

ETUDE DE FAISABILITÉ TECHNIQUE ET FONCIÈRE, DANS LE CADRE DU PROJET RAVeL D'UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES AUTOUR DES LACS DE L'EAU D'HEURE

Localisation

Le tracé de la ligne L111 couvre une section ouest importante au centre l'Entre Sambre et Meuse, et crée de facto avec ses liaisons possibles un véritable maillage du territoire en forme de «H»

Enjeux

L'aménagement de la L111 offre ainsi le grand intérêt de concevoir un projet global avec des antennes / raccords avec les autres lignes potentielles RAVeL dans un souci de maillage du territoire autour des lacs de l'Eau d'Heure via les lignes L109, L136, L136b, L138, L156.

Le secteur bénéficie en effet de la présence de nombreuses anciennes lignes ferrées (dont la L111) qui traversent ce territoire. Converties en RAVeL et connectées entre elles, ces lignes pourraient contribuer significativement au maillage du territoire par des voies de modes doux.

Par les nécessités techniques de leur construction ces anciennes lignes ferrées ont évité la topographie parfois tourmentée du secteur (notamment sur le territoire de Walcourt) : minimisation des dénivelés et pentes, longueur d'axe du tracé présentent des avantages certains pour les déplacements cyclistes.

Si toutes les antennes sont réalisées, on obtient un réseau particulièrement étendu de desserte relativement fine du territoire.

Il s'agit bien à terme de développer un réseau maillé et cohérent de liaisons douces à vocation utilitaire et de loisir sur ce territoire qui présente un fort potentiel pour ces liaisons.

Méthodologie

Afin de déterminer la pertinence d'utiliser l'ancien tracé ou une alternative, la méthodologie employée est celle de l'évaluation multicritères. Celle-ci repose sur une comparaison des alternatives par rapport au tracé des liaisons principales, du moins dans le cas où cette dernière peut encore être localisée.

Cette manière de procéder impose de mettre en évidence, pour toutes les alternatives, tous les apports induits par rapport à un « substrat » identique qu'est le tracé initial.

Le rapport de la phase 1 comporte tous éléments d'analyse pertinents de la situation actuelle du tracé et met donc le plus rigoureusement possible « à nu » les problèmes qui se posent actuellement.

Pour chaque proposition d'itinéraire, 4 paramètres d'évaluation ont été pris en compte :

- Les caractéristiques générales de l'itinéraire
- La potentialité de l'itinéraire
- L'intégration de l'itinéraire dans son espace
- Le coût

Enfin, la synthèse permet de prendre une décision concernant l'itinéraire qui ne doit pas être prise simplement en effectuant une sommation des cotes. L'objectif de l'étude est la faisabilité d'un RAVeL, pour lequel le poids de la considération d'itinéraire autonome, accessible au plus grand nombre, et parcourable par un public familial et des personnes à mobilité réduite, doit être fondamentalement plus important que pour un itinéraire cyclable utilitaire.

