

PwDR 2014-2020 Mesure 19 - LEADER



GAL Pays des tiges et chavées

Intitulé du Projet : ViciGAL

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

RAPPORT D'ACTIVITES N°1

Comité de projet du : 26/01/2017

Période : 01/07/2016 – 31/12/2016

Code projet : 190206

Arrêté Ministériel (date de signature) : 20/01/2017

Période concernée : 01/07/2016 – 31/12/2020

Budget global (100%) : 89.547€ (part LEADER)

Budget phase 1/ phase 2 : /

Bénéficiaire de la subvention : GAL Pays des tiges et chavées asbl

Coordonnées du coordinateur : Xavier Sohet

Rue de la Pichelotte, 9D à Gesves

083/670.341 – xavier.sohet@tiges-chavees.be

Coordonnées du chargé de mission : Xavier Sohet

083/670.341 – xavier.sohet@tiges-chavees.be

Autorité responsable : DGO2

Personne de contact à l'administration : Soledad Maton

Autorité responsable du suivi technique : DGO2

Personne de contact à l'administration : Soledad Maton

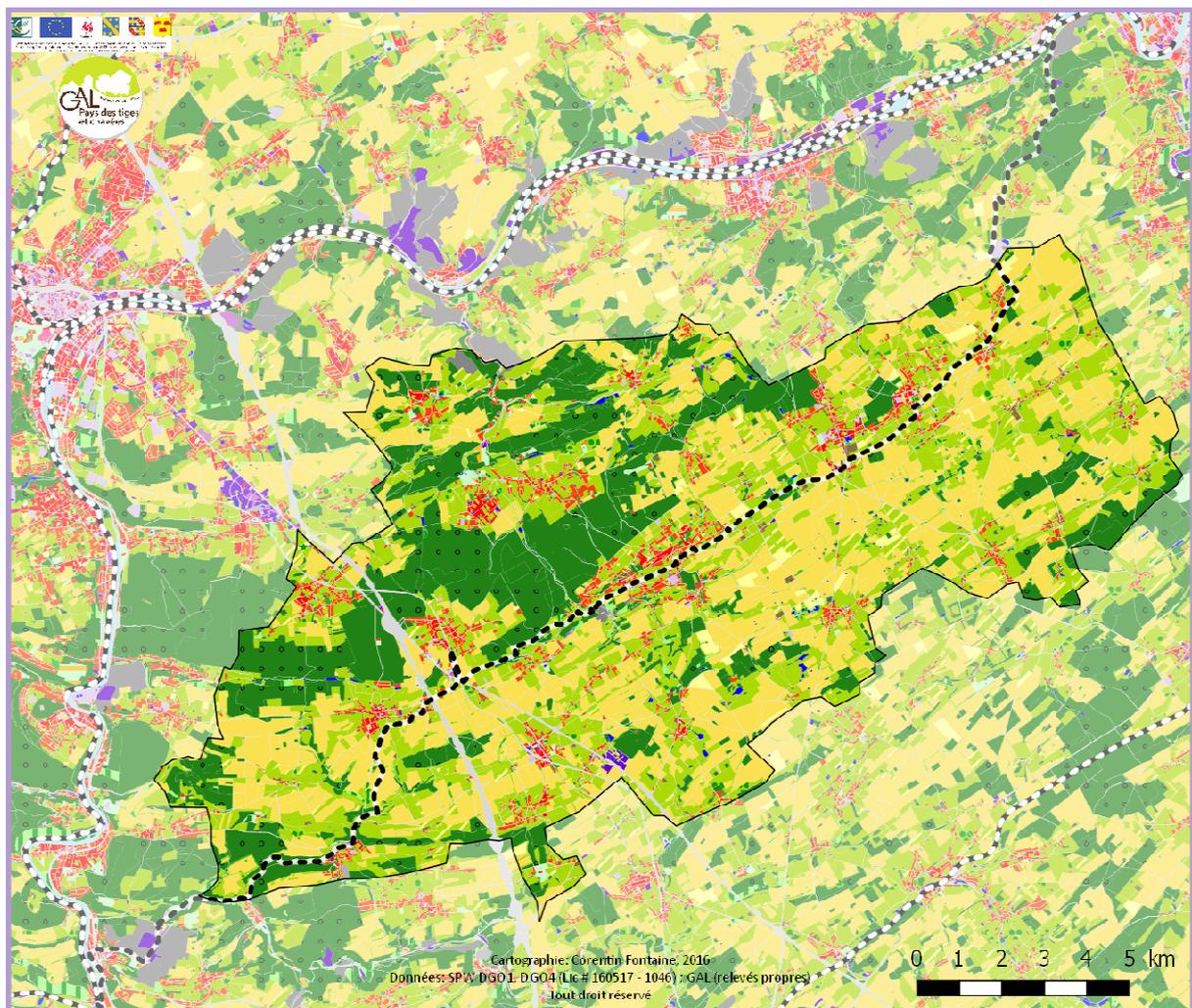
Communes de : Assesse, Gesves et Ohey

1 Généralités :

1.1 Description succincte du projet

Le projet consiste à créer une voie verte, 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. L'objectif étant de se relier au RAVeL, le projet s'intègre dans un projet plus large, consistant à relier Yvoir à Huy. Les liaisons suivantes sont donc à l'étude également (financement complémentaire à LADER prévu à cet effet) :

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



1.2 Objectifs du projet

L'objectif poursuivi est double : la mobilité douce au quotidien (objectif principal) et la mobilité de loisir (objectif secondaire).

- La mobilité douce au quotidien : limiter l'empreinte écologique des déplacements des citoyens du territoire par la mise en place d'une solution alternative en termes de mobilité douce sur le territoire, aussi bien pour relier les centres de villages que pour se rendre à la gare (Courrière, Yvoir, Huy), faire ses courses, etc.
- La mobilité douce de loisir : augmenter l'attractivité touristique du territoire en le dotant d'une voie verte structurante, permettant aux citoyens du territoire et aux touristes de marcher et faire du vélo toute l'année, et relier différents itinéraires de balades.

La mise en valeur du patrimoine naturel, historique et paysager du territoire est également au cœur du projet, ce dernier étant doté d'une dimension pédagogique.

2 Activités durant la période

2.1 Description des activités

Ce semestre fut intense et déterminant pour le projet ! Le Gouvernement Wallon a en effet marqué son accord pour sa mise en œuvre le 24 novembre 2016. Les paragraphes suivants précisent les grandes étapes.

2.1.1 Coordination du projet

2.1.1.1 Personnel

La coordination du projet a été assurée par Xavier Sohet, par ailleurs coordinateur du GAL. Ayant travaillé sur le projet durant son mois de stage (géographie) en février, Arnaud Paquet a été (ré)engagé durant un mois entre septembre et octobre afin de pouvoir respecter les délais.

2.1.1.2 Bureau d'étude DREAM

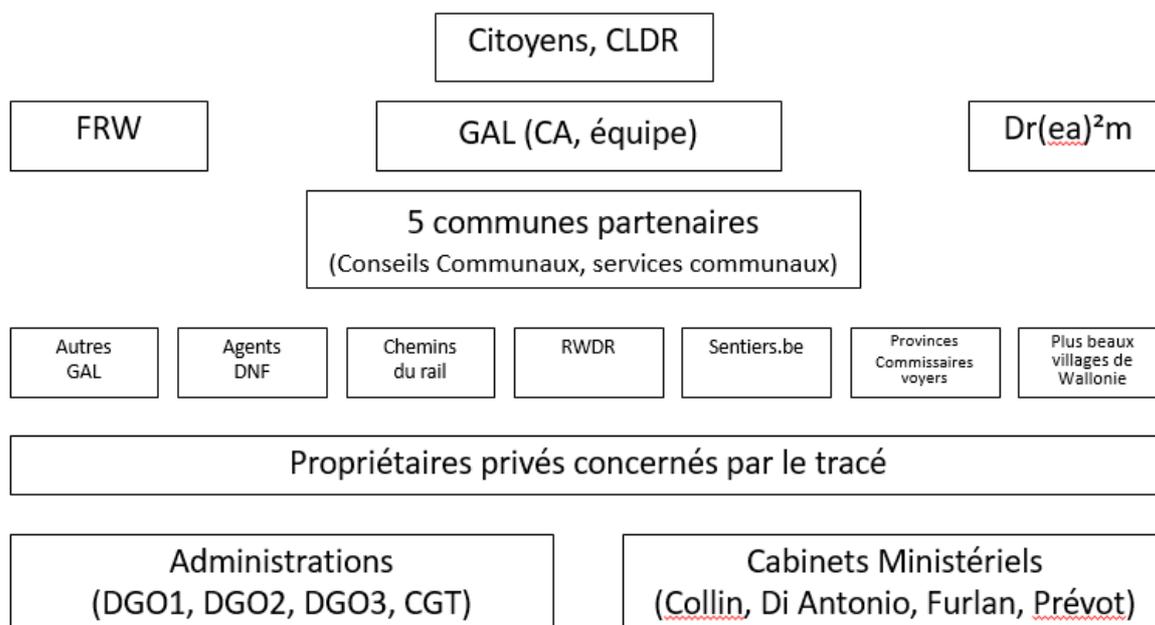
Un bureau d'étude a été désigné début août pour finaliser l'étude en collaboration avec le GAL et rédiger la fiche projet PCDR transcommunal (cf. infra). Parmi les missions qui lui ont été confiées et qui sont décrites dans le cahier des charges figurent les éléments suivants :

- L'analyse du tracé
- L'estimation budgétaire

- L'évaluation des retombées économiques
- L'évaluation des impacts environnementaux
- La réalisation d'outils de communication
- La rédaction de la fiche projet PCDR transcommunal

2.1.1.3 Partenaires

Un très grand nombre de partenaires ont été rencontrés et impliqués dans le cadre du projet : citoyens et membres des CLDR, la FRW et le bureau d'étude dr(ea)²m, les collègues et conseils des 5 communes concernées, d'autres GAL ayant développé ce genre de projet, le DNF, l'ASBL Chemin du Rail, le RWDR, Sentiers.be, la Province de Namur et ses commissaires voyers, l'ASBL Les Plus Beaux Villages de Wallonie, les propriétaires privés concernés bien entendu, et enfin les Cabinets Ministériels et administrations concernés...



2.1.1.4 Révision et numérisation de l'atlas des chemins

Sélectionnées comme communes pilote pour l'opération de révision et de numérisation de l'atlas des chemins (pilotée par le Cabinet du Ministre Di Antonio), les trois communes du GAL ont décidé de considérer le tracé du ViciGAL comme dorsale fédératrice. Le tracé potentiel du ViciGAL a ainsi 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 fut donc particulièrement porteur et gage de synergies au niveau de la politique de développement du maillage de chemins sur le territoire.

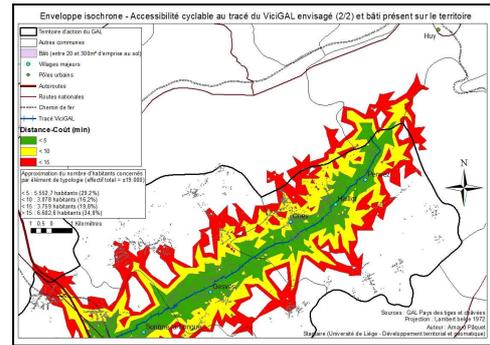
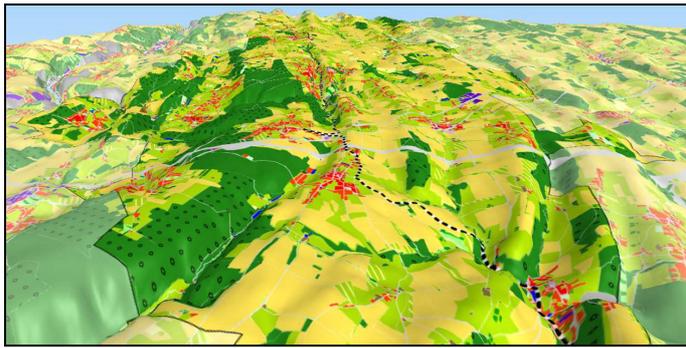
2.1.2 Analyse du tracé, relevé de terrain et cartographie

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 les premiers propriétaires concernés, etc. Une proposition de tracé contenant un certain nombre d'alternatives a ainsi pu se dégager.

Au cours d'un stage réalisé en février 2016 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 ainsi été réalisées et ont permis notamment la réalisation d'un dossier d'appui au projet.

Le tracé a entièrement été cartographié dans Q-GIS. Différentes couches permettent ainsi d'extraire rapidement les informations souhaitées : longueur et contenance du tronçon d'un propriétaire, typologie du terrain traversé, nature des travaux à réaliser, etc.

Plusieurs cartes ont ainsi 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. D'autres cartes inédites et originales ont également été réalisées, de manière à permettre la visualisation d'informations spécifiques. Parmi celles-ci, figurent notamment 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. 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. Des représentations 3D ont également été simulées.



Le projet initial avait pour ambition de relier Courrière à Perwez, et ce afin de rester sur le parcours du ViciGAL et sur le territoire du GAL. Néanmoins, après présentation du projet aux Ministres concernés (Carlo Di Antonio, René Collin et Maxime Prévot), le projet a très rapidement été étendu aux communes d'Yvoir et Huy, afin de s'inscrire dans le réseau Ravel « de Meuse à Meuse ». Le tracé complet relie donc Yvoir à Huy (Ben-Ahin). L'étude porte donc sur l'ensemble du parcours. Une partie de l'étude concernant des sections hors périmètre du GAL a été financée par un subside exceptionnel du Ministre Di Antonio complémentaire à LEADER (clé de répartition définie avec le Cabinet Di Antonio et la DGO2).

Des relevés de terrain ont donc été réalisés sur l'ensemble du tracé (42km pour rappel). 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. Ces relevés GPS (coordonnées, altitude...), photos et autres informations de terrain ont ainsi pu être compilées pour se représenter fidèlement le tracé du futur ViciGAL, identifier les avantages et inconvénients des différentes alternatives proposées et intégrer l'ensemble des éléments dans une réflexion large, le plus tôt possible.

Le dossier d'appui ainsi constitué combinait donc les informations issues de la cartographie et celles issues du terrain. 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 (commune d'Yvoir). Les trois secteurs ont donc été étudiés, bien que le secteur du GAL l'ait été plus précisément que les autres.

Début août, le bureau d'étude Dr(ea)²m engagé pour finaliser l'étude est reparti de l'ensemble de ces informations pour les affiner et notamment évaluer le budget des aménagements à prévoir.

2.1.3 Rencontre et négociation avec les propriétaires privés concernés

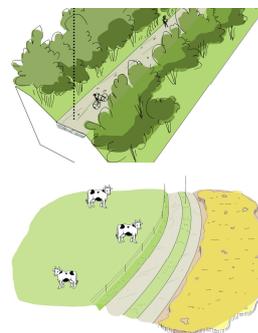
Une des missions les plus énergivores fut de rencontrer et convaincre les nombreux propriétaires privés potentiellement concernés par le projet. Près de 35 propriétaires ont ainsi été rencontrés individuellement, certains plusieurs fois, dans la plupart des cas chez eux, en journée, en soirée ou le WE. Dans certains cas, des rencontres collectives et visites de terrain ont également été organisées. Parmi les propriétaires rencontrés, certains se sont avérés plus difficiles à convaincre, en raison de considérations pratiques ou personnelles. Chaque situation a été analysée au cas par cas, et des solutions d'aménagement concertées ont pu être trouvées dans la plupart des cas. Des accords de principe ont ainsi pu être obtenus et consignés dans le dossier.

2.1.4 Estimation budgétaire

Comme indiqué ci avant, le bureau d'étude Dr(ea)²m a été engagé début août pour finaliser l'étude, en complémentarité du travail du GAL. Parmi ses missions, le bureau d'étude était en charge de présenter une estimation budgétaire des alternatives retenues, comprenant le cas échéant le rachat ou l'expropriation éventuel des parcelles concernées. Cette évaluation budgétaire devait présenter plusieurs scénarios, conditionnés par les différents types de revêtement envisagés.

Chaque tronçon a donc été analysé, mètre par mètre, et des aménagements proposés, esquissés et budgétisés. Selon les cas de figures, plusieurs types d'aménagements ont été proposés :

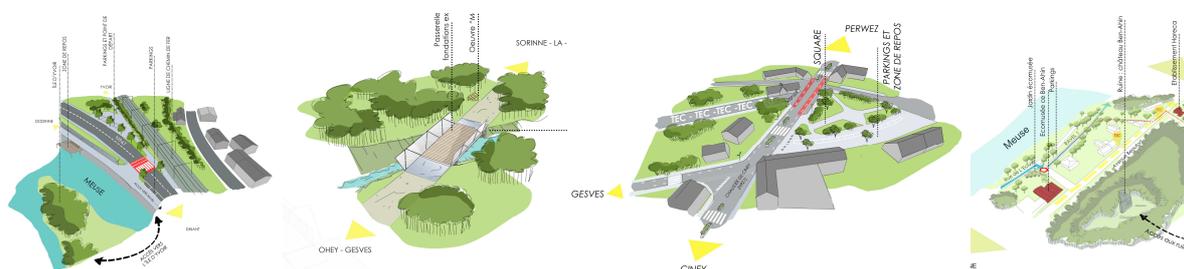
- Simple balisage
- Marquage au sol (piste cyclable marquée ou suggérée)
- Trottoirs surélevés
- Réfection du revêtement hydrocarburé existant
- Empierrement
- Mono-bande béton (avec ou sans déboisement)
- Bi-bande béton (avec ou sans déboisement)



Dans certains cas, des aménagements spécifiques ont été proposés, esquissés et budgétisés. Certains de ces aménagements étaient à considérer comme nécessaires,

essentiellement pour des raisons de sécurité (entre autres pour les traversées de routes), d'autres à considérer comme des aménagements d'agréments à fonctions multiples :

- Une zone d'accueil à Yvoir
- L'aménagement de sécurisation de la Rue Cochaute (Sorinne la Longue)
- La réfection d'un tablier de pont à Gesves
- L'aménagement de la traversée de la Chaussée de Gramptinne (Gesves)
- L'aménagement de la traversée d'Ohey
- L'aménagement de la traversée de la Rue Bois Dame Agis (Perwez)
- Aménagement d'agrément au niveau de l'école de Perwez
- Aménagement de l'accès du ViciGAL au niveau de Ben-Ahin pour rejoindre le RAVEL



2.1.5 Montage budgétaire et recherche de financement

a) Evaluation budgétaire

Une des missions confiées au bureau d'étude, toujours en collaboration étroite avec le GAL, consistait à évaluer le budget du projet, tant sur le plan des acquisitions que des aménagements. Le parcours a ainsi analysé tronçon par tronçon, pratiquement mètre par mètre. Selon différentes hypothèses retenues tant au niveau du tracé (principal ou alternatif) que des scénarios d'acquisition et d'aménagements (travaux à réaliser et revêtement final), un budget a ainsi pu être construit.

Les budgets se déclinent donc sous 3 scénarios :

- Scénario 1 : Tracé principal avec l'intégration des aménagements spécifiques

Ce scénario reprend le tracé « idéal » parce qu'il emprunte autant que possible le tracé de l'ancien vicinal ainsi que des chemins et sentiers plus propices à la mobilité douce avec tous les aménagements de traversées de voiries mais aussi les aménagements plus spécifiques type création d'un tablier de pont ou création d'une rampe d'accès.

- Scénario 2 : Tracé alternatif avec aménagements spécifiques

Ce scénario reprend un tracé légèrement revu de manière à emprunter des voiries existantes avec un marquage suggéré ou un balisage et donc, de diminuer les coûts. Tous les aménagements spécifiques du scénario 1 sont repris.

- Scénario 3 : Tracé principal avec aménagements spécifiques et d'agrément.

Par aménagements d'agrément, on entend aménagement « non essentiel » au tracé mais qui apporte une plus-value au projet tant au niveau convivialité, de la sécurité qu'au niveau du tracé

Les aménagements prévus sur les voiries régionales ont également été budgétisés et font l'objet d'un financement spécifique.

Frais d'études

De manière générale, ceux-ci ont été comptés dans les prix unitaires. Ils sont évalués à environ 10% du montant total TVAC. Ils comprennent les frais du bureau d'études, les relevés topographiques éventuels, les frais d'études techniques (génie civil, pollution, portance, ...) et tous les documents nécessaires à l'obtention du permis d'urbanisme et la réalisation du projet.

Prix unitaires

Hormis les frais d'études, les prix unitaires comprennent :

- Pour les marquages de pistes cyclables : la fourniture et pose d'un marquage résistant type marquage « résine époxy » mais aussi les éléments de démarcation qui pourraient être placés afin d'assurer la sécurité des usagers. Ils seront du type : potelets, bornes, ...
- Pour les empierrements de sentiers : le recompactage du sentier existant ainsi que la « recharge » en matériau type empierrement 0/20 ou poussier,
- Pour les bétons : les éventuels terrassements, la fourniture et pose de la fondation en empierrement (épaisseur à définir suivant l'utilisation du chemin : agriculteurs, engins forestiers ou cyclistes et piétons), la fourniture et pose du revêtement béton mono-bande ou bi-bande mais aussi la pose d'éventuelles clôtures, la plantation de haies séparatives et la création de fossés ou de passage sous voirie...
- Pour le balisage : les panneaux de signalisation et la signalétique spécifiques.

Des bancs, aires de repos ont également été prévus dans les parties relatives aux aménagements spécifiques mais aussi dans la partie balisage.

		Yvoir	Assesse	Gesves	Ohey	Huy
TOTAL - Proposé	€ 3.200.038,76	114.630	1.132.260	834.836	944.051	174.262
TOTAL - Alternatif	€ 2.923.148,76	114.630	1.132.260	834.416	665.786	176.057
TOTAL - Idéal	€ 3.639.673,76	214.625	1.270.425	834.836	1.030.126	289.662
TOTAL – Voiries régionales	€ 238.632,30	68.952	31.680	60.000	38.000	40.000

b) Plan de financement

Elaborer un budget est une chose, trouver des financeurs en est une autre. La mission du GAL fut intense pour réunir les financeurs et obtenir les crédits nécessaires à la mise en

œuvre du projet.

La piste retenue fut celle du projet PCDR transcommunal. 4 des 5 communes concernées étaient en effet des communes rurales avec un PCDR (Plan Communal de Développement Rural) actif. Le Ministre du Développement Rural encourageant les communes à développer des projets transcommunaux (incitants financiers à la clé), cette solution est vite apparue comme la piste la plus intéressante. Le décret prévoit en effet une majoration du taux de subventionnement à 90% pour les 500 premiers milles euros et 50% pour les suivants, par commune. Considérant les impératifs budgétaires des communes et l'importante mobilisation de moyens financiers issus du budget « développement rural », plusieurs autres bailleurs de fonds ont été mobilisés. Les cabinets des Ministres Di Antonio, Prévot, Furlan, Tilleux et Collin ont été sollicités directement, parallèlement aux administrations concernées (DGO1, DGO2, DGO3). Un grand nombre de personnes ont ainsi été rencontrées afin de trouver les moyens nécessaires pour mettre en œuvre cet ambitieux projet.

Après plusieurs rebondissements, le plan de financement arrêté au 14/10 est le suivant :

	Budget Total	Budget DGO1 (aménagement des voiries résidentielles)	Budget communal (hors PCDR)	Budget PCDR trans-com.	Plan de financement du projet PCDR trans-communal				
					Dvlp Rural Collin	Sécurisation Furlan	Mobilité Di Antonio	Tourisme Collin	Part Communale
Yvoir	283.577	68.952	0	214.625	101.813	91.350	0	0	21.463
Assesse	1.163.940	31.680	0	1.132.260	677.555	88.575	116.682	49.448	200.000
Gesves	894.836	60.000	0	834.836	609.168	8.250	86.032	0	131.386
Ohey	999.312	38.000	17.261	944.051	666.845	5.180	97.286	0	174.739
Huy	214.262	40.000	174.262	0	0	0	0	0	0
	3.555.927	238.632	191.523	3.125.772	2.055.381	193.355	300.000	49.448	527.588

Ce budget a été approuvé le Gouvernement Wallon le 24/11/2016 !

2.1.6 Rédaction de la fiche projet PCDR transcommunal

Afin de déposer le projet auprès de l'administration du développement rural, une fiche projet a été rédigée conjointement par le GAL et le bureau d'études. Cette dernière reprend les éléments suivants :

- Une description du contexte ;
- Un inventaire de la situation de fait et de droit ;
- L'identification des publics cibles ;
- La réalisation de différentes cartes thématiques ;
- Un descriptif détaillé du tracé (options d'aménagement, description du parcours, signalétique et balisage, mobilier urbain...) ;
- Les études d'aménagement ponctuels et linéaires ;
- Articulation avec les documents communaux et régionaux ;

- Une estimation détaillée des coûts (avec différentes alternatives proposées) ;
- Un programme de réalisation ;
- Une évaluation des impacts ;
- Etc.

Cette fiche projet est jointe en annexe.

2.1.7 Communication

La décision du Gouvernement Wallon a été relayée à l'occasion d'une conférence de presse organisée par le GAL le samedi 26/11/2016. A cette occasion, le Ministre Collin est venu annoncer lui-même la bonne nouvelle ! Des représentants des autres Ministres financeurs étaient également présents, de même que des membres des administrations concernées. Administrateurs du GAL, conseillers communaux, membres des CLDR, propriétaires privés concernés : une petite centaine de personnes étaient présentes ! Un petit tour en vélo électrique avait été concocté pour l'occasion. La presse a répondu massivement (RTBF télévision, RTBF radio, Must FM, Vers l'Avenir, Le Soir, Canal C, etc.). Un flyer de présentation du projet a été réalisé pour l'occasion. Ce dernier sera diffusé prochainement auprès de l'ensemble de la population du territoire.



Toutes les informations relatives au projet (fiche projet, présentation du parcours, articles, reportages, publications, etc.) ont bien entendu été mis en ligne sur le site web du GAL

2.2 Indicateurs

Indicateurs de réalisation et de résultats	Objectif final	Réalisé au 30/06/16	Réalisé au 31/12/16
Réalisation d'une étude de faisabilité et d'opportunité	1	0	1
<i>Nombre de cahiers des charges édités</i>	1	0	0
<i>Nombre de propriétaires rencontrés</i>	30	0	35
<i>Nombre d'accords obtenus</i>	25	0	31
<i>Nombre de points utilitaires reliés</i>	10	0	10
Organisation de réunions publiques d'information	3	0	1
<i>Nombre de personnes présentes</i>	90	0	95
Mise en œuvre du projet	1	0	0
<i>Nombre de km de voie verte crée sur le territoire du GAL</i>	30	0	0
<i>Solution de mobilité douce sur le territoire</i>	1	0	0
Réunions du GoAL (groupe d'orientation actif et local)	8	0	0
<i>Nombre de participants</i>	80	0	0

2.3 Points positifs et difficultés rencontrées

Ce semestre fut intense et déterminant pour le projet ! Le Gouvernement Wallon a en effet marqué son accord pour sa mise en œuvre le 24 novembre 2016. Que des points positifs donc !!!

3 Programme de travail pour la période suivante

La deuxième phase du projet débutera début 2017. Au programme :

- Désignation d'un auteur de projet
- Validation des accords des propriétaires et achat des assiettes
- Diffusion du flyer de présentation du projet en toutes-boites sur le territoire
- Réunions publiques d'information auprès de la population
- Lancement des premiers cahiers des charges pour l'aménagement des différents tronçons

4 Annexes

4.1. Tableau financier Extrait DC (feuille « synthèse »)

Cf. annexe