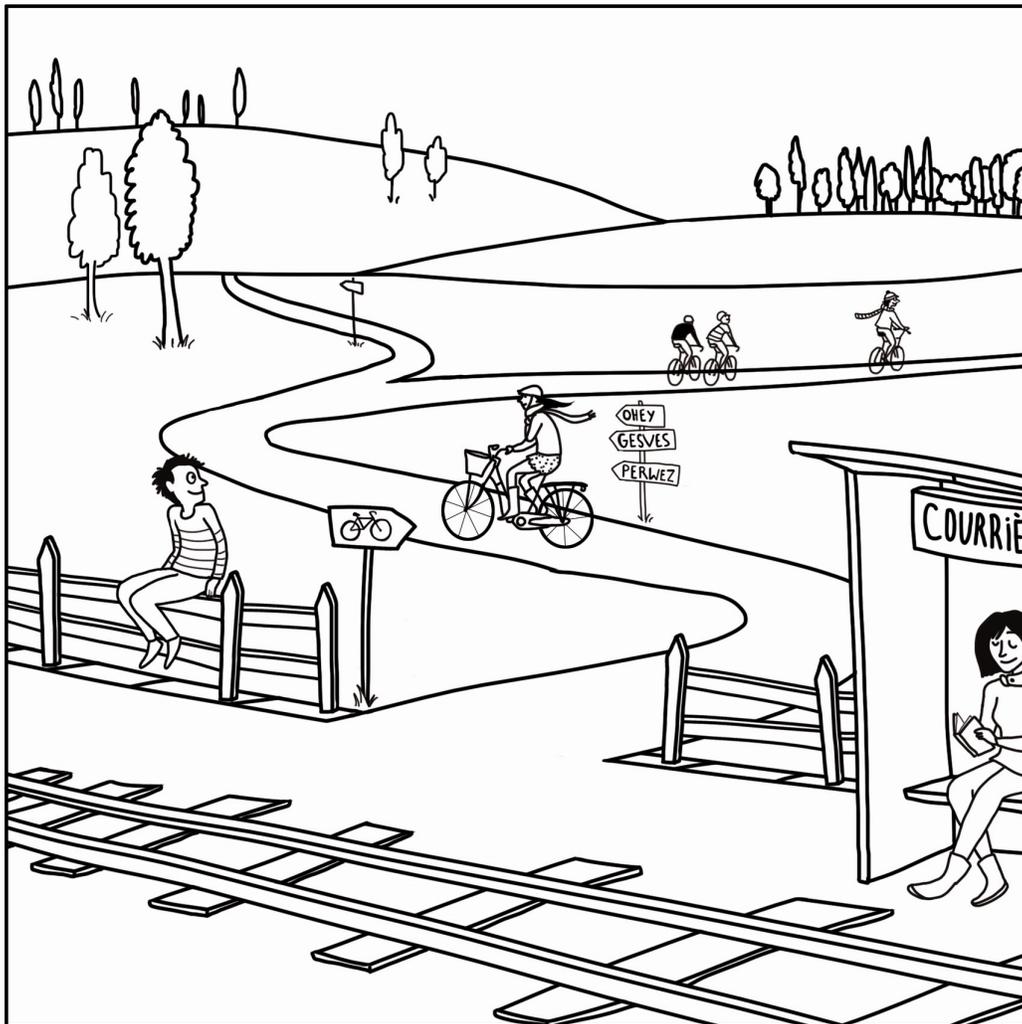


ViciGAL

*Création d'une dorsale de mobilité douce
au cœur du Condroz Namurois*





7 ViciGAL - Création d'une dorsale de mobilité douce au cœur du Condroz Namurois

7.1 Intitulé du projet

Création d'une dorsale de mobilité douce et touristique (ligne verte) sur le territoire des communes d'Assesse, Gesves et Ohey, s'inspirant du tracé de l'ancien vicinal reliant Courrière à Perwez, en passant par Gesves et Ohey, et s'intégrant dans le grand réseau Ravel (liaison Huy et Yvoir).

7.2 Contextualisation

7.2.1 Localisation

Le GAL agit au sein de près de 200km² sur le territoire de trois communes – Assesse, Gesves et Ohey – situées en province de Namur. Toutes trois sont qualifiables de péri-urbaines en raison de leur caractère rural assez marqué mais tempéré par la proximité aux pôles urbains de Namur (au Nord-Ouest), Huy (au Nord-Est) et Ciney (au Sud/Sud-Est). Globalement, la distance entre le territoire du GAL et chacune de ces villes n'excède pas 10 à 15km pour les zones les plus proches.

Au niveau agro-géographique, les trois communes sont reprises au sein du Condroz, lequel s'étend d'Ouest en Est en étant limité au Nord par le sillon Sambre-&-Meuse et au Sud par la dépression de la Fagne-Famenne. Les caractéristiques géologiques de la région lui confèrent sa particularité. En effet, le sous-sol est composé d'une alternance de roches calcaires (plus tendres) et gréseuses (plus dures) qui ont été soumises à des plissements. L'érosion a ensuite permis de différencier les différentes couches en générant un relief dit en « tiges et châtées », soit une succession de dépressions et de petites crêtes. Cette particularité est partie intégrante de la renommée physique du Condroz et a d'ailleurs donné son nom au GAL.

7.2.2 Démographie

Au 1^{er} janvier 2015, près de 19 000 personnes¹ résidaient sur le territoire au cumul des trois communes, soit 95 habitants/km². Comme dans de nombreuses communes péri-urbaines de ce type, la proportion des moins de 20 ans est supérieure à la moyenne belge (ces jeunes sont accompagnés de leurs parents qui ont en moyenne entre 40 et 50 ans) tandis qu'à partir de 65 ans, la proportion est inférieure à la moyenne belge².

En 2013³, le taux d'emploi moyen des trois communes était compris entre 65,4 et 67,6%, soit près de 10% de plus que la moyenne wallonne. A l'opposé, le taux de chômage à la même période était compris entre 7,7% (Assesse) et 10,9% (Ohey), toujours loin derrière la moyenne wallonne de 16,1%. Avec un maximum de 15% de postes salariés (en proportion de l'effectif de population total de chaque commune), la vocation du territoire apparaît donc essentiellement comme résidentielle avec une grande part de migrations pendulaires vers les pôles urbains précités. Ces communes se révèlent attrayantes pour les familles avec des enfants dont les parents travaillent dans des communes périphériques comme celle de Namur, où la part de postes salariés dépasse les 50%.

L'enjeu de la mobilité est donc primordial dans la mesure où il est possible d'améliorer les liaisons vers ces pôles urbains ou tout du moins, vers les gares qui les desservent (Courrière).

¹ Source : Statbel (2015)

² Source : SPF Economie (2011)

³ Source : CAPRU (2013)



7.2.3 Economie

1620 entreprises étaient déclarées actives en 2013 sur tout le territoire concerné. Parmi elles, la tendance est identique au sein des trois communes : ce sont majoritairement les secteurs de l'agriculture (sylviculture et pêche incluses), de la construction, du commerce et des activités techniques et spécialisées qui sont présents. 81 entreprises étaient liées en 2013⁴ à l'hébergement et à la restauration, d'où l'importance du tourisme pour la région.

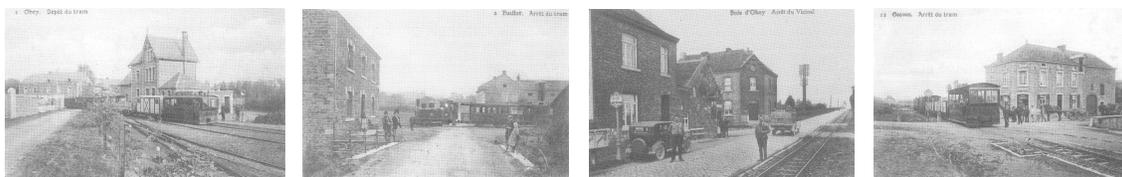
7.2.4 Culture et patrimoine

Les Chemins de fer vicinaux de la province de Namur étaient une composante de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV) créée à la fin du XIXe siècle et remplacée dans les années 1950 au profit de lignes d'autobus.

Plusieurs lignes existaient, certaines électrifiées, d'autres non. Parmi ces dernières (les lignes Ohey-Sorinne et Ohey-Huy), Ohey faisait office de gare à l'intersection avec la ligne Andenne-Ciney.

Ce patrimoine aussi bien culturel qu'économique est encore visible à beaucoup d'endroits (assiette empierrée) et est à valoriser.

Quelques photos d'archives tirées du livre de R. Delooz⁵ témoignent de la présence du vicinal dans nos communes et de son importance en termes de mobilité, mais également de dynamique économique.



7.2.5 Lien avec le projet

Outre l'intérêt paysager qu'il représente, le relief évoqué précédemment ne facilite pas la mobilité douce au quotidien. Autant les amateurs de cyclotourisme et de VTT trouvent aisément leur bonheur dans nos communes (nombreux itinéraires possibles), autant les cyclistes de tous les jours peinent à trouver des itinéraires plats et sécurisés pour aller d'un village à l'autre. De par son relief peu accidenté, l'ancienne ligne du vicinal, construite en grande partie dans une dépression, présente un tracé extraordinairement plat pour la région (2% en moyenne), tout en reliant des points névralgiques tels que la gare ferroviaire de Courrière aux centres de Gesves et d'Ohey, en passant par les campagnes de Spass et les villages d'Haillot et de Perwez.

Une offre considérable d'itinéraires pédestres, équestres et cyclo existe sur notre territoire. Plus de 700km de sentiers de randonnées, balisés (sur terrain et/ou virtuellement) ou non, sont ainsi accessibles aux touristes toute l'année. Une centaine d'acteurs touristiques gravitent autour de cette offre touristique afin d'accueillir les touristes et les choyer durant leur séjour : chambres d'hôte, gîtes, gîtes à la ferme, gîtes équestres, restaurateurs, producteurs locaux, etc. La création d'un itinéraire cyclo-touristique de type « ravel » sur le territoire permettrait très certainement d'augmenter substantiellement l'attractivité touristique, ainsi que les retombées économiques sur les secteurs du tourisme et de l'horeca.

⁴ Source : CAPRU (2013)

⁵ Ballade condrusienne : Assesse - Gesves - Ohey, Roger Delooz, Des villages et des villes de Wallonie, 2004



7.3 Identification du projet

7.3.1 Porteur de projet

Le porteur du projet est l'ASBL GAL Pays des tiges et chavées. Cette fiche est en effet issue d'une réflexion en groupes de travail « mobilité » et « tourisme » organisés par le GAL. Une étude préliminaire a également été orchestrée avec les services urbanisme des 3 communes au niveau du tracé. Cette fiche est aussi le fruit d'une concertation avec le Cabinet du Ministre du Tourisme (René Colin), le Cabinet du Ministre des Travaux Publics (Maxime Prévot), la DGO1 et les ASBL Vélo-Ravel, Chemin du Rails, Sentiers.be et Provélo. Plusieurs entrepreneurs du territoire ont également été contactés et mobilisés afin de mesurer la faisabilité d'un chantier de ce type et sont identifiés comme partenaires du projet, moyennant le respect des règles de marchés publics.

7.3.2 Bénéficiaires de la subvention et opérateur de terrain

Le GAL Pays des tiges et chavées est le bénéficiaire de la subvention et l'opérateur de terrain.

7.3.3 Partenaires

Plusieurs partenaires sont identifiés :

- Les services urbanisme, tourisme et marchés publics des 3 communes partenaires
- La Maison du Tourisme Condroz Famenne
- Les ASBL Vélo-Ravel, Chemin du Rails, Sentiers.be et Provélo
- Les entrepreneurs du territoire

7.3.4 Administrations fonctionnelles pressenties

DGO 2

7.4 Objectifs à atteindre

Le projet consiste à créer une dorsale de mobilité douce sur le territoire du GAL (communes d'Assesse, Gesves et Ohey) en suivant de manière générale le tracé de l'ancienne ligne du vicinal reliant l'actuelle gare SCNB de Courrière au village de Perwez, en passant en plein cœur des villages de Gesves et d'Ohey. Des perspectives en termes de liaisons vers le Grand Réseau Ravel sont également à l'étude :

- Vers Huy, en passant par Solières, pour rejoindre le Ravel Namur-Liège et la ligne 126 (Huy-Havelange-Hamois-Ciney)
- Vers Yvoir, pour rejoindre Crupet et le Ravel Namur-Dinant
- Vers Hamois, en passant par Assesse, pour la ligne 126

L'objectif poursuivi est double : la mobilité douce au quotidien (objectif principal) et l'attractivité touristique (objectif secondaire).

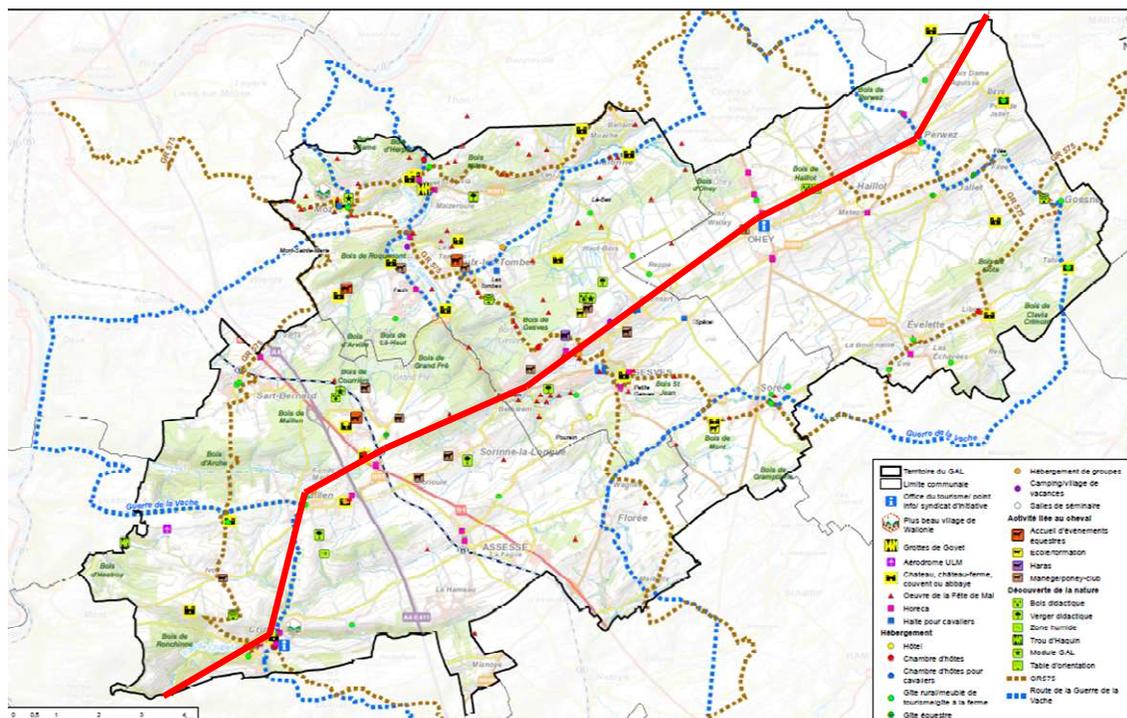
Le tracé imaginé s'inspirerait globalement du tracé emprunté par l'ancienne ligne du vicinal.

 Annexe 17 : Tracé de l'ancien Vicinal.

Néanmoins, l'objectif n'est pas forcément de suivre ce tracé « à la lettre ». En effet, le but recherché est avant tout de créer une dorsale de mobilité douce sur le territoire et non de reconstituer à l'identique l'itinéraire de l'ancien vicinal. Par conséquent, le projet se destine avant tout à bénéficier à la population locale et se veut une alternative aux déplacements motorisés. C'est particulièrement l'aspect « mobilité douce » qui doit primer.



Notre volonté sera donc de contourner au maximum les éventuels problèmes de propriété privée en empruntant par exemple, autant que faire se peut, des chemins communaux proches du tracé originel. Plusieurs « tronçons de contournement » ont ainsi déjà été repérés. Plusieurs itinéraires de liaisons ont également été identifiés. Une concertation avec l'ensemble des propriétaires (notamment agriculteurs) est envisagée afin d'évaluer la faisabilité du projet et identifier les points noirs éventuels à contourner.



Tracé imaginé pour le ViciGAL

Le revêtement envisagé n'est pas encore défini, mais l'objectif poursuivi est en tous cas de permettre à des cyclistes de l'emprunter facilement toute l'année. A priori, plusieurs solutions existent : béton (mono-bande ou bi-bande), asphalté, empièchement fin compacté, déchets de raclage, etc. Le choix du revêtement idéal nécessitera donc une étude (coût, utilisation, entretien) et un sondage auprès des utilisateurs potentiels. Le respect du patrimoine naturel traversé et des paysages est également une priorité.

La création d'itinéraires de liaison est envisagée afin de relier la dorsale Courrière-Gesves-Ohéy-Perwez à d'autres circuits touristiques, tels que les Ravels 1 et 2, ainsi que la ligne 126 (Huy-Havelange-Hamois-Ciney). Le centre d'Assesse ou encore le village de Crupet, pôle touristique incontournable du territoire, et Yvoir (Ravel de la Meuse) pourraient également être reliés via ces itinéraires de liaison. Des parkings seraient également prévus tout au long du parcours.

L'objectif serait enfin de pouvoir doter cette dorsale de mobilité douce et touristique d'une dimension pédagogique. Ainsi, l'extraction des terres plastiques et l'exploitation des carrières font partie du patrimoine économique de notre territoire et pourraient être mis en avant tout au long du parcours. Le tracé imaginé traverse en effet plusieurs vestiges de cette vie passée et pourrait, par le biais de modules et panneaux didactiques par exemple, les mettre en lumière.



7.5 Objectifs de la stratégie auxquels il contribue

Ce projet contribue à plusieurs objectifs de la stratégie. Premièrement, la stimulation de l'économie productive locale. Le secteur de la construction est le principal secteur d'activité sur le territoire (cf. diagnostic). Développer un projet fédérateur et structurant pour le territoire en faisant appel à des entrepreneurs locaux, moyennant le respect des règles de marchés publics bien entendu, permettrait de dynamiser ce secteur en suscitant la création d'activités et d'emplois sur le territoire. Comme dit ci-dessus, la mise en valeur du patrimoine naturel et historique du territoire est également un objectif poursuivi par ce projet, qui serait doté d'une dimension pédagogique. Ce projet permettra d'offrir des alternatives en termes de mobilité douce sur le territoire, aussi bien pour relier les centres de villages que pour se rendre à la gare SNCB de Courrière. Enfin, ce projet contribuera à augmenter l'attractivité touristique du territoire, diversifiant son économie et pourvoyant des emplois locaux (horeca, gîtes, chambre d'hôtes, etc.)

7.5.1 Liens avec les autres fiches du PDS

- Tourisme
- Paysages
- Logement (acteurs de la construction)

7.5.2 Etapes préparatoires

Comme indiqué ci-dessus, ce projet est né d'une réflexion en groupes de travail « mobilité » et « tourisme » organisés par le GAL en perspective de la programmation 2014-2020. 4 réunions ont donc été organisées en soirée à ce sujet notamment, les 29/04, 06/05, 27/05 et 03/06/2014. Près de 35 personnes, citoyens et acteurs du territoire, ont ainsi marqué un grand intérêt pour le projet et ont été mobilisées.

En ce qui concerne le tracé et le budget nécessaires, une étude préliminaire a également été orchestrée par le GAL avec les services urbanisme des 3 communes. La collaboration avec les services communaux et leur enthousiasme démontre l'intérêt pour le projet et le portage futur.

 Annexe 18 : Pré-étude ViciGAL

Un entretien avec le Ministre du Tourisme René Colin a eu lieu à l'occasion des 10 ans de la Maison du Tourisme Condroz Famenne et a confirmé l'intérêt pour le projet. A cette occasion, le Ministre a en effet annoncé que l'année 2016 serait l'année du Vélo (tourisme wallon) et a donc marqué son intérêt pour le projet ViciGAL. Une rencontre a ensuite été organisée avec son Cabinet (M. Hanin). Ce dernier a également montré son enthousiasme pour le projet. Le dossier a également été transmis au Ministre des Travaux Publics (Maxime Prévot) en charge notamment des financements RAVEL. La DGO1 a ensuite été concertée. Au delà de l'intérêt pour le projet, des pistes de financement potentielles ont été investiguées. Notamment via les Plan Escargots, les PCDR des 3 communes, le PWDR, etc. La piste des déchets de raclage a également été évoquée. Ces dernières devront faire l'objet d'une analyse plus précise dans la première phase du projet.

Plusieurs associations actives dans le domaine ont également été associées à la réflexion : Vélo-Ravel, Chemin du Rails, Sentiers.be et Provélo.

Enfin, plusieurs entrepreneurs du territoire ont également été contactés et mobilisés afin de mesurer la faisabilité d'un chantier de ce type et sont identifiés comme partenaires du projet, moyennant le respect des règles de marchés publics bien entendu.

En ce qui concerne le financement, il est évident que le budget nécessaire à sa mise en œuvre est important et dépasse très certainement les budgets alloués au GAL via LEADER.



Le GAL pourrait prendre en charge l'étude de faisabilité du projet, l'engagement d'un agent en charge de la coordination du projet (prise de contact avec les propriétaires, mises en concurrence des entrepreneurs, suivi des chantiers, etc.), le balisage, les aspects promotionnels et didactiques, etc. Parallèlement, le budget relatif à l'aménagement du chemin en tant que tel semble clairement hors budget GAL, même si difficile à chiffrer sans étude préalable. Après analyse, une des pistes les plus intéressantes semble celle des PCDR. Et plus particulièrement la nouvelle disposition du décret relative aux projets transcommunaux. En effet, les 3 communes ont ou auront prochainement un PCDR : Gesves depuis 8 ans, Ohey depuis 2 ans et Assesse prochainement. Chacun de ces PCDR contient / contiendront une fiche Mobilité Douce pouvant potentiellement intégrer le projet ViciGAL. Le PCDR d'Assesse étant en cours de finalisation, le projet ViciGAL pourrait faire l'objet d'une fiche à part entière tel que précisé dans le décret.

Une réunion a été organisée le 29/01 avec Nicolas Grégoire (Cabinet Colin), Xavier Dubois (SPW), les Bourgmestres et Directeurs Généraux des 3 communes ainsi que les agents FRW en charge du suivi des 3 PCDR. Cette réunion témoigne d'un réel engouement pour le projet.

 Annexe 19 : PV de la réunion ViciGAL du 29/01/2015.

Les Ministres Maxime Prévot et René Collin, ainsi que des membres de leurs Cabinets et Administration respectifs, ont également été rencontrés.

7.6 Publics cibles concernés et impact sur le territoire

7.6.1 Publics cibles

Le public cible est de deux types, se rapportant aux deux objectifs principaux poursuivis par le projet (mobilité douce et touristique), à savoir les citoyens du territoire et les touristes.

En ce qui concerne les citoyens du territoire, nous précisons que le tracé du ViciGAL tel qu'imaginé en concertation avec les 3 communes traverse les centres de villages et se situe à proximité d'un grand nombre d'habitations. Une importante proportion de la population se situe à moins d'1 km à vol d'oiseau du futur Ravel. Ce dernier répond à une demande très claire de la population de pouvoir relier en vélo ou en marchant les pôles d'activités des communes, à savoir les centres de villages, les écoles, les centres sportifs, la gare SCNB de Courrière, etc.

En ce qui concerne les touristes potentiels, ils sont évidemment très nombreux. La région est déjà très prisée par les touristes. La doter d'un atout tel qu'un Ravel ne ferait qu'augmenter son attractivité touristique. Le partenariat avec la Maison du Tourisme Condroz Famenne active sur le territoire permettrait sa promotion dans le cadre du projet Tourisme.

7.6.2 Impact sur le territoire

Le projet permettrait d'une part de limiter l'empreinte écologique des déplacements quotidiens et occasionnels et d'autre part de renforcer l'attractivité touristique du territoire, soutenant par la même occasion le développement du secteur à l'échelon local.

7.7 Actions prévues

Le projet est scindé en deux phases, les résultats de la première (étude de faisabilité du projet) définissant précisément les termes de la seconde (mise en œuvre du projet).

PHASE 1 : étude de faisabilité et d'opportunité du projet, et mobilisation des acteurs

La première phase du projet a déjà été partiellement mise en œuvre. Elle consiste en une étude de faisabilité et d'opportunité du projet. Cette dernière sera sous-traitée partiellement à un opérateur spécialisé. Le GAL est lui déjà intervenu sur les aspects de concertation avec les acteurs locaux,



notamment en ce qui concerne les propriétaires. Les aspects déjà réalisés au niveau de la phase 1 (et détaillés dans le chapitre suivant) sont les suivants :

- Prise de contact avec les propriétaires concernés
- Analyse au cas par cas avec les propriétaires concernés de l'intérêt pour le projet et des solutions envisageables
- Concertation avec les services urbanisme des 3 communes partenaires
- Analyse et définition du tracé le plus opportun, en concertation avec le GAL et les services urbanisme des 3 communes partenaires
- Identification des points noirs (difficultés potentielles)
- Concertation avec les communes extérieures au territoire du GAL mais potentiellement concernés par les itinéraires de liaison (Hamois, Huy et Yvoir)

En ce qui concerne le reste de la phase 1 réalisable par le GAL, les actions suivantes sont identifiées :

- Organisation de réunions publiques pour la présentation du projet
- Identification des bonnes pratiques en matière d'utilisation de chemins privés (convention de passage, bail emphytéotique, etc.)
- Recherche des financements pour la phase de mise en œuvre (hors budget GAL)
- Mobilisation des entrepreneurs locaux autour du projet

Le sous-traitant éventuellement en charge de l'étude serait chargé des aspects plus techniques destinés à affiner certains points, parmi lesquels :

- Analyse de l'opportunité du projet au regard de ses deux grands objectifs (mobilité et tourisme)
- Recueil de bonnes pratiques en matière de revêtement (analyse coûts / bénéfices)
- Propositions budgétaires suivant différents scénarios
- Analyse d'impacts en matières économique, paysagère et patrimoniale (naturel et bâti)

A l'issue de cette première phase, le projet sera décrété opportun et faisable (ou non) et les éléments déterminants tels que le tracé et le budget seront définis. Les propriétaires et autres partenaires du projet auront également été mobilisés. Enfin, les fonds nécessaires à sa mise en œuvre (financement hors GAL) seront assurés.

PHASE 2 : mise en œuvre du projet

La seconde phase du projet consistera en sa mise en œuvre. Un agent sera engagé au sein du GAL pour piloter ce projet. Il aura notamment pour mission :

- La prise de contact avec les propriétaires concernés et la validation des accords obtenus dans la première phase
- L'élaboration des cahiers des charges et les mises en concurrence des entrepreneurs
- Le suivi des chantiers

Le GAL pourrait également prendre en charge les aspects didactiques : confection, production et installation de panneaux d'information et/ou modules didactiques sur les paysages ou encore sur l'extraction des terres plastiques et l'exploitation des carrières. Ces panneaux seraient installés à proximité de 3 aires de repos installées aux intersections entre le ViciGAL et les 3 itinéraires paysagers prévus dans le projet Paysages.



En ce qui concerne la promotion, cet aspect pourrait être pris en charge par la Maison du Tourisme Condroz Famenne dans le cadre du projet Tourisme. Le thème de l'année touristique 2016 étant le vélo, il est en effet primordial de structurer une offre vélo cohérente et riche autour de ce thème fédérateur. L'objectif à terme sera de créer un réseau cohérent structuré autour du Ravel ligne 126 et du ViciGAL. Des itinéraires de liaison sont ainsi prévus entre les 2 Ravel, de Courrière à Hamois notamment. Il est ainsi proposé de réfléchir à un réseau vélo sous forme de points nœuds ou de boucles thématiques et de créer des liaisons inter-communales. La promotion du vélo électrique pourrait également faire partie des actions mises en œuvre (information et location via les acteurs locaux). L'édition d'une carte reprenant les itinéraires proposés sera éditée dans le cadre du projet Tourisme.

7.8 Mise en œuvre d'une partie de la phase 1 en attente de l'approbation formelle du dossier

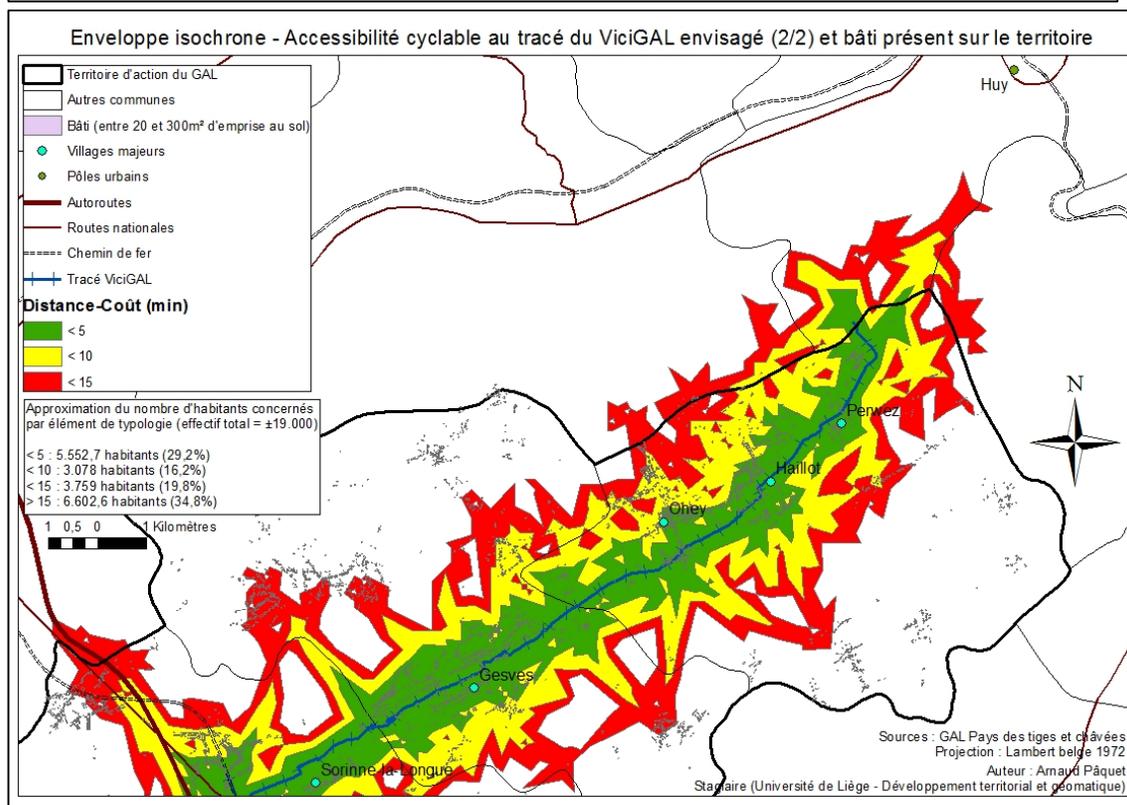
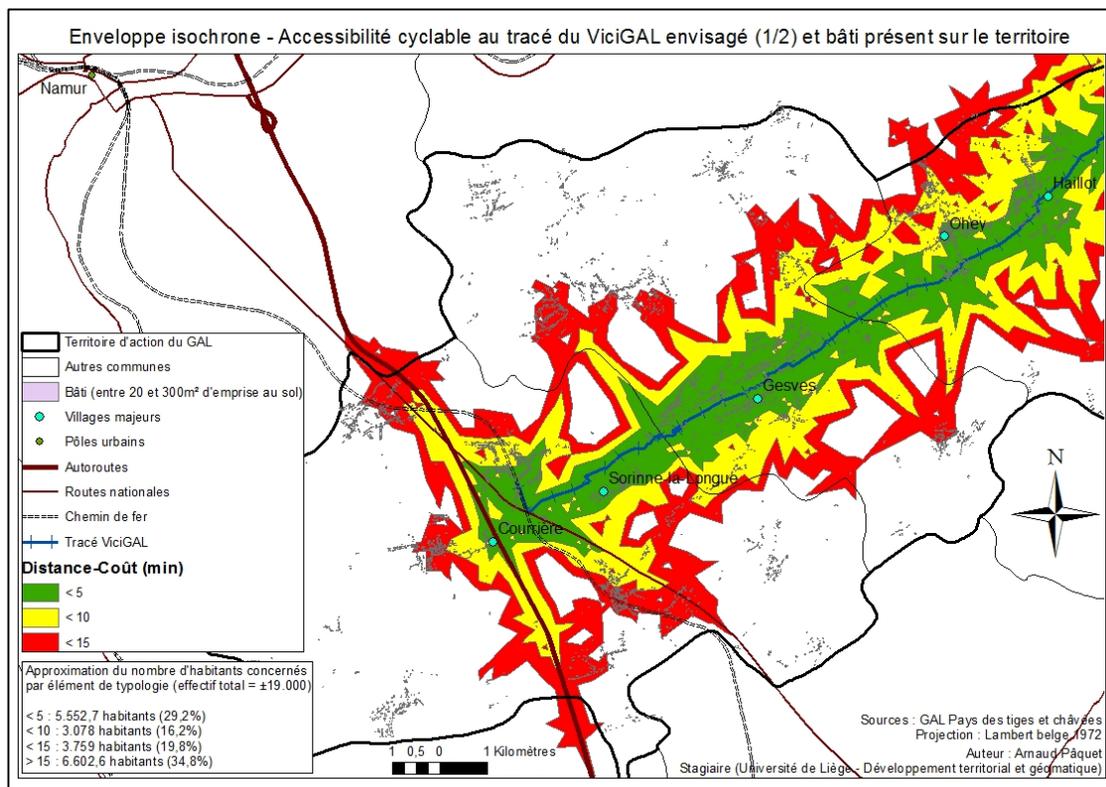
Durant la période de transition entre les Programmes LEADER 2007-2013 et 2014-2020, le Coordinateur, financé par les communes, s'est attelé, entre autres, à reconnaître le tracé, l'analyser avec les services communaux compétents en la matière, aller rencontrer des premiers propriétaires, etc.

Au cours d'un stage réalisé par un étudiant en dernière année de master en développement territorial, cette première analyse a pu également être étoffée d'éléments plus « scientifiques ». Sur une période d'un mois, plusieurs avancées ont été réalisées et ont permis notamment la réalisation d'un dossier d'appui au projet. Les objectifs du stage étaient les suivants (détaillés ci après) :

- Professionnalisation de l'aspect cartographique ;
- Rencontre avec les derniers propriétaires récalcitrants, accompagné du coordinateur ;
- Relevés de terrain, prise de photos et utilisation des coordonnées GPS ;
- Rédaction d'un dossier d'appui détaillant chaque tronçon du tracé, tenant compte du plan de secteur, de l'occupation du sol, des risques (érosion, inondation), etc.

7.8.1 Professionnalisation de l'aspect cartographique

Plusieurs cartes inédites et originales ont été réalisées, de manière à permettre la visualisation d'informations pertinentes en lien avec le projet. Parmi celles-ci, figurent une représentation d'une enveloppe isochrone : elle illustre la répartition d'habitants concernés par le projet en fonction de plusieurs distances cyclables, au départ de l'axe représenté par le futur ViciGAL. Cette carte est reprise ci-après et subdivisée en deux, en fonction de la disposition du territoire du GAL.



Grâce à des couches cartographiques représentant le bâti des trois communes et grâce à l'effectif démographique de chacune d'elles, il a été possible d'estimer le nombre d'habitants concernés par



chaque typologie de la légende. $\pm 45\%$ de la population se situerait donc à moins de 10 minutes à vélo vis-à-vis du ViciGAL imaginé.

Plusieurs autres cartes ont également été réalisées, parmi lesquelles une carte présentant les acceptations potentielles des propriétaires selon leurs tronçons, une carte illustrant le tracé au sein du relief (incluant également les points noirs rencontrés à ce niveau), une carte illustrant les aléas d'inondation, une carte illustrant les risques érosifs, une carte reprenant la localisation des points de relevés de terrain, etc. Bon nombre de ces cartes ont d'ailleurs fait l'objet d'une subdivision de manière à affiner la représentation à une échelle adéquate.

7.8.2 Rencontre avec les derniers propriétaires

Parmi les propriétaires rencontrés, certains s'avéraient plus difficiles à convaincre, en raison de considérations pratiques ou personnelles. Il semble toutefois que l'objectif poursuivi par le GAL soit parvenu à convaincre certains propriétaires plus réticents, pour lesquels le projet en lui-même ne constituait pas un frein. Plutôt réceptifs, ils s'interrogeaient davantage sur leur tranquillité future, par exemple, dans le cas de ceux pour qui le projet doit initialement passer au fond du jardin.

7.8.3 Relevés de terrain

Ces relevés, ainsi que la prise de photos et d'informations de terrain, a constitué la base du dossier d'appui. Ils devaient permettre de représenter fidèlement le terrain du futur ViciGAL, de manière à identifier les avantages et inconvénients du tracé et pouvoir les intégrer dans une réflexion plus large, le plus tôt possible.

7.8.4 Rédaction d'un dossier d'appui

Enfin, un dossier d'appui au projet a été réalisé, en combinant des informations issues de la cartographie et issues du terrain. Pour chaque tronçon (identifiant un propriétaire différent), plusieurs relevés ont été effectués et restitués sur une carte au moyen d'un GPS. Pour chaque point du relevé, plusieurs photos ont été prises de manière à permettre une orientation parfaite dans l'espace. Une description détaillée a également été effectuée, en tenant compte du point de relevé et des environs immédiats de ce dernier, de façon à ce que l'entièreté du tracé et les quelques centaines de mètres qui le borde soient intégrés au projet.

Le plan de secteur, l'occupation du sol, les zones de risques érosifs et d'inondation, le trafic, l'intérêt paysager et patrimonial, etc. sont autant de caractéristiques figurant au sein du dossier.

En complément du dossier principal, deux dossiers annexes ont été réalisés : le premier sur un tronçon possible au Nord du territoire, en direction de Ben-Ahin (commune de Huy) et le second sur un tronçon possible au Sud du territoire, en direction de Crupet et Yvoir (communes d'Assesse et Yvoir).

Les trois secteurs ont donc été étudiés, certains plus précisément que d'autres.

7.8.5 Projet de révision de l'atlas des chemins

En complément des actions réalisées au cours du stage, les trois communes du GAL ont été choisies comme territoire-pilote dans le cadre de la révision de l'atlas des chemins. Dans cette optique, le tracé potentiel du ViciGAL a été choisi pour constituer l'une des bases de la révision, au départ duquel envisager la réouverture de chemins et autres adaptations nécessaires au projet. Le fait que



ce tracé soit déjà considéré comme une base possible à d'autres projets est donc particulièrement intéressant.

7.9 Plan de financement et échéancier des dépenses

Le budget global de ce projet est de 104 125 € et comprend l'engagement d'un chargé de mission à 1/4 temps pendant 4 ans et demi (contrat APE).

Le volet « Consultance » concerne la finalisation de l'analyse d'opportunité et de faisabilité par un bureau d'étude.

Recherche de fonds additionnels

L'important budget nécessaire à la réalisation des travaux (environ 2 000 000 €) est envisagé dans le cadre d'un projet inter PCDR. Des contacts ont d'ores et déjà été entrepris en ce sens.

ViciGAL (phase 1)	Total	FEADER (38,7%)	Wallonie (51,3%)	Part locale (10%)
Personnel	11.250	4.354	5.771	1.125
Fonctionnement	1.575	610	808	158
Partenaires	0	0	0	0
Actions projet	2.500	968	1.283	250
Consultance	37.500	14.513	19.238	3.750
Promotion	0	0	0	0
Investissement	0	0	0	0
TOTAL	52.825	20.443	27.099	5.283

ViciGAL (phase 1)	Total	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personnel	11.250	0	5.625	5.625	0	0	0
Fonctionnement	1.575	0	788	788	0	0	0
Partenaires	0						
Actions projet	2.500	0	1.250	1.250	0	0	0
Consultance	37.500	0	18.750	18.750	0	0	0
Promotion	0						
Investissement	0						
TOTAL	52.825	0	26.413	26.413	0	0	0

ViciGAL (phase 1)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personnel						
Fonctionnement						
Partenaires						
Actions projet						
Consultance						
Promotion						
Investissement						



ViciGAL (phase 1)	2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie
Personnel	0	0	2.177	2.886	2.177	2.886	0	0	0	0	0	0	4.354	5.771
Fonctionnement	0	0	305	404	305	404	0	0	0	0	0	0	610	808
Partenaires														
Actions projet	0	0	484	641	484	641	0	0	0	0	0	0		
Consultance	0	0	7.256	9.619	7.256	9.619	0	0	0	0	0	0	14.513	19.238
Promotion														
Investissement														
TOTAL	0	0	10.222	13.550	10.222	13.550	0	0	0	0	0	0	19.476	25.817

ViciGAL (phase 2)	Total	FEADER (38,7%)	Wallonie (51,3%)	Part locale (10%)
Personnel	45.000	17.415	23.085	4.500
Fonctionnement	6.300	2.438	3.232	630
Partenaires	0	0	0	0
Actions projet	0	0	0	0
Consultance	0	0	0	0
Promotion	0	0	0	0
Investissement	0	0	0	0
TOTAL	51.300	19.853	26.317	5.130

ViciGAL (phase 2)	Total	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personnel	45.000	0	0	6.429	12.857	12.857	12.857
Fonctionnement	6.300	0	0	900	1.800	1.800	1.800
Partenaires	0						
Actions projet	0						
Consultance	0						
Promotion	0						
Investissement	0						
TOTAL	51.300	0	0	7.329	14.657	14.657	14.657

ViciGAL (phase 2)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personnel						
Fonctionnement						
Partenaires						
Actions projet						
Consultance						
Promotion						
Investissement						

ViciGAL (phase 2)	2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie	FEADER	Wallonie
Personnel	0	0	0	0	2.488	3.298	4.976	6.596	4.976	6.596	4.976	6.596	17.415	23.085
Fonctionnement	0	0	0	0	348	462	697	923	697	923	697	923	2.438	3.232
Partenaires														
Actions projet														
Consultance														
Promotion														
Investissement														
TOTAL	0	0	0	0	2.836	3.760	5.672	7.519	5.672	7.519	5.672	7.519	19.853	26.317



7.10 Indicateurs de moyens, de réalisation, de résultats et d'impact

7.10.1 Phase I

Indicateurs de moyens	Objectif
Moyens financiers (dépenses publiques en euros)	52.825
Moyens humains (en ETP annuel cumulé)	0,25
Indicateurs de réalisation et de résultats	
Réalisation d'une étude de faisabilité et d'opportunité	1
Nombre de points utilitaires reliés	10
Organisation de réunions publiques d'information	3
Nombre de personnes présentes	90

7.10.2 Phase II

Indicateurs de moyens	Objectif
Moyens financiers (dépenses publiques en euros)	93.000
Moyens humains (en ETP annuel cumulé)	1
Indicateurs de réalisation et de résultats	
Mise en œuvre du projet	1
Nombre de km de voie verte	30
Indicateurs d'impact	
Le territoire possède une dorsale de mobilité douce et touristique reliant la gare de Courrière au village de Perwez en passant par Gesves et Ohey	
La mobilité douce du territoire est améliorée grâce à cette dorsale	

7.11 Caractère innovant du projet

Le projet présente une solution particulièrement innovante pour le territoire en matière de mobilité au quotidien. Reliant les centres de villages entre eux et la gare SNCB de Courrière, le ViciGAL proposera une alternative à la voiture pour un certain nombre de déplacements. Au niveau touristique, un ravel est très certainement le produit « sport/nature » qui manque au territoire.

De par son mode de financement mixte, le projet fait également preuve d'innovation. En effet, le financement GAL permettra la coordination générale du projet, l'étude de faisabilité et certains aspects équipement (3 aires de repos). Le rachat éventuel de l'assiette du chemin et les travaux de mise en œuvre seront quant à eux pris en charge via les financements PCDR (projet transcommunal). Enfin, la promotion sera pris en charge par la Maison du Tourisme Condroz-Famenne.

7.12 Pérennité du projet

En intégrant le projet au sein de leurs PCDR, les 3 communes partenaires assurent la pérennité du projet via l'entretien et la sécurisation du ravel.