour la mobilité douce à Tubize.

Toutefois, à l'intérieur de la ville même, on constate de nombreux manquements, en particulier pour un usage au quotidien.

Il faut améliorer les infrastructures destinées à la mobilité douce, re-perméabiliser la ville, et permettre aux personnes qui ne circulent pas en voiture de se déplacer de façon logique et utile.

Une **ligne de désir**²⁰, appelée aussi chemin de désir par les géographes, urbanistes et architectes, est un sentier tracé graduellement par érosion à la suite du passage répété de piétons, cyclistes ou animaux.

La présence de lignes de désir (à travers les parcs ou terrains vagues) signale un aménagement urbain inapproprié des passages existants.

Le sentier créé représente souvent le cheminement le plus court ou le plus commode entre deux points. La largeur et l'ampleur de l'érosion sont des indicateurs de la nature du trafic que le sentier reçoit. Les lignes de désir sont des raccourcis là où les chemins officiels prennent un tracé indirect, sont discontinus ou inexistant.

²⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_d%C3%A9sir

A. Une piste cyclable dans la rue de la Déportation

En termes de mobilité, la seule solution valable pour relier le centre de Tubize au nouveau quartier des Confluents et au village de Clabecq de façon directe et efficace consiste évidemment en l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée dans la rue de la Déportation.

Dans cette rue, l'espace entre les façades varie entre 11 et 15 mètres. Actuellement, elle est aménagée en 3 bandes voitures : une bande de circulation et deux bandes de stationnement. Sur une bonne partie de la rue (entre le rond-point du Trafic et le cimetière), les trottoirs sont surdimensionnés.

Elle est clairement assez large pour envisager l'aménagement d'une piste cyclable séparée du trafic - la rue était d'ailleurs, auparavant, à double sens.

On peut facilement imaginer l'intérêt d'un tel aménagement : il permettrait de rejoindre le quartier des Confluents en quelques minutes à vélo ou à trottinette, plutôt qu'en bus (long temps d'attente) ou à pied (20 minutes depuis la gare, c'est-à-dire autant que pour rejoindre Bruxelles en train).

Si la Commune a de réelles ambitions en termes de mobilité douce, si le quartier des Confluents et son TOM (présenté comme le *First Outlet In Brussels*²¹) veut attirer un public en provenance de la capitale (dont de nombreux résidents ne disposent pas de voiture), il faut proposer un accès rapide et facile depuis la gare : on pourrait même imaginer, à plus long terme, des vélos et trottinettes en libre service pour circuler entre ces deux pôles.

On pense évidemment au coût d'un tel aménagement et aux problématiques que cela peut engendrer (entre autres, en termes de stationnement dans la rue de la Déportation).

Cependant, une politique ambitieuse en mobilité douce peut également rendre la ville plus attrayante, développer l'attractivité commerciale du centre et, à long terme, réduire le nombre de voitures nécessaires aux habitants de la ville.

²¹ <https://www.tubizeoutletmall.com/>

B. Reconnecter le centre-ville au canal

- Puisque la réhabilitation du Chemin des Amoureux est dite impossible,
- Puisque le passage à niveau de la rue de la Déportation va être supprimé,
- Puisque le boulevard urbain rallonge et complexifie encore le parcours à faire,
- Puisque le quartier des Forges ne dispose pas d'un espace vert à proximité,

il est urgent de travailler à la création d'un chemin qui permettrait de reconnecter le canal au centre-ville.

Il est tout à fait possible de se rendre de Tubize à Bruxelles à vélo (particulièrement depuis l'avènement des vélos électriques) : moins de 20 km séparent le canal à Tubize et la gare du Midi. Beaucoup de villes y verraient une opportunité.

La congestion automobile, le coût du carburant, le bénéfice pour la santé sont autant d'indicateurs qui valident un effort à faire dans cette direction.

Cela ouvrirait également la possibilité de sortir rapidement et sans voiture du centre pour faire des balades à pied, ce qui est impossible à l'heure actuelle.

i. dans le cadre du projet PIWACY ?

Le tracé de la piste cyclable PIWACY semble avoir été conçu pour remporter l'appel d'offre de la Région Wallonne plutôt que pour proposer une vraie solution de mobilité : c'est ce qu'on appelle un emplâtre sur une jambe de bois.

La création d'un tronçon à travers les potagers n'est ni économique ni pratique, et elle dénature l'utilisation actuelle de cet endroit, qui possède un intérêt (social et écologique) certain.

Bien sûr, ce projet de piste cyclable, c'est toujours mieux que pas de piste cyclable du tout. Mais est-il cohérent de dépenser 750 000 euros d'argent public pour une infrastructure qui n'améliore *pas vraiment* la situation ?

A l'inverse, utiliser ce subside pour un travail de reconnexion de la ville au chemin de halage (voir annexe B) permettrait de couvrir des besoins réels en permettant non seulement un accès (en site propre, cette fois) depuis la gare de Clabecq, mais également depuis Hal/Bruxelles.

C. Réhabiliter et revaloriser le chemin de halage

Le chemin de halage, au niveau du port, a été détruit récemment sur plus de 500m (voir annexe C). C'est, entre Bruxelles et Tubize (et, m'a-t-on dit, jusqu'à Charleroi), le seul endroit où le halage a été détourné de la sorte.

Il doit être restauré tel qu'il était !

Jusqu'à Lembeek, on pourrait aussi faire un travail de revalorisation du chemin, dans la prolongation de la Fietssnelweg F20 toute proche.



Bancs, Hal, Fietssnelweg F20



Éclairage discret mais fonctionnel, Hal, Fietssnelweg F20



Passerelle en porte-à-faux sous un pont, Hal, Fietssnelweg F20

D. Boulevard urbain : négocier la suppression du passage à niveau

Il est primordial, pour la mobilité douce, de pouvoir franchir la voie ferrée sans devoir emprunter le boulevard urbain.

La suppression du passage à niveau **doit** être accompagnée, au même moment, d'une solution pour ces usagers !

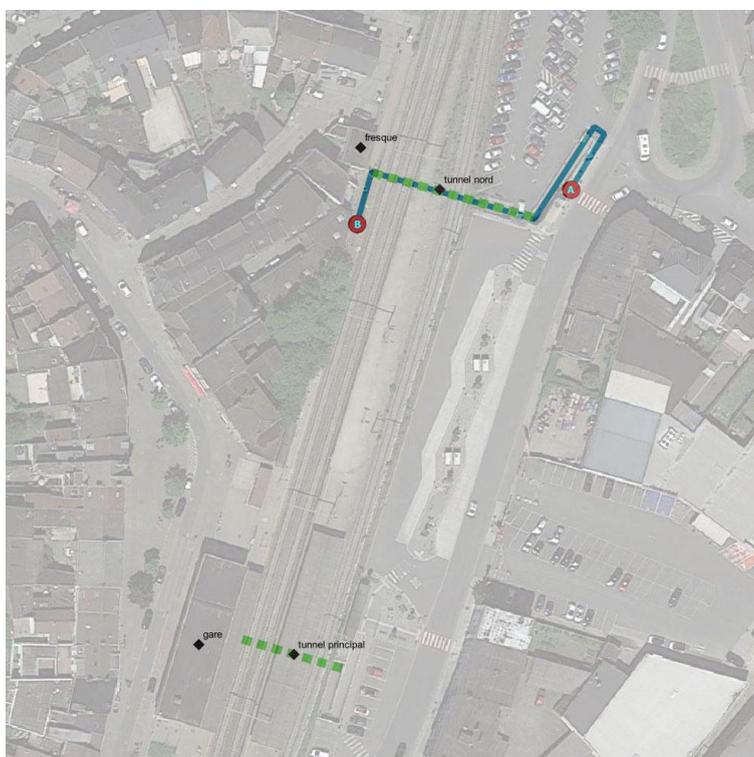
Il est difficile de croire que les autorités n'ont aucune possibilité de négociation avec Infrabel, qui est avant tout une entreprise *publique*. Il ne s'agit pas de parler d'une hypothétique passerelle à aménager après 2030²², mais de conditionner l'un à l'autre.

E. Améliorer les accès aux quais de la gare

L'accès aux quais pose problème :

- escalators en panne depuis plusieurs dizaines d'années, rendant la vie compliquée aux PMR.
- pas d'accès depuis le tunnel situé à proximité de la rue de la Déportation, amenant les personnes qui viennent de cette rue à faire un détour conséquent pour accéder aux quais.

Aménager un accès aux quais depuis la rue de la Déportation participerait à limiter l'engorgement de la gare, dont les escaliers bouchonnent aux heures de pointe, ainsi que le trafic automobile qui s'interrompt quand des dizaines de personnes en sortent.



Un accès au quai n°1 serait possible en seulement 101m

²² ce qui a été évoqué à une réunion avec l'entrepreneur Galère



Actuellement, depuis la rue de la Déportation (point A), l'accès aux quais au niveau de la fresque, ou les trains s'arrêtent fréquemment (point B) se fait en 292m (gauche) ou 366m (droite).

Les quais étant actuellement en réfection, il est étonnant que rien n'ait été pensé par rapport à ce passage sous voie, ce qui a été confirmé par Infrabel:

L'ingénieur m'informe qu'il n'est pas prévu de créer un accès du tunnel vers le quai 1.

Case: CAS-09439-Z6J7B3 //:0218800

F. Une équipe pour penser la mobilité

Il y a tellement de questions à poser, à réfléchir et à résoudre actuellement à Tubize qu'on peut se demander comment une personne pourrait arriver, seule, à orienter correctement la ville sur une politique de mobilité.

Le fait que la ville ne dispose pas de conseiller en mobilité depuis plus d'un an, et dans cette période charnière, relève d'une triste ironie.

La ville doit mettre en place, au moins pour les quelques années à venir, une équipe chargée d'étudier ces problématiques, qui travaillerait de façon transversale avec l'administration existante.

G. Améliorer la communication envers les citoyens

Quand la ville flamande de Hal démarre une réflexion sur l'autoroute A8, les habitants (de Tubize !) reçoivent dans leur boîte aux lettres un flyer papier, en français, les invitant à participer à la réflexion²³.



À Tubize, il est difficile de savoir ce qui va se passer dans l'espace public à quelques centaines de mètres de chez soi, quand bien même ces décisions influencent fortement notre quotidien.

²³ <https://www.werkenaandering.be/fr/participez>

La publication communale 1480 n'offre aucune place pour le dialogue, en dépit d'une rubrique nommée "Espace Citoyen" - qui n'en est pourtant pas un.

Les citoyens ont pour habitude d'échanger sur Facebook dans le groupe "Tubize, ma commune"²⁴, où l'on peut rapidement se rendre compte du fossé qui s'est creusé entre la vie politique et la vie citoyenne, et où tous les écarts et raccourcis sont permis.

La majorité des gens ne connaissent pas les procédures publiques (conseils communaux, etc.), ou n'ont tout simplement pas le temps (ou l'énergie) d'y assister. Certaines réunions proposées pour assister à des débats importants le sont en milieu de journée. Il n'est pas normal de demander à des citoyens de prendre des jours de congé pour être entendus.

C'est à la Commune de faire un effort pour communiquer et dialoguer avec les habitants de la ville !

²⁴ <https://www.facebook.com/groups/tubizemaCommune>

5. Conclusion

Le pouvoir en place ne peut pas *honnêtement* avoir un objectif de mobilité douce et l'entraver (ou, à minima, l'ignorer) en même temps : il faut améliorer l'offre, re-perméabiliser la ville, et instaurer une politique forte et durable à destination des personnes qui choisissent un mode de déplacement alternatif à la voiture au quotidien - au delà, donc, d'une cible de sportifs du dimanche ou promeneurs occasionnels.

La mobilité douce est l'une des clés pour faire vivre les commerces de proximité, et pour rendre la ville plus agréable. Les habitants circuleront à vélo, en trottinette ou à pied quand l'infrastructure s'y prêtera, pas l'inverse. C'est également une opportunité à saisir pour faire évoluer l'image de Tubize.

La politique change, mais les habitants restent : à la prochaine législature, on nous dira *évidemment* que des aménagements ne sont pas possibles car ils auraient dû être prévus au moment des travaux précédents.

De nombreux chantiers importants (boulevard urbain, contournement nord, Quartier des Confluents, rénovation de la gare...) sont en cours en ce moment même : c'est à vous d'informer, d'écouter, de défendre les citoyens et d'améliorer leur vie quotidienne à Tubize.

C'est à vous de mettre en place des politiques ambitieuses et progressistes pour faire évoluer maintenant la situation existante pour un mieux.

Merci pour votre intérêt.

Ce dossier a été réalisé avec l'appui du GRACQ Tubize

Annexes

Annexe A. Destruction du sentier dit “Chemin des Amoureux”

Par le passé, le sentier dit "Chemin des Amoureux", permettait de rejoindre le canal depuis le centre-ville (gare) en moins de 800 m. Il est répertorié à l'Atlas des Voiries Vicinales de 1841 en tant que sentier n°83²⁵.



Superposition de l'Atlas des voiries vicinales de 1841 sur une photo satellite actuelle

Il a malheureusement été détruit ou rendu inaccessible en plusieurs phases :

- Lors de la construction de la voie ferrée L106²⁶, le tronçon le plus à l'est (celui qui rejoint le canal) a tout simplement été supprimé.
- Lorsque la bretelle menant à la gare de Tubize fut construite, le tronçon le plus à l'ouest fut remplacé par le sentier 83 bis, qui passe sous un pont de la voie ferrée.
- Ce passage est aujourd'hui bloqué par des conteneurs placés illégalement il y a plusieurs années, le rendant tout à fait inaccessible. Malgré l'illégalité de la situation, la Commune laisse faire.

Depuis lors, ce sentier ne rejoint plus le chemin de halage, et ce qu'il en reste est tout simplement en train de disparaître.

²⁵ <https://chemins.be/tubize/sentier/83>

²⁶ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_106_\(Infrabel\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_106_(Infrabel))

La réhabilitation de ce sentier semble pourtant être à l'ordre du jour depuis des années. Elle est même listée (mais non budgétisée) dans le plan infrastructures 2020-2026 de la Région wallonne²⁷ :

*Création d'un sentier cyclo-piétons de Clabecq à Tubize (le sentier des Amoureux) .
Prévoir un revêtement cyclable.*

Après de multiples demandes, il m'a été confirmé en décembre 2022 que la Commune travaillait sur ce dossier. Espoir de courte durée puisqu'un mois plus tard, le projet semble tué dans l'œuf, de par le mauvais état de la passerelle surplombant la Senne et les refus d'Infrabel.



La passerelle surplombant la Senne (photo d'archive)

²⁷ https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/ACTUS/PlanInfrastructures2020-2026_Ravel.pdf

1. La voie ferrée, une barrière infranchissable

Selon Albert Stassen, président de l'ASBL Chemins de Wallonie, une erreur a été commise lors de la construction de la voie ferrée L106 : Infrabel aurait dû construire un passage sous voie pour permettre au Chemin des Amoureux de déboucher sur le canal.

Cette voie ferrée, telle qu'elle existe actuellement et sans point de franchissement sur plusieurs kilomètres, constitue une réelle coupure entre le centre-ville de Tubize et le canal.

Sentier i18

Il existe bien un passage sous voie étroit au niveau de Gobert Matériaux (référéncé sur chemins.be comme i18²⁸), mais il a été condamné lors de la construction de la route du port, comme le montre la photo ci-dessous.



Même Infrabel ne sait pas exactement si ce passage est public ou privé, et a exprimé vouloir le combler si la commune ne se manifestait pas :

[...]Le sentier n°83 ne correspond pas à l'emplacement du passage et rien n'indique qu'il ait été dévié par là. Si la commune n'a pas défini que le passage est le détournement du sentier n°83, nous comblerons l'ouvrage dans les années à venir afin de rationaliser notre parc d'ouvrage d'art.

[...]Nous avons reçu en 2010 une demande de permis pour la construction d'un site de matériaux et la construction de la voirie avec la mise en place de murs de soutènement au bout du passage, cette demande a été validée par la commune et Infrabel à condition que le cheminement des modes doux soit laissé libre pour rejoindre le Ravel.[...]

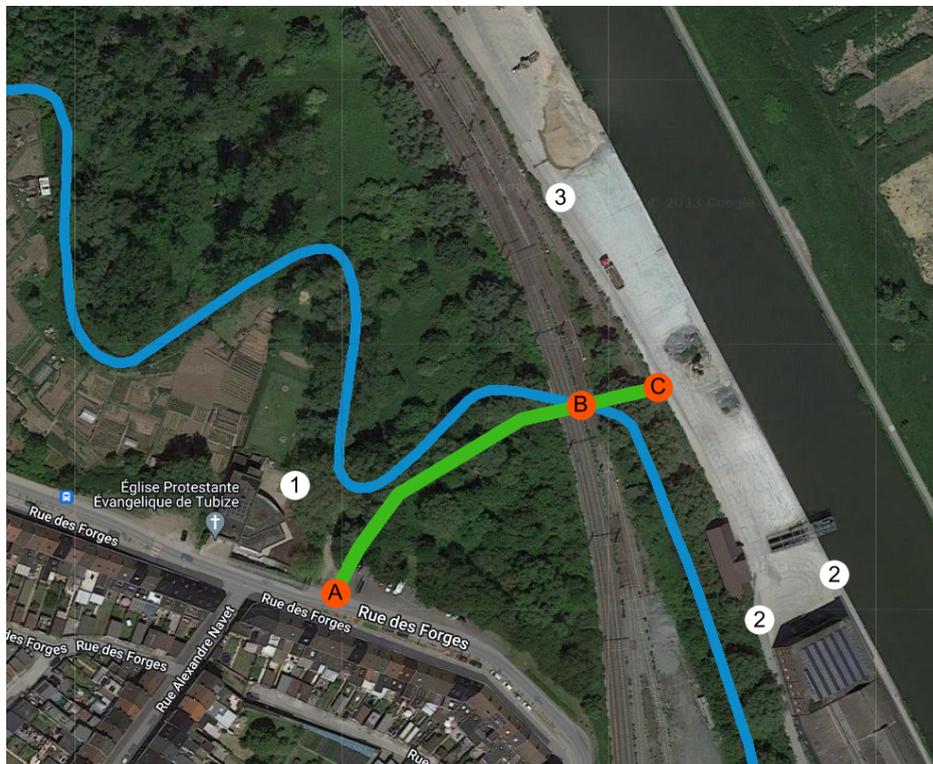
Case: CAS-10730-S5D7Z3 //:0218000001013

²⁸ <https://chemins.be/tubize/sentier/i18>

Annexe B. Un endroit à analyser : connexion au canal depuis la rue des Forges

En contrebas depuis la rue des Forges, il existe un pont sous voie qui enjambe la Sennette. Il cumule plusieurs avantages, et la possibilité d'y créer une passerelle (sous pont ?) devrait être étudiée sérieusement.

- L'infrastructure (le pont) existe, avec une hauteur sous pont d'environ 3.5m.
- S'y croisent la voie ferrée et la rivière (il permet donc de franchir deux obstacles en même temps).
- Il est situé à l'endroit où la ville est la plus proche du canal.
- Il est certainement plus simple de collaborer avec Infrabel à cet endroit, que partout ailleurs.



- A : connexion à la rue des Forges (un début de chemin existe déjà)
B : passerelle cyclo-piétonne à créer (en bleu, la rivière)
C : voie de chemin de fer à l'abandon
1 : connexion possible vers le tracé PIWACY actuel
2 : accès vers Clabecq
3 : accès vers Hal

1. Rue des Forges (A)

Côté rue des Forges, il existe déjà à cet endroit un début de chemin.



2. Pont Infrabel (B)



3. Voie de chemin de fer (C)

Dernier obstacle, il y a le long du port une deuxième voie de chemin de fer.

Elle semble cependant à l'abandon.

Qui plus est, le terminus (le dépôt) est à quelques mètres, ce qui signifie que les trains, s'ils y roulent, le font forcément au pas.



4. Conclusion

La mise en place d'un accès cyclo-piéton à cet endroit ne résoudrait pas *mieux* le problème de l'accès *direct* à la gare, mais par contre il multiplierait les possibilités :

- depuis la gare de Clabecq : pour rejoindre la rue des Forges en site propre (par le halage) plutôt qu'au milieu du trafic;
- depuis la ville de Tubize :
 - pour aller vers Clabecq, mais aussi vers Bruxelles;
 - pour un accès au canal possible à pied.

Cette possibilité a-t-elle été étudiée ?

Annexe C. Suppression du chemin de halage et déviation du RAVeL

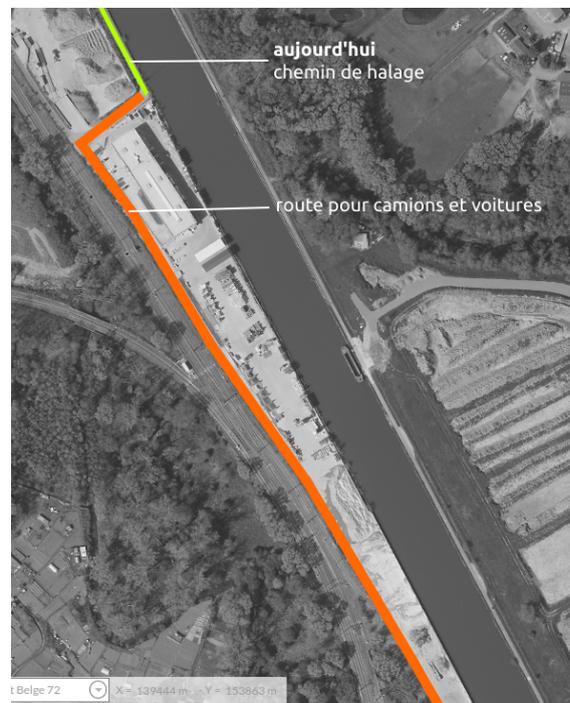
Autrefois, le chemin de halage longeait le canal en continu, permettant d'y circuler à pied ou à vélo. Ce chemin de halage avait même reçu le titre de RAVeL - réseau autonome de voies lentes - de la Région wallonne.

Le RAVeL²⁹, ou réseau autonome de voies lentes, est une initiative de la Région wallonne en Belgique, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, là où la situation le permet. Ce réseau de voies vertes emprunte des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées louées par un bail de 99 ans par la Région.

Sur le site officiel du RAVeL en Wallonie³⁰ (ainsi que sur Google Maps), le tracé ci-dessous est toujours répertorié comme RAVeL alternatif (le RAVeL principal emprunte l'autre berge) bien que ce chemin n'existe plus, comme nous allons le voir.



Chemin de halage, photo satellite de 1994



Route du port

En effet, en dépit de toute logique, le chemin de halage a été détruit sur plus de 530m et remplacé, il y a quelques années³¹, par une route destinée aux activités industrielles et commerciales. Cette situation est tout à fait dommageable : il n'est plus possible de longer le canal, il faut *obligatoirement* emprunter la route pour rejoindre le halage un peu plus loin. Si l'accès reste bien sûr possible, c'est sur la route, au milieu des camionnettes et camions, et à l'écart de l'eau et de son paysage.

²⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_RAVeL

³⁰ <https://ravel.wallonie.be>

³¹ vers 2008, d'après les images satellites du [portail WalOnMap](#).

Annexe D. Mise en place d'un maillage de chemins et sentiers

Comme on l'a vu pour le Chemin des Amoureux (voir annexe A), de nombreux sentiers et chemins ont progressivement disparu ou ont été amputés d'une partie de leur tracé. D'autres existent toujours, mais ne sont souvent ni entretenus, ni valorisés.

Il y en a trop peu, à minima dans le centre de Tubize!

Rebecq, par exemple, a lancé un projet pilote de valorisation / réhabilitation : Sentier Comestible³⁴, soit la plantation d'arbres fruitiers sur un tracé partant du plateau de la Gare.

Il en existe heureusement toujours certains à Tubize - un bon exemple étant le sentier 25³⁵ à Clabecq, qui permet de rejoindre rapidement le parc Saint-Jean depuis le pont.



Même si ce chemin-ci n'est pas cyclable, il offre effectivement, comme formulé dans l'appel d'offre du PIWACY *un avantage concurrentiel par rapport aux itinéraires conçus pour le trafic automobile* : sur cette photo, l'itinéraire par route est même hors cadre !

Ces sentiers et chemins font *toute la différence* pour la mobilité douce.

Il est important de les maintenir et de les créer, de les entretenir et de les valoriser : l'existence d'un maillage de sentiers et chemins est l'une des clés du succès d'un projet de mobilité qui ne mise pas tout sur la voiture, en particulier dans une ville qui dispose d'une gare et d'un RAVeL.

³⁴ <http://www.sentiersderebecq.be/>

³⁵ <https://chemins.be/clabecq/sentier/25>

Il y a probablement de nombreux endroits à étudier dans le cadre d'une réhabilitation des chemins et sentiers. Voici deux exemples parlants.

1. Passage Champagne / rue des Majoliques

Il semble qu'il y avait auparavant, dans le haut de la rue de la Déportation, un terrain vague qui permettait de couper vers le sud.



A la construction de la galerie du Passage Champagne dans les années (?) (avec le succès commercial qu'on lui connaît), l'îlot a été imperméabilisé à ce niveau et oblige le piéton à faire tout le tour pour arriver de l'autre côté. Le bloc entier est presque totalement fermé. Les navetteurs en provenance de la gare passent d'ailleurs généralement dans la galerie pour couper court, ce qui n'est possible qu'aux heures où elle est ouverte.

Bien sûr, presque tout est désormais bâti, ce qui limite les possibilités.

On pourrait malgré tout aménager un chemin depuis l'arrière du passage Champagne (parking du Delhaize) vers la rue des Majoliques, qu'on aperçoit à quelques dizaines de mètres : pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ?



2. Parking Brenta

Du côté du parking public Brenta, même constat : l'îlot est complètement imperméable et minéral (pas l'ombre d'un arbre) alors qu'il semble qu'il y existait auparavant au moins un sentier, le 92³⁶.

On pourrait rêver d'un chemin qui traverserait le bloc sur sa hauteur, et qui permettrait de rejoindre de façon plus directe et plus calme le centre omnisport situé un peu plus au sud. Il semble qu'un projet de passerelle cyclo-piétonne³⁷ reliant le site « Mondy » au site « Brenta » soit en cours. Il faudra veiller à ce que cette dernière soit accessible facilement depuis la gare.



Ce ne sont que deux exemples parmi bien d'autres.

³⁶ <https://chemins.be/tubize/sentier/92>

³⁷

<https://www.deliberations.be/tubize/14-fevrier-2022/perimetre-de-remembrement-urbain-du-site-mondi--passerelle-cyclo-pietonne-reliant-le-site-mondi-au-site-brenta-approbation-de-la-convention-entre-la-s-a-delzelle-et-la-ville-de-tubize>