Fiche projet : 1.3

Création d'un RAVeL entre Acoz et Mettet

Le projet vise la création d'une nouvelle voie RAVeL sur le territoire communal en vue de relier Acoz et Gerpinnes à Mettet et de compléter le réseau existant.

Justification

Gerpinnes dispose d'un important potentiel de développement des modes doux sur son territoire. Parmi les atouts du territoire, citons le pré-RAVeL existant (2,3 km aménagés). Celui-ci permet actuellement de relier, par site propre, le village d'Acoz (depuis la rue de Moncheret) à Gerpinnes (au niveau de la rue Lucien François). Ce tronçon connaît actuellement un beau succès auprès des gerpinnois et est assez fréquenté, essentiellement le week-end.

Vue sur le pré-RAVeL © S&A - 2015

Malheureusement, ce tronçon reste encore très limité (en termes de longueur) et n'est relié à aucune autre liaison sécurisée pour les modes doux ne permettant dès lors pas de développer particulièrement les aspects de mobilité douce utilitaire. Pourtant de nombreuses possibilités existent via, notamment, le réaménagement des anciennes lignes SNCB :

- Ligne 138 permettant de relier Gerpinnes à Châtelet et de rejoindre ainsi le RAVeL 1 (cf. fiche 2.5 et 2.6) ;
- Ligne 137 permettant de relier Gerpinnes à Mettet et de rejoindre la ligne L150A (Anhée – Aisemont) (objet de la présente fiche).
- Prolongation jusque Gerpinnes-centre (fiche 2.6).

La population et l'administration communale ont tout à fait conscience des atouts existants sur leur territoire communal et de la nécessité de disposer d'un réseau de cheminements doux sécurisés, de qualité et interconnectés en vue de tirer tout le potentiel (touristique, économique, culturel, etc.) que de ce type d'infrastructure permet d'entrevoir (intermodalité, développement touristique, etc.).

De plus, ce projet permettra la création d'une liaison douce intervillages, permettant de relier Gerpinnes, Acoz, Villers-Poterie et Gougnies.

Description du projet

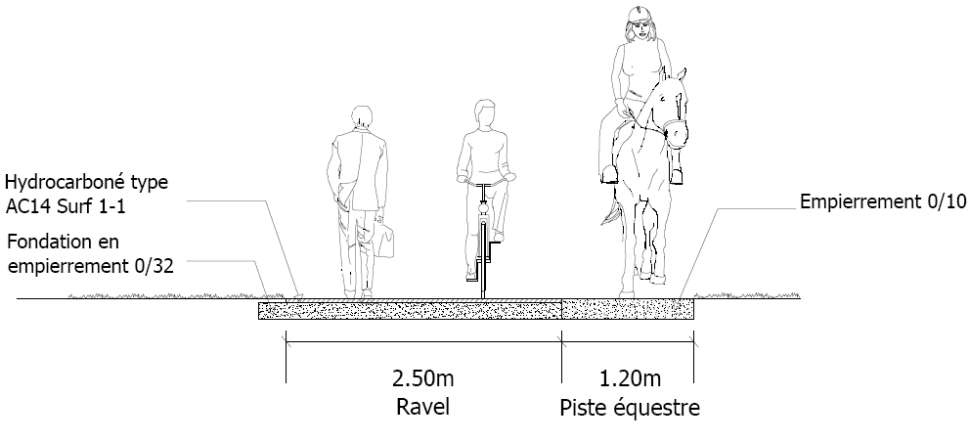
Le présent projet concerne trois volets distincts :

1. le réaménagement de l'ancienne ligne SNCB L137 en vue de créer une liaison Gerpinnes – Mettet (en orange sur la carte ci-dessous) ;
2. la création d'une connexion entre les lignes 138 (pré-RAVeL aménagé) et 137 (en rouge sur la carte ci-dessous) ;
3. la création d'un accès et d'une connexion à ces deux lignes RAVeL depuis la rue de Moncheret (N975) (en jaune sur la carte ci-dessous).

Vue sur le projet © Les Chemins du Rails – 2014 et S&A – 2015

1. Réaménagement de l'ancienne ligne SNCB L137

Cette ancienne ligne ferroviaire d'un peu plus de 4km sera réaménagée en RAVeL. Les aménagements prévus consisteront en la création d'une piste cyclo-piétonne d'une largeur de 2,5m en revêtement hydrocarboné, doublé d'une bande empierrée de 1,2m pour les cavaliers.



Coupe de principe de l'aménagement de la ligne L137 © S&A - 2015

Le parcours pourra, le cas échéant, présenter d'autres équipements de type aire de détente, mobilier urbain, signalétique (directionnelle, touristique et didactique) et bien évidemment aménagement de divers accès (marquage au sol, signalétique, éventuellement stationnement, etc.) au réseau depuis les voiries existantes. A ce stade du projet, sept accès ont été identifiés sur le territoire communal. Ceux-ci sont repris sur la carte reprise en annexe (cf. également FP 3.33 : Aménagement du lieu de départ du RAVeL à Acoz et FP 3.51 : Création d'une aire de pique-nique et d'une zone de détente le long du RAVeL à Gougnies).

Vue sur la ligne L137 © S&A - 2015

Il est bien évident que l'ensemble du projet d'aménagement répondra dans la mesure du possible aux recommandations contenues dans les diverses publications de la DGO1 relatives à l'aménagement de voies lente de ce type.

2. Création d'une connexion entre les lignes 137 et 138

Le projet présente la particularité d'être situé au croisement entre les lignes 137 et 138. Celles-ci se croisent au niveau du lieu-dit la *« Jonction de la Batte »*. En effet, à l'origine, ces deux lignes ferroviaires se croisaient la ligne 137 surplombant la 138. De cette époque, subsiste les structures de l'ancien pont SNCB (cf. photo ci-dessous).

Exemple

Le projet prévoira la création d'une connexion praticable pour les différents usagers entre ces deux lignes. Celle-ci pourra prendre la forme d'une passerelle, d'un escalier muni d'une rigole ou encore d'une rampe.

3. Aménagement d'un accès et d'une connexion au niveau de la N975

Le dernier volet du projet consiste en l'aménagement d'un accès au réseau RAVeL depuis la N975. Les accès ont bien évidemment un rôle essentiel pour le bon fonctionnement du réseau et afin d'inciter les utilisateurs à utiliser ce dernier. Cela donnera accès aux Lignes 137 et 138.

A Gerpinnes, une zone se prête tout particulièrement bien à l'aménagement d'un nouvel accès. Celle-ci est située le long de la N975 entre Acoz et Gerpinnes. A cet endroit la voirie régionale présente un large accotement permettant d'envisager la création d'une petite zone d'arrêt équipée d'une signalétique adéquate et pouvant accueillir quelques places de stationnement pour les véhicules motorisés. Cette zone, disposant d'un arrêt TEC présente également un intérêt en vue du développement ultérieur de l'intermodalité bus/vélo. Ceci sous-entend la nécessité de réaménager cet arrêt par exemple via le placement de parking vélos.

Vue schématique du projet d'aménagement © S&A – 2015

L'aménagement de l'accès sera également accompagné de la création d'un tronçon (déjà utilisé par les habitués) de voie lente d'environ 300m au niveau de l'ancienne emprise de la ligne L138.

Vue sur le tronçon de 300m à aménager

4. Projet 3.33 : Aménagement de la gare des bus et de l'accès au Ravel à Acoz en espace intermodal

Création d'un espace intermodal, aménagement d'une aire de parking, d'une liaison entre la gare des bus et le RAVeL, installation d'un parking et d'un car-wash pour les vélos, plantations, aménagement d'un espace de rencontre

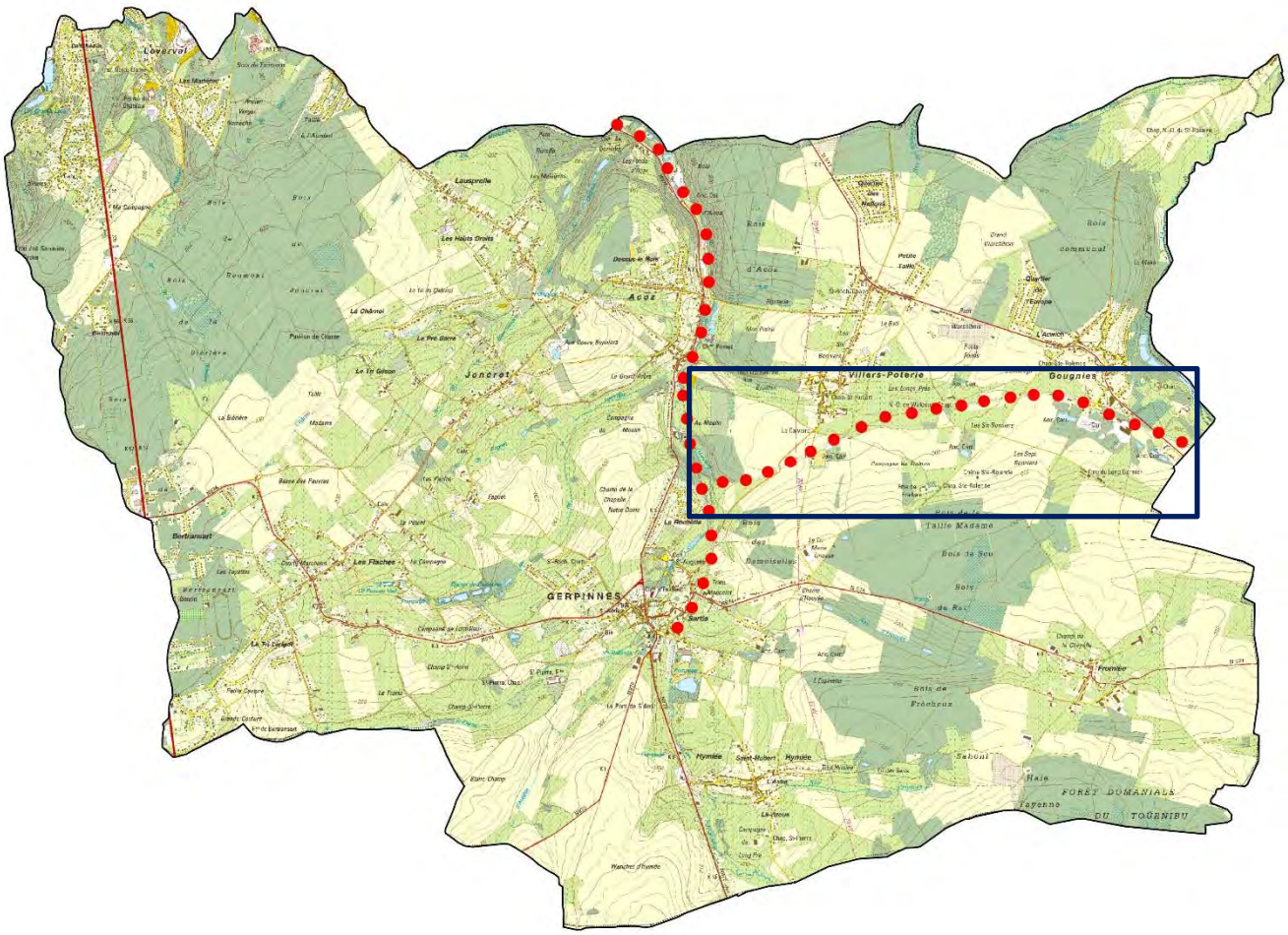
Reportage photographique

Cf. Esquisse fournie en annexe

Origine de la demande

- Commune de Gerpinnes
- Réunions d'Information et de Consultation
- Groupes de Travail
- Commission Locale de Développement Rural

Localisation



© IGN ® S&A – 2015

Thèmes

Environnement et patrimoine naturel – Services et vies associatives – Identité, convivialité et communication – Mobilité – Culture, tourisme et folklore

Enjeux

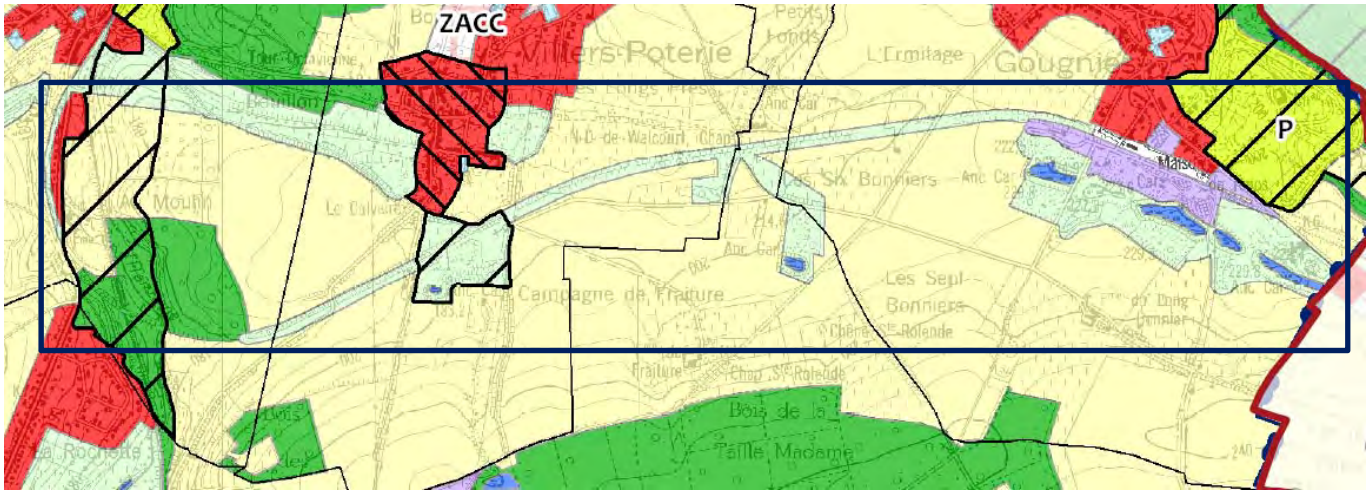
- Gerpinnes dans 10 ans ce sera un patrimoine naturel préservé, valorisé, connu et reconnu de tous
- Gerpinnes dans 10 ans ce sera un territoire offrant des structures, infrastructures et des services performants et innovants permettant l'épanouissement et le bien-être de tous
- Gerpinnes dans 10 ans ce sera une cohésion sociale forte et une identité villageoise redéfinies
- Gerpinnes dans 10 ans ce sera un territoire accessible, interconnecté et sécurisé faisant la part belle à la mobilité alternative
- Gerpinnes dans 10 ans sera un patrimoine matériel et immatériel accessible à tous et constituant un moteur de développement local

Objectifs opérationnels

- 3 - Aménager des espaces « nature » en veillant à leur attribuer une dimension sociale, environnementale, écologique, économique et paysagère
- 9 - Développer des structures, infrastructures et des services spécifiques et adaptés aux besoins actuels et futurs de l'entité
- 12 - Compléter et améliorer le réseau d'espaces et de lieux de rencontre de l'entité
- 14 - Promouvoir et développer les initiatives de mobilité alternative sur le territoire
- 15 - Assurer l'accessibilité et la sécurité pour tous sur le territoire
- 16 - Mieux exploiter les atouts de l'entité en matière de liaisons douces de manière à renforcer les liens entre les noyaux urbanisés et utiliser ce réseau interconnecté comme vecteur de développement socio-économique
- 17 - Améliorer la visibilité, la promotion et la communication autour des éléments touristiques de l'entité
- 19 - Valoriser les atouts touristiques de l'entité notamment en s'appuyant sur la richesse du folklore local et sa reconnaissance
- 23 - Tenir compte de la part importante des seniors (spécificité communale) dans l'entité pour tous les projets et l'utiliser commune un atout
- 24 - Protéger, développer et promouvoir le caractère rural de l'entité

Statut au plan de secteur

Variable en fonction de la zone concernée (espace vert, forestière, agricole, blanche) mais majoritairement en zone d'espace vert



Statut de propriété

La ligne reste la propriété de la SNCB à l'heure actuelle. Il sera donc nécessaire d'établir une convention de location entre la SNCB et la commune

Tâches à réaliser

- Etablir une convention de location entre la commune et le propriétaire des terrains concernés (SNCB/SPW/Privés) et/ou si nécessaire expropriation
- Engagement d'un auteur de projet pour la réalisation des plans d'aménagement
- Réalisation des divers travaux d'aménagement prévus dans le projet
- Réalisation du balisage et de la signalétique (directionnelle, touristique, etc.)
- Entretien du réseau et des infrastructures

Liens avec d'autres projets du PCDR

- FP 2.5 : Création d'un Ravel entre Acoz et Châtelet
- FP 2.6 : Prolongation du RAVeL jusqu'au centre-ville de Gerpinnes
- FP 3.3 : Création d'une liaison douce entre Gerpinnes, Hymiée et Hanzinne
- FP 3.33 : Aménagement de la gare des bus et de l'accès au RAVeL à Acoz en espace intermodal
- FP 3.51 : Création d'une aire de pique-nique et d'une zone de détente le long du Ravel à Gougnies
- FPR 19 : Mobilité et accessibilité du territoire
- FPR 28 : Mise en valeur du patrimoine

Impacts

Environnemental	Social	Economique	Culturel
➢ Augmentation de l'utilisation des modes doux ➔ Diminution de l'utilisation des transports motorisés ➢ Possibilités de développer l'intermodalité	➢ RAVeL = Lieu de rencontre ➔ Renforcement de la cohésion sociale ➢ Développement des loisirs	➢ Augmentation de l'attractivité du territoire notamment au niveau touristique ➢ Liaison au réseau RAVeL belge	➢ Possibilités de valorisation du patrimoine ferroviaire de l'entité

Indicateurs de résultats

- Longueur de voies lentes aménagées
- Fréquentation du réseau (ex. comptage cyclistes)

Création d'emploi(s) envisagée (nombre et nature)

- Sans objet

Origine du financement

- DGO1 – Plan Investissement Communal / Amélioration du cadre de vie /
- DGO2 – Chartes de mobilité, expérience d'intermodalité, mise en œuvre des PCA
- DGO3 – Développement Rural / Espaces verts
- Société régionale wallonne du Transport (SRWT)
- Commissariat général au tourisme (CGT) – Equipements touristiques
- Fonds propres commune

Programme de réalisation et priorités

Eléments dont il faut tenir compte pour la priorité à accorder :

- Aboutissement des conventions de location / Expropriations éventuelles

Etat du dossier (ce qui a été réalisé) :

- Projet ayant fait l'objet d'une demande dans le cadre de la programmation 2014 – 2020 des fonds structurels (FEDER) mais n'ayant pas abouti
- Ligne 138 (pré-Ravel entre Acoz et Gerpinnes)
- Une étude détaillée des tronçons (Châtelet – Gerpinnes – Mettet) a été réalisée et finalisée en janvier 2014 par l'asbl les Chemins du Rail (accord de principe des 3 communes pour créer un réseau cyclable)

Programmation dans le temps :

- Priorité de la CLDR : 1
- Priorité du Conseil communal : 1

Maître d'ouvrage

- Commune de Gerpinnes

Partenaires

- Service Public de Wallonie : DGO1, DGO2, DGO3
- SRWT
- Commissariat Général au Tourisme
- Associations locales
- Partenaires privés éventuels (PPP)
- Commune de Mettet

Estimation financière

- Estimation globale HTVA : +/- 826.000 €
- Estimation globale TVAC : +/- 1.000.000 €

Annexes

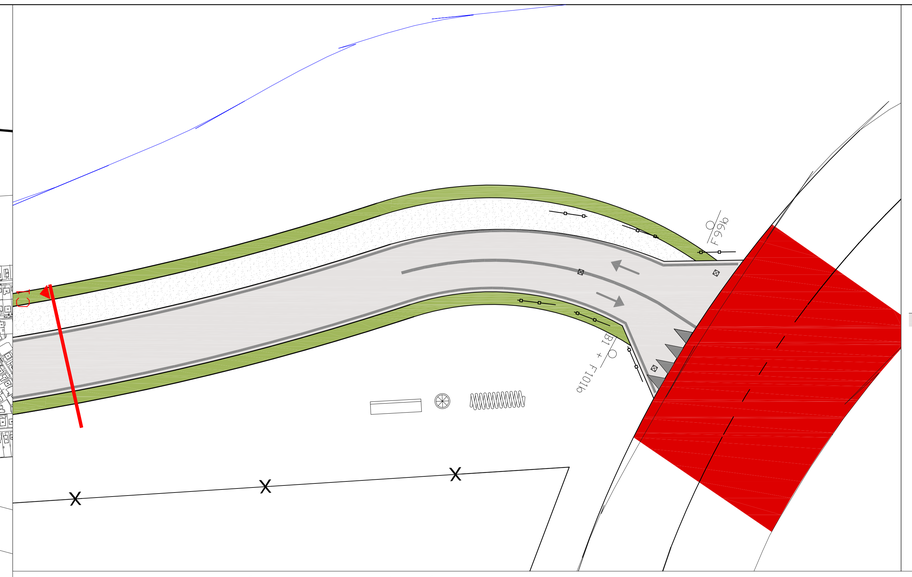
- Annexe 1 : Esquisse
- Annexe 2 : Métré estimatif
- Annexe 3 : Synthèse de l'étude des Chemins du rail

FP 2.5 Création d'un RAVeL entre Acoz et Châtelet

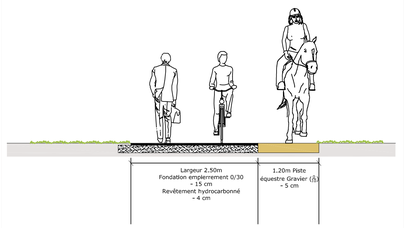
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré
-Signalisation à partir de la N975



Sécurisation de la traversée: Proposition d'aménagement Ech 1/100



Coupe C1 Ech 1/50

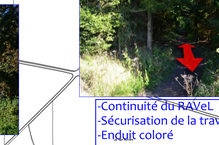
FP 1.3 Création d'un RAVeL entre Acoz et Mettet

-Aménagement du parking
-Signalisation de l'accès
-Aménagement de la liaison

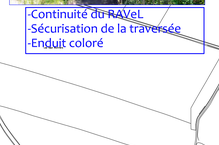
-Création d'une liaison entre les deux RAVeL, Aménagement d'un Escalier à rigole

-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré



-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré



-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Continuité du RAVeL
-Sécurisation de la traversée
-Enduit coloré

-Continuité du RAVeL
-Aménagement d'un tunnel
-Signalisation du RAVeL

-Aménagement du départ du Ravel
-Signalisation de l'entrée

FP 2.6 Prolongation du RAVeL jusqu'au Centre-Ville de Gerpinnes

METTET

Légende Plan Terrier

Matériaux

- Revêtement hydrocarboné
- Revêtement hydrocarboné coloré
- Piste équestre
- Pavés porphyre en provenance du chantier (zone de ragréage)

Mobiliers

- Borne amovible
- Barrière
- Clôture et filet pare-ballon
- Banc
- Poubelle
- Ratelier vélo

Signalisation

- Panneau de signalisation

Eléments linéaires

- Bordure en béton type IA

Portion à aménager

Portion déjà aménagée (pré-RAVeL)

Revêtement hydrocarboné

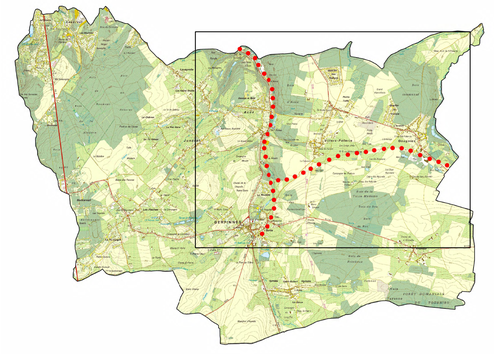
PROVINCE DU HAINAUT
COMMUNE DE GERPINNES

PROGRAMME COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT RURAL

FP 1.3 / FP 2.5 / FP 2.6
Aménagement du RAVeL entre Châtelet et Mettet à Gerpinnes

Maître d'ouvrage — Commune de Gerpinnes

Auteur de Projet
SA SURVEY & AMENAGEMENT
BUREAU D'ETUDES SURVEY & AMENAGEMENT
Espaces publics - Espaces verts - Urbanisme - Topographie
Rue de Chenu, 2-4 - 7090 Ronquières
Tél: 067/64.83.42 Fax: 067/64.75.70



Création d'un RAVeL entre Acoz et Mettet et d'une connexion entre les deux RAVeL - Métré estimatif
PCDR de Gerpinnes - Fiche-projet n° 1.3

Description	U	Q	P.U.	P.T.
Aménagement de l'ancienne ligne L137 en RAVeL				**€ 666.105**
Démolitions, débroussaillage, revêtements hyrdrobonné, gravier, fondation	m	4037	€ 165	€ 666.105
Aménagement de la connexion entre la ligne 137 et 138 - Jonction de la Batte				**€ 20.000**
Aménagements d'un escalier à rigole	PF	1	€ 20.000	€ 20.000
Aménagement et sécurisation des connexions et accès au RAVeL				**€ 30.000**
Marquages au sol, signalisation	Qt	6	€ 5.000	€ 30.000
Aménagement de l'accès et de la connexion depuis la N975				**€ 39.600**
Démolitions, débroussaillage, revêtements hyrdrobonné, gravier, fondation	m	240	€ 165	€ 39.600
Total travaux htva				**€ 755.705**
Installation chantier	QF			€ 10.000
Imprévus	QF	5%		€ 37.785
Bureaux d'études techniques spéciales et stabilité	QF	2%		€ 15.114
Coordination sécurité-santé	QF	1%		€ 7.557
Total général HTVA				**€ 826.161**
TVA 21%				**€ 173.494**
Total général TVAC				**€ 999.655**

Anciennes lignes SNCB 137 et 138

Liaison Mettet – Gerpinnes – Châtelet

Synthèse

Janvier 2014

Chemins du Rail, rue Van Opré 97 à 5100 Jambes (Namur)
Tél. et fax. +32 (0)81 65.75.96
E-mail : info@cheminsdurail.be - www.cheminsdurail.be

Remarques générales

Pour la ligne 137, la description de fait dans le sens croissant des kilomètres du chemin de fer, c'est-à-dire de Mettet vers Acoz. Les mentions « avant », « après », « gauche » ou « droite » s'entendent par rapport à ce sens de progression.

Pour la ligne 138, pour des raisons pratiques, la description se fait :

- pour la section 1 (limite de communes vers rue de la Figotterie), dans le sens des kilomètres croissants du chemin de fer (comme ci-dessus) ;
- pour la section 2 (limite de communes vers Châtelet et la Sambre), en sens inverse des kilomètres croissants (mise à jour d'un repérage datant de 2011).

Sauf avis contraire, l'évaluation de la végétation est très globale, certaines parties de la ligne étant peu accessibles.

Les sections considérées comme privatisées le sont sur base des indications portées sur les plans Patrimoine de la SNCB Holding et sous réserve d'une vérification éventuelle au cadastre.

Principe adopté : ne pas pénétrer sur les parties privatisées même s'il n'y a pas de clôture. Chemins du Rail se tient à la disposition des communes pour mener un inventaire technique le moment venu.

On remarquera, sur l'ensemble du parcours, l'absence de panneaux annonçant des chasses bien que le repérage ait eu lieu en période de chasse. Il semble donc qu'il n'y ait pas ou qu'il y ait peu de problèmes à prévoir de ce point de vue pour un futur (Pré-)RAVeL.

La première section en venant de Mettet est relativement facile à dégager, il serait avantageux de la rendre accessible sans trop tarder.

Les alternatives proposées à la ligne lorsqu'elle est privatisée pourraient convenir pour une liaison à longue distance étant donné le côté découverte. Elles ne seront toutefois pas efficaces pour inciter à une mobilité locale non motorisée vu les pentes (même si elles sont parfois courtes), le nombre de carrefours et la complexité du tracé ;

Cette synthèse est un document de travail à amender si besoin.

Abréviations de quelques termes ferroviaires pouvant se trouver dans ce rapport

L	Ligne
PN	Passage à niveau
OA	Ouvrage d'art
PI	Passage inférieur (une voirie passe sous la ligne)
PS	Passage supérieur (une voirie passe au-dessus de la ligne)
P	Pont (sur un cours d'eau)
BK	Borne kilométrique
BH	Borne hectométrique
Br	Borne repère
BV	Bâtiment des voyageurs (= bâtiment de la gare)
BR	Bâtiment des recettes (= BV sauf dans les gares purement marchandises)
PA	Point d'arrêt
HM	Hangar à marchandises
BUD	Bâtiment à usages divers
PàP	Pont à peser (« bascule »)
PPC	Pont à peser les chariots
PPW	Pont à peser les wagons
Y	Bifurcation

Namur, le 28 janvier 2014

Pour Chemins du Rail asbl

Jean-Philippe Art
Gilbert Perrin, conseiller technique

Rédaction, vérification et structuration des tableaux de repérage : Deborah Lehane.

Ligne 137 – Synthèse

Section 1 – Du km 0 (gare de Mettet) au km 2,334 (Scry, N98)

Du km 0 (gare de Mettet) au km 0,490 la L137 se confond avec la L150 aménagée en RAVeL.

Liaison existante avec la Meuse puis vers Dinant et Namur. Les lignes 137 et 138 entre la Sambre à Châtelet et la Meuse à Anhée pourraient donc s'inscrire dans la liaison Charleroi –Dinant du Schéma directeur cyclable pour la Wallonie.

Au km 0,490, bifurcation entre les lignes 150 et 137. Sur la ligne 137, végétation dense, défrichage, abattage et un peu d'élagage à prévoir avec toutefois certains passages encore relativement dégagés Le tableau de repérage détaille les volumes à traiter. Pour le reste, sol sec, pas de problème technique particulier ;

Km 0.660 : passage inférieur de la rue Foischelle. Ouvrage en moellons. Bon état général sinon quelques joints manquants. Des arbres poussent à proximité des culées. A dégager dès que possible.

Le tablier a été supprimé. Passerelle à récréer comme cela a déjà été le cas sur de nombreux RAVeL ou Pré-RAVeL. Ici, portée limitée : 4,5 m, soit un tablier de 14 m².

A noter à partir du RAVeL de la ligne 150 : un escalier convenablement aménagé et un court passage en prairie permettent de rejoindre la rue Foischelle.

Sur la suite de la ligne, des activités de chasse (sites de nourrissage, abris) observées en 2008 semblent avoir totalement cessé. Les traces de passage qui en résultaient ont donc aussi presque complètement disparu et la végétation s'est densifiée.

Ligne 137 – Synthèse

Au km 0,9 environ, à gauche, reste d'un perré partiellement effondré sur env. 10 m. À dégager éventuellement pour des raisons esthétiques. Ne semble pas jouer de rôle de stabilité.

Au km 0,94 env., de part et d'autre de la tranchée, affleurement rocheux. En le dégageant on apporterait un petit agrément visuel au parcours.

Sur le parcours, deux passages à niveau avec des routes à trafic très réduit. Pas d'aménagement important à prévoir sinon la signalisation habituelle :

au km 1.314, PN 1, carrefour des chemins : de Fosses à Mettet et de Scry à Saint-Gérard (très agréable passage) ;
au km 2,067, PN 1bis, rue des Villez/de Thozée.

Sur cette section, un seul ouvrage d'art et de très petite taille :
au km 1.520, un aqueduc en maçonnerie de briques, globalement en bon état pour autant que la végétation permette d'en juger. Un parapet à restaurer si besoin (env. 2 m³).

Dans l'axe de l'aqueduc, une sorte de bassin en béton d'env. 2m/2m actuellement envahi de terre et de végétation. Ce petit ouvrage semble déborder sur le champ adjacent. Un tuyau en plastique est rattaché à cette sorte de bassin.
Usage à identifier.

Ligne 137 – Synthèse

Quelques courtes sections de fossés à dégager mais de peu d'importance. Globalement, cette section présente peu de difficultés d'aménagement si ce n'est le tablier de l'ouvrage de la rue Foischelle à remplacer. Aux environs du km 2, un chemin bétonné de 2,5 m de large est parallèle à la ligne sur. 240 m. Statut foncier à vérifier. S'il est du domaine public ou si un accord peut être trouvé, il pourrait éviter d'aménager la ligne jusqu'à la rue des Villez. .		
À cette hauteur, la borne kilométrique 2 est toujours en place. Un des très rares exemplaires du petit patrimoine ferroviaire encore visibles sur cette section. A préserver. Après le passage à niveau de la rue des Villez – rue de Thozée, importante quantité de déchets et un cabanon avec WC à l'abandon à évacuer.		
60 m avant le passage au-dessus de la N98, clôture en fil de fer barbelé sur le talus du chemin de fer. Remarque : selon le plan P, la ligne n'est vendue qu'à partir du PI du km 2,334 (passage inférieur de la N98). Ceci n'a d'incidence sur le projet que si la ligne peut être utilisée jusqu'après le passage inférieur.		

Ligne 137 – Synthèse

Km 2,334, PI rue de Fosses (N98) Ouvrage à une voûte en moellons. Intrados en briques présentant des fissures et suintements protégé par un filet retenu par des câbles. Mais l'ensemble ne paraît pas devoir présenter des problèmes de stabilité graves. La maçonnerie des tympans et des murs donne une impression de bon état général. A voir en fonction d'une reprise éventuelle. Protection de l'ouvrage : SPW ou Holding ? Sur l'ouvrage, garde-corps à croisillons avec volutes. Belle valeur patrimoniale		
À partir de ce point, la ligne est vendue sur 4,1 km environ, proposition de chemins alternatifs. Pour rejoindre les chemins alternatifs, 4 hypothèses.		
1e hypothèse Utilisation d'un chemin latéral descendant à droite de la ligne, à aménager sur env. 100 m (pente moyenne env. 10 %) ou à allonger à 200 m pour une pente à 5 %. Au bas du chemin latéral à la ligne, débouché sur la route de Fosses (N98) que l'on prend à gauche sur 50 m. Trafic important et rapide, charroi lourd assez fréquent. Estimation très approximative : plus de 10,000 véhicules/jour. Peu sécurisant pour la plupart des cyclistes sauf aménagement adéquat de la chaussée (ralentissement, marquage). Plus facile pour les piétons (trottoirs de chaque côté). Puis suite à droite par la rue de Scry.		

Ligne 137 – Synthèse

2e hypothèse

Création d'une rampe similaire au chemin de droite mais à gauche de la ligne. Rampe à créer à flanc de talus, 240 m à 5 % (idéal) ou 150 m à 8 % (max. recommandé) avec précautions à prendre au débouché sur la N98 vu la pente en venant de Mettet. Implantation après bornage au pied du talus.

Avantage : déboucherait directement en face de la rue de Scry. L'usager traverse la route au plus court (bonne visibilité) au lieu de la longer sur 50 m.

Vue vers Mettet en débouchant de la rue de Scry.

Vue vers Acoz via la rue de Scry (à mettre en SUL quelle que soit la solution choisie).

3e hypothèse

Accès à la N98 par la rue des Villez à partir du PN 1bis (km 2,067). L

Descente 3 à 4 % puis 10-11 % sur 85 m.

Pas d'aménagement mais problème de pente et de débouché sur la N98, assez dangereux vu la forte descente et le trafic très important. Obligation de longer la N98 sur 80 m et d'effectuer un tourne-à-gauche dans le trafic pour rejoindre la rue de Scry (ou, dans l'autre sens) vers la rue des Villez en direction de Mettet).

Quelle que soit l'option retenue, toute cette zone devra être étudiée du point de vue de la sécurité de l'usager. La rue de Scry devrait être mise en SUL sur env. 140 m.

4e hypothèse

Rachat de la partie vendue à partir du PI pour créer une rampe à gauche après la traversés de la chaussée d'où sécurité maximale pour les usagers.

Mais, après 50 m, présence d'un aqueduc sous la ligne. 30 m plus loin, poteau électrique et entrée d'une propriété privée puis cabine électrique.

Ces divers obstacles conduiraient à un dénivelé de 12 m sur une longueur de 80 m ou pente de 15 % en moyenne (déconseillé pour la plupart des usagers, en particulier des cyclistes).

Ligne 137 – Synthèse

À cette hauteur, la ligne 137, privatisée, a été arasée en partie pour dégager la vue et élargir le terrain devant une maison construite au nord de l'ancien remblai. La reprise de la ligne jusqu'à la rue suivante (rue du Marbin) semble peu réaliste (problème de propriété, de voisinage, de remontée sur le talus vers l'ouvrage franchissant la rue du Marbin).

La 2e hypothèse semble le compromis le plus réaliste sinon, dans l'absolu, le plus favorable aux usagers.

Section 2 – De Scry à la reprise de la ligne vers Gougnies

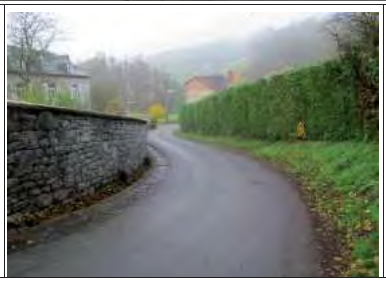
Proposition actuelle : alternative par des routes existantes à faible trafic :

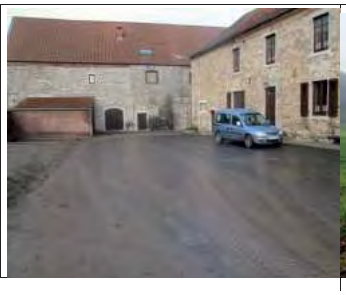
- entre Scry et Biesme par les rues de Scry, des Bosseuses et des Grandes Groiches si la ligne peut être reprise à l'ouest de cette rue, p. ex. au moins jusqu'à la rue du Fayat (mais avec aménagement sur 100 m) ou rue Tienne Piertence dans le cas contraire (sans aménagement). Puis rues de Nefzée et de la Caporale ;

- <u>à Biesme, si possible, aménagement le long de la rue de l'Agrappe sur env. 75 m entre la rue de la Caporale et la rue de la Vigne. Voir le tableau de repérage pp. 37 à 39.</u>

Carrefour rue de la Vigne /rue de l'Agrappe, vue en direction de Mettet

- <u>entre Biesme et la reprise de la ligne côté Gougnies</u> par les rues de la Vigne, du Moulin Botte, de Noéchamps et des Forges.





Après 6,2 km env. et un joli franchissement de la Biesme, le parcours proposé rejoint l'ancienne ligne sur la rue des Forges à l'endroit d'un passage inférieur disparu (km 7,331). Le parcours est agréable et varié. Il est plus long de 1,2 km que le tracé direct par la ligne (6,2 km au lieu de 5 km soit 24 % de plus).

Mais <u>l'obstacle principal reste les pentes</u> : <u>l'usager qui le parcourrait à vélo franchira plus de 70 fois une pente ayant la longueur maximale recommandée pour le cycliste moyen (voir annexe 1). Sur la ligne 137, il resterait en permanence en dessous de la pente maximale.</u>

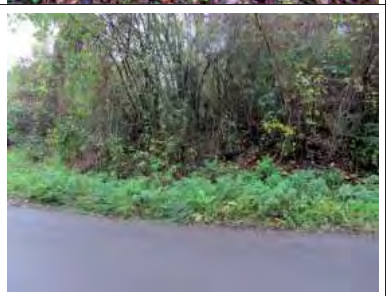
Si cet obstacle ne retiendra pas le vélotouriste ralliant par exemple la Sambre à la Meuse, il restera dissuasif pour des liaisons intervillages de type utilitaire ou de loisir en tout cas pour les usagers les moins aguerris.

<u>Pour offrir aux habitants une occasion de mobilité active, il sera utile d'envisager, si accords possibles, la reprise d'un maximum de sections de l'ancienne ligne :</u>

A. de la rue du Marbin à la rue Tienne Piertense (280 m) avec une rampe à créer pour y accéder et l'utilisation de la rue menant à l'ancienne gare de Scry. Sauf erreur, pas d'occupation visible ;
B. avec contournement éventuel de la propriété du n° 30 de la rue Tienne Piertense, entre cette rue et la rue du Fayat (830 m). Sauf erreur, pas d'occupation visible. Sinon déviation par les rues Tienne Piertense, des Bosseuses et des Groiches puis reprise de la ligne sur 600 m ;
C. entre la rue du Fayat et la rue de la Tourette à Biesme, des jardins sur la ligne sur env. 100 m avec apparemment possibilité de contournement par le champ adjacent puis absence apparente d'occupation sur un peu plus de 1,2 km. 2 tabliers de passerelles à recréer (portée approximative : 3 m chacun) ;
D. contournement possible d'une section privatisée à Biesme (ancienne gare) par la rue de la Tourette jusqu'à la rue de l'Agrappe, soit sur env. 500 m ;
E. entre la rue de l'Agrappe et la rue du Moulin Botte, contournement de la propriété de l'ancienne maison de garde-barrière (50 m, stationnement, jardin) puis 90 m sur la ligne, ce qui permettrait de bénéficier du « pont » sur la rue du Moulin Botte et de garder l'horizontale. Sinon déviation par la rue de la Vigne et début de la rue du Moulin Botte ;
F. entre la rue du Moulin Botte et la limite de la section vendue (chemin de la Ferme des Forges soit 700 m), ou suite sur la ligne si la section E peut être reprise. Sinon rampe à créer au pied du passage inférieur de la rue du Moulin Botte puis suite sur la ligne. Pas d'occupation apparente. Un tablier à recréer (portée 3 m.) + traversée d'un chemin (selon le plan P, servitude de passage).

<u>Au chemin de la Ferme des Forges (km 6,495), selon le plan P, fin des sections vendues.</u>

Section 2 B. Description de la ligne à partir du point 6,495 où elle n'est plus vendue selon le plan P Cette section n'est intéressante pour un Pré-RAVeL que si la ligne peut être rachetée au moins à partir du PI du km 5,768 ou 5,795 selon les documents (rue du Moulin Botte). Au km 6,495, PI du chemin de la Ferme des Forges (chemin privé selon nos informations). En amont de ce PI, la ligne privatisée est largement dégagée de la végétation et semble peu ou pas utilisée sinon quelques signes de passage à pied. Pas de clôture. Si reprise de la ligne : un peu d'élagage (photo de gauche). Le PI (photo de droite) : ouvrage en moellons remblayé sur toute sa partie gauche, encore visible du côté droit de la plateforme mais tablier manquant. Pour le passage d'un Pré-RAVeL, pas d'intervention sinon un dégagement de la maçonnerie subsistant à droite pour des raisons patrimoniales.		
À partir de ce point, traces de passage en tout cas pédestre comme en amont du PI. Végétation limitée. Après 20 m, à droite, accès à un champ adjacent. Ce tracé rejoint peut-être le chemin de la Ferme des Forges qui serait donc pratiqué au moins occasionnellement. Au besoin, vérifier son statut réel. Selon le plan P, semble correspondre à la traversée d'un chemin forestier.		
Km 6,724 : PI d'un chemin forestier. Important ouvrage à voûte de briques et tympans en moellons. Hauteur de la plateforme au-dessus du chemin passant sous l'ouvrage : env. 13 m. Ouverture env. 8 m. Nécessiterait quelques travaux (restauration du perré au bas d'un des piédroits et de la jonction entre la voûte et le tympan), mais très bel ouvrage pouvant être mis en valeur en cas d'exploitation d'un (Pré-)RAVeL. Pour les détails, voir tableau de repérage. 6,845 env. Un chemin d'exploitation avec traces de véhicules part à gauche. Voir l'usage et la coexistence éventuelle avec un (Pré-)RAVeL.		

Km 6,967, aqueduc. Petit ouvrage en briques. Ouverture : 70 cm. Quelques réparation locales mais l'ouvrage semble stable et l'écoulement semble se faire normalement. Km 7,1 env. : fin de la partie dégagée. À partir de ce point : A. soit début d'un défrichage qui pourra être léger ou moyen suivant les endroits et d'un abattage moyen à intervalles réguliers, le tout sur 230 m environ ;		
B. soit possibilité de créer une rampe pour redescendre vers la rue Noéchamps en utilisant une partie d'un chemin existant. Statut à vérifier. Une pente à atténuer sur le chemin. Km 7,331 : site d'un ancien PI, rue Noéchamps ou rue des Forges suivant les cartes. En ce point : A. soit recréation d'une passerelle à la place du PI B. soit traversée à niveau.		
Si l'option B est retenue (aspect financier entre autres) : - sur la route à traverser trafic faible à moyen (estimation très grossière : env. 1000 véh./j.) ; - possibilité éventuelle de créer un (Pré-)RAVeL vers la gauche sur l'accotement de la route (accotement herbeux 3 m) sur 20-25 m pour s'éloigner d'un tournant un peu masqué côté Scry avant de traverser ; - possibilité de créer une rampe à gauche de la ligne pour préserver la place nécessaire un jour à une éventuelle passerelle. La reprise de la ligne à partir de ce point est importante (pas d'alternative vers Gougnies sinon la N573 au trafic important et rapide.		

Ligne 137 – Synthèse

Section 3 – De la rue de Noéchamps / rue des Forges à la fin de la ligne 137 récupérable. Pour rejoindre la ligne, hauteur du remblai estimé 5 m soit une rampe de 100 m à 5 %. Sur la ligne, végétation très dense au début et difficilement pénétrable. Mais, globalement, sur cette section, l'état de la ligne en 2008 laisse supposer que les aménagements seraient principalement du débroussaillage qui deviendra moyen ou lourd suivant les endroits + de l'abattage en tout cas au début. Remarque : plus le défrichage se fera tard, plus les travaux seront importants.		
Km 7,390 env., aqueduc selon le plan P. Emplacement présumé repérable dans le champ adjacent vu la présence d'un trou de 1 m de profondeur et de 1,50 m de diamètre. L'aqueduc lui-même est invisible dans la végétation. À surveiller à l'occasion. Son ouverture de 1 m ne devrait pas mettre en péril la stabilité de la plateforme.		
Km 7,595. Limite de communes entre Mettet et Gerpinnes. Environ 250 m après la traversée de la rue Noéchamps / rue des Forges et 330 m avant la traversée suivante (N573).		
Km 7,815 env., aqueduc ? Non indiqué sur le plan P, tout juste visible de la chaussée adjacente, presque entièrement caché par la végétation ou par des terres. À surveiller éventuellement. Km 7,860, PN 8, route de Châtelet – N573. 2 bandes de circulation de 3,30m. Trafic important et rapide. Charroi lourd. Bonne visibilité gauche et droite. Entre une fin de limitation 70 km/h à gauche et un signal F1 entrée d'agglomération à droite, la traversée se trouve au milieu d'une zone de 170 m à 70 km/h. Voir si les signaux F1 et 70 km/h pourraient être reportés de la distance nécessaire pour inclure la traversée dans la zone 50. À cette traversée, un espace semi circulaire d'env. 10 m de rayon permettrait d'aménager une traversée sécurisée (en tous cas avec îlot central). À voir avec le SPW.		

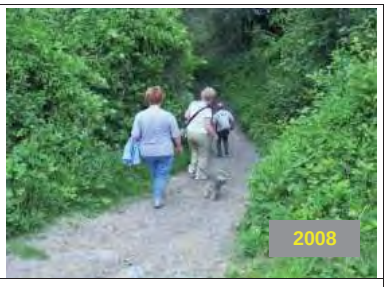
Ligne 137 – Synthèse

Après le PN, la ligne est un chemin de terre avec passage d'engins lourds. Défrichée sur 2,50 m. Sol meuble, un peu boueux, damé par les engins de défrichage ou par un charroi lourd de transit. À bétonner si ce charroi lourd doit continuer à passer. Km 8,030 env. Le chemin dégagé à gauche oblique à gauche en direction du chemin vicinal n°15, chemin de Fromiée. Un autre chemin continue tout droit parallèlement à la ligne sur son côté gauche. Vu le trafic lourd qui peut emprunter ce chemin, l'option actuelle privilégie le passage par la ligne 137.		
La ligne elle-même est entièrement couverte de végétation. Défrichage léger mais abattage assez constant. Une estimation précise pourra être faite quand les dispositions éventuellement nécessaires pourront être prises par rapport aux habitants de l'ancienne gare. Km 8,084. PI du chemin de Fromiée. Sur la ligne, recréation d'une passerelle piétons-cyclistes à prévoir. Portée : 2 m.		
Plus loin, une partie de la largeur est occupée par des jeux pour enfants. La largeur de la plateforme devrait permettre de les conserver sauf si cela rapproche trop le Pré-RAVeL de l'ancienne gare devenue habitation privée. Km 8,370. PN sans numéro sur le plan P. Traversée de la rue de la Station. Asphalte env. 6 m. Trafic faible. Pas de dispositions particulières sinon la signalisation de base.		

Ligne 137 – Synthèse

Après le PN, la ligne s'enfonçait dans une tranchée en direction d'un PS aujourd'hui disparu. La tranchée a été remblayée 60 m plus loin.
2 possibilités :

1e hypothèse
Cheminement actuel : passage en crête de talus à gauche par un chemin en terre entièrement dégagé, 3 m de large. Sol empierré un peu boueux suite au passage d'engins lourds.
Après 60 m, le chemin atteint le sommet de la digue qui obstrue la tranchée. Pour rejoindre le niveau de la ligne, forte descente 20-25 % très érodée. Pour créer une rampe à 5 %, il faudrait remblayer la tranchée sur 80 m.



2e hypothèse :

Hypothèse retenue à l'heure actuelle : suite dans la tranchée du chemin de fer.
La tranchée semble servir actuellement d'exutoire à un avaloir d'eau de pluie. Dans cette hypothèse, une autre solution devra être trouvée.

Pour la ramener au niveau de la rue de la Station, la tranchée devra être partiellement remblayée par les terres venues de l'opération suivante avec préservation des fossés à gauche et à droite.

Estimation très approximative du volume de terre à apporter : 250 m³.

Puis recréation de la tranchée ferroviaire par évacuation de la digue actuelle sauf si objections patrimoniales en rapport avec l'Atlas des Chemins (la digue a été créée dans l'axe du chemin vicinal n° 14).
Volume approximatif : 400-500 m³ à évacuer (sous réserve de vérification).

Par la suite, tranchée dégagée de toute végétation sur env. 3 m sauf un peu de défrichage latéral.

Ligne 137 – Synthèse

Km 8,487. Culée d'un ancien PS. Maçonnerie de moellons en bon état de conservation sauf au sommet. Les arrêtes devraient être protégées de toute détérioration supplémentaire.
Bel exemple de patrimoine à dégager et à préserver pour l'aspect patrimonial et historique et pour l'agrément du parcours.

Km 8,650 env. Rétrécissement local dû à la végétation. Un peu de défrichage supplémentaire et d'abattage. Largeur totale estimée de la plateforme env. 8 m.

Km 8,951, PN9. Route asphaltée env. 4,50 m. Trafic faible. Bonne visibilité de chaque côté.
Après la maison de garde, la ligne est occupée par le jardin de cette maison. Il est prévu de le contourner. Aménagement d'un Pré-RAVeL par emprise sur le champ adjacent sur 140m environ + une rampe de chaque côté.
Ensuite, sur la ligne, présence variable de bouquets d'arbres ou d'une strate arbustive latérale. L'estimation du défrichage et de l'abattage pourra être assurée dès que les contacts avec les riverains seront formalisés. La plateforme semble toujours enherbée (à droite, une vue en sens inverse depuis le passage à niveau suivant).
L'état de la végétation semble devoir poser peu de problèmes sur cette section.

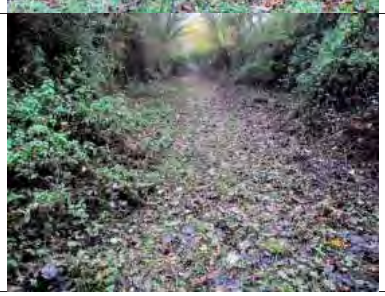
Km 9,568, PN10, Chemin du Petit Fond. Route rurale. Trafic très faible.
Pavé de PN à dégager si possible et restaurer comme marque de la traversée.
À droite après le PN, un poteau repère partiellement abîmé. Restaurer et repeindre si possible.

À prévoir sur la suite un nivèlement latéral de l'assiette sur 4 m.
Différence de niveau entre la moitié droite et la moitié gauche : env. 15 cm. Sol est assez boueux par endroits mais sans doute dû au passage de motos et de quads.
Le passage en remblai permet de supposer qu'après terrassement le sol sera suffisamment sec.

Ligne 137 – Synthèse

Km 10,348, PN11, autre branche de la rue du Petit Fond. Trafic faible. Présence de pavés à la traversée (à préserver). Après le PN, la ligne est en légère tranchée dans une pâture clôturée. Profondeur de la tranchée : entre 1 m et 1,50 m. Sol très irrégulier. Si reprise de la ligne, remblaiement des 80 m de tranchée subsistante. Volume à estimer si c'est cette option qui est retenue. Ou nivellement à 5 % de part et d'autre pour régulariser le profil en long. À l'origine, la tranchée était de profondeur croissante pour passer sous l'ancienne route de Philippeville à Châtelet (km 10,645).		
Km 10.460, la tranchée est entièrement remblayée. Sol très humide. 40 m plus loin, fin de la pâture. Site du point d'arrêt de Villers-Poterie. Terrain vague, hautes herbes, dépôts divers : déchets végétaux, terre, etc. Volume estimé : 200 m^3. Sans doute à charge de l'occupant des lieux.		
À gauche, ancien quai de chargement de la gare de Villers-Poterie. Vérifier les limites de l'emprise SNCB à cette hauteur. Largeur selon le plan P : entre 20 et 25 m. À gauche, un mur en moellons sans doute lié à l'époque de la gare et envahi de végétation. Usage du temps du chemin de fer à identifier (pas de mention sur le plan P).		

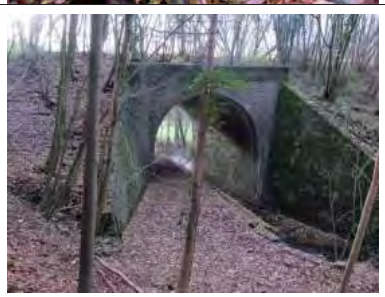
Ligne 137 – Synthèse

Km 10.645, site de l'ancien PS de l'ancienne route de Philippeville à Châtelet. Aujourd'hui rue de la Fosse Aux Chiens. Route asphaltée 3 m, trafic faible. Bonne visibilité de part et d'autre. Au-delà de PN, la tranchée du chemin de fer a été remblayée sur 100 m environ. Sur le côté droit, un chemin herbeux continue parallèlement à l'axe de la ligne. Chemin dégagé sur env. 2 m en très léger remblai de 30 à 50 cm. On est sans doute sur un chemin de service latéral à la ligne. Le plan P ne le mentionne pas.		
Après 100 m, une rampe très raide redescend au niveau de la ligne de chemin de fer. Longueur de la rampe env. 30 m. Dénivelé env. 4 m. Pente moyenne env. 13%/ Proposition actuelle Rampe continue à créer entre la route et le bas de la rampe actuelle, soit sur 130 m. Dénivelé : 6 m. Pente finale : 4,5 % idéale pour les cyclistes. Volume à évacuer (estimation sommaire) env. 3000 m^3 Cette option ne modifie pas la tranchée qui suit.		
Dans la tranchée, qui suit, très peu de végétation. Mais sol de plus en plus boueux lorsqu'on avance vers Acoz vu la digue qui entoure le PS suivant. La nécessité d'un géotextile et d'une sous-fondation devra être vérifiée après rétablissement des écoulements. Plus loin, belle paroi rocheuse à gauche. Vu la présence de ces formations rocheuses, il a été souhaité au sein de la commune que la tranchée ne soit pas remblayée entre les deux PS successifs, même si ceux-ci ont été remblayés de part et d'autre. D'où les propositions actuelles de rampe à allonger côté Villers-Poterie et de dégagement de l'ouvrage qui suit.		

Ligne 137 – Synthèse

Km 10,835 env., à gauche, début d'un mur de soutènement en moellons. Hauteur env. 1,70 m. Un peu de végétation au sommet du mur et dans certains joints. Joli ouvrage à dégager. Km 10,9 env. : le PS qui suit a été entièrement remblayé. La digue retient les eaux en amont. Zone boueuse quasi permanente au pied de la digue. L'usager doit de plus remonter jusqu'à la route qui passe au-dessus et à traverser avec un tournant masqué. Deux options : A. maintenir la traversée au niveau de la route B. dégager le PS et rétablir le passage au niveau de la ligne.		
Option A : Faire passer la rampe actuelle de 20 à 100 m pour obtenir une pente à 5 %. Mais alors remblaiement partiel de la tranchée sur 80 m supplémentaires soit sur la moitié de la tranchée subsistante, ce qui n'est justement pas souhaité. Et, au km 10.927, traversée de la route de Gerpinnes à Villers-Poterie (rue Lucien François) entre deux tournants dont celui de droite en allant vers Acoz un peu masqué.		
Option B : Dégager l'ouvrage qui semble toujours exister sous la route et recréer le passage au niveau de la ligne. Volume approximatif à dégager : 9000 m³ (estimation très sommaire) si l'on recrée la tranchée à son gabarit d'origine. (7 m au fond, 15 m au sommet). Avec un gabarit de 4 m au fond ; env.6000 m³. Après la tranchée chemin enherbé. Vérifier s'il ne doit pas servir d'accès à des engins forestiers vers le bois avoisinant. Si oui : - soit le Pré-RAVeL doit être prévu pour des engins lourds (fondation renforcée) ; - soit le chemin existant est laissé aux engins agricoles et le Pré-RAVeL doit se faire dans la partie droite de la plateforme. Dans le dernier cas, déboisement de toute la bande arborée sur la ligne. Largeur apparente de la plateforme à cette hauteur : 10 m. Option privilégiée : Utiliser le chemin existant, vérifier la nécessité d'un accès motorisé et éviter l'abattage de l'alignement arboré (agrément pour l'usager, protection contre le vent, intérêt environnemental).		

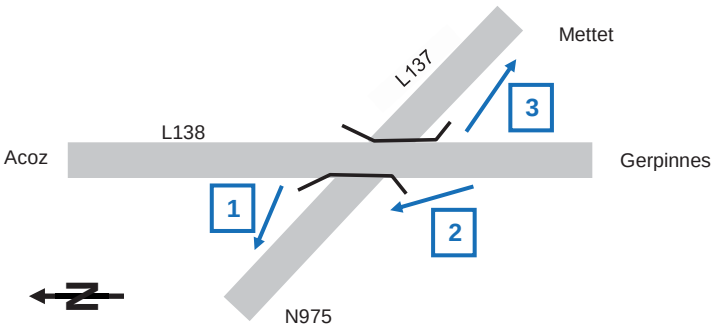
Ligne 137 – Synthèse

Par la suite, sentier d'une personne puis sorte d'allée arborée. Sur cette 2e partie, pas d'abattage mais sans doute quelques contraintes quant aux racines. Peut-être nécessité de limiter le fond de coffre et de poser une fondation en léger surplomb avec les risques liés aux racines. Début d'un passage en remblai. Passage très agréable.		
À droite, en pied de talus, une borne CF (Chemins de Fer). Date d'avant la création de la SNCB en 1926. Belle valeur patrimoniale. Se situe à l'intérieur d'un bois, à 1,5 m du pied du talus. Ces bornes, outre leur valeur historique, évitent toute ambiguïté quant à la limite entre le domaine ferroviaire et les terrains adjacents. Juste avant le pont/passage inférieur qui suit, côté droit, sorte de sentier informel en forte pente entre le niveau du cours d'eau et la plateforme de la ligne. Passage délimité par des ficelles de couleur. Quelques traces de passage pédestre. Le bois adjacent étant privé, vérifier la raison de ce passage sommairement aménagé et son intérêt éventuel par exemple pour des balades locales.		
KM 11.483 / 11.494. Pont et passage inférieur (forment un seul et même ouvrage). Très bel ouvrage en moellons. Intrados en briques. Ouverture totale : 8 m. Largeur de la partie chemin : 3,3 m. Selon le plan P, la propriété du chemin de fer s'étend jusqu'à 50 m à droite de la ligne avant la rivière et sur 35 m à gauche. La maçonnerie semble se trouver de manière générale dans un état remarquable. Quelques infiltrations visibles à l'intrados. Quelques dégradations locales à la jonction entre le tympan et l'intrados (léger décollement ?) Des arbres poussent à la limite de la maçonnerie. À surveiller. Quelques interventions semblent déjà avoir eu lieu dans ce sens.		

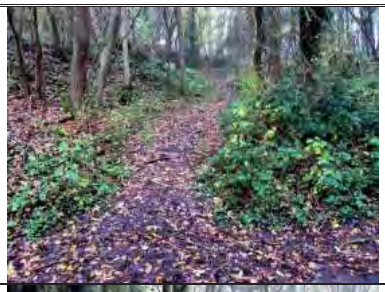
Ligne 137 – Synthèse

Le chemin, dégagé de toute végétation de part et d'autre, débouche dans une pâture côté gauche et semble utilisé pour du passage de bétail. Ce passage se ferait sur domaine du chemin de fer. Statut à vérifier à l'occasion. Pour info, après le P/PI, lors de l'un de nos passages, la ligne était barrée par une rubalise rouge et blanche sans avis quant à la raison de cette interruption.		
À l'approche du PX du km 11,608, à droite, un raidillon permet de rejoindre le Pré-RAVeL de la L138 à condition d'avoir de bonnes chaussures et qu'il n'ait pas trop plu. Cette liaison est devenue très glissante et dangereuse même avec de bonnes chaussures de marche suite à l'effet de la pluie et des feuilles mortes. Km 11.608, PX L138. La ligne 137 franchit la ligne 138 aménagée en Pré-RAVeL. Ouvrage en moellons. 2 culées en oblique, 14,70 m de largeur chacune. Hauteur moyenne au-dessus de la plateforme de la L138 : 6 m. Le tablier a disparu.		
Distance perpendiculaires entre les culées : 8 m. Le tablier d'origine était en oblique à 45° environ ce qui conduisait à une portée dans l'axe de 15 m environ. Mais les deux culées sont face à face sur une longueur d'env. 4,5 m ce qui permet de prévoir une passerelle perpendiculaire, soit de 8 m de portée effective avec appui sur les seuils de tablier existant. Dénivelé entre la plateforme et les seuils de tablier : 1,30 m. Des 2 côtés, la maçonnerie du sommet des culées est fortement dégradée : joints manquants, pierres manquantes, pierres de couronnement absentes ou disloquées. Maçonnerie à niveau des seuils à contrôler. 15 souches d'arbres à évacuer. Maçonnerie à recréer : env. 10m^3 par culée. Par précaution, réserve pour ragréage de joints env. 40 m^2.		

Ligne 137 – Synthèse

Au pied du PX, balises pour des liaisons inter-village. La direction Acoz semble avoir disparu (la trace de la balise est toujours visible sous celle de Gerpinnes). À remplacer. À l'angle nord-ouest du PX, une balise couchée au sol face contre terre et couverte de mousse. À redresser et restaurer pour compléter le beau travail patrimonial déjà réalisé dans le cadre du projet PICVerts de la commune.		
Hypothèses après le PX Objectif : création d'une rampe pour piétons et cyclistes entre les deux plateformes. Comme on le verra, l'hypothèse 2 présente plusieurs avantages : - peu d'abattage - peu de mouvement de terre - pas de passerelle ou de conduit à placer sur le fossé (hypothèse 3) - Elle suppose toutefois la création d'une passerelle sur le PX (portée env. 8 m + les appuis). Mais cette passerelle donnerait alors accès à la L137 également pour les habitants de la chaussée de Châtelet à Gerpinnes proches de l'ancien PN 12 de la L137 (voir ci-dessous). L'hypothèse par l'angle nord-est n'a pas été retenue vu l'obstacle que représente le mur en aile à cet endroit (+ la même nécessité d'une passerelle ou d'un conduit sur le fossé). Les numéros sur le dessin indiquent l'emplacement des hypothèses 1, 2 et 3.		

Ligne 137 – Synthèse

Hypothèse 1 : rampe à l'angle nord-ouest Adoucissement d'une rampe existante partant de la ligne 138 en direction d'Acoz. Longueur oblique de la rampe actuelle : env. 25 m. La rampe actuelle débouche dans la tranchée de la L137 avec des parois rocheuses de part et d'autre. Sauf à entamer le rocher de manière importante, cette rampe n'est pas susceptible d'être ramenée même à 8 %. L'hypothèse semble donc devoir être abandonnée		
Hypothèse 2 : rampe à l'angle sud-ouest Entre le pied du talus près de la place de repos et le bois avoisinant (limite de propriété à vérifier), sorte de tranchée pleine de blocs de pierre. Pente naturelle d'env. 8 %, maximum recommandé pour les cyclistes. En partant de la L138 un peu au-delà de la place de repos côté Gerpinnes, il est encore possible d'adoucir un peu la pente.		
Hypothèse 3 : rampe à l'angle sud-est Création d'une rampe à partir de la L138 côté SE à la hauteur de la place de repos mais côté Mettet. Longueur approx. 150 m à 5 %. Abattage important sur toute la longueur de la rampe. Soutènement à prévoir sur une partie. Pose d'une passerelle ou d'un conduit pour passer un fossé situé entre la L138 et le talus de la L137 : =>Soit une passerelle de 6 m. =>Soit un conduit d'1m de diamètre sur 6 m de longueur à placer dans le fossé latéral et à combler.		

Ligne 137 – Synthèse

Après le PX, très belle tranchée rocheuse. Largeur env. 7 m. Sol sec. La tranchée sert actuellement d'accès piéton. Si on voulait l'aménager également pour les cyclistes, aucune intervention sinon une fondation et une couche de roulement. À gauche, BH 11,7 à redresser et repeindre.		
Dans la tranchée, une série de bornes repères visiblement placées là pour l'agrément de l'usager. À gauche, un signal SF 0^5 à nettoyer et repeindre.		
Km 11.923, PN12, route de Châtelet à Gerpinnes – N975 Au-delà de ce PN, la ligne a été vendue jusqu'à Acoz. Fin de l'itinéraire. Sur la N975, trafic important. Estimation très approximative : 4500 véh. / j. Possibilité à cette hauteur de créer le long de la route un parking « RAVeL » d'env. 70 m de long et de 5 à 6 m de large. À partir de cet endroit, l'accès à la première maison le long de la route est à 80 m côté Gerpinnes		

Ligne 137 – Synthèse

Les premières maisons côté Acoz sont à 200 m. Á gauche en allant vers Acoz, l'espace semble permettre la création d'une piste cyclo-pédestre en accotement côté gauche. Les habitants de ces maisons auraient un accès quasi-direct au Pré-RAVeL tant vers Gerpinnes que vers Gougnies en évitant un détour de 600 m via la rue de la Tour Octavienne le long d'une nationale très fréquentée. La passerelle sur le PX prendrait alors tout son sens : liaison entre les lignes 137 et 138 + liaison avec les quartiers proches de l'ancien passage à niveau n° 12.		