

**Les Cahiers
de la Fondation
Rurale de Wallonie**

N°9

A pied, à vélo, les voies vertes au quotidien

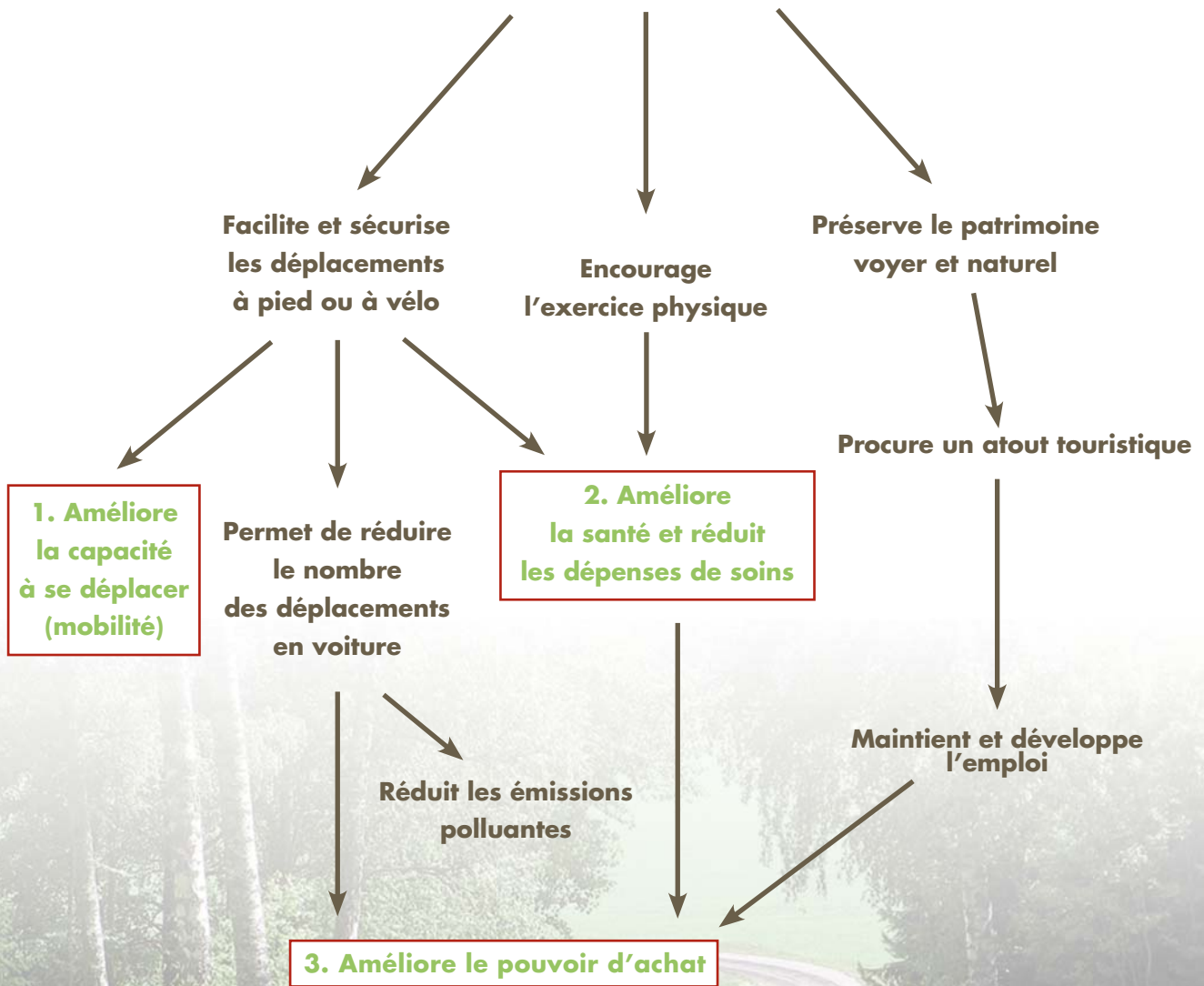
*Pour améliorer la mobilité,
dans le cadre d'une opération
de développement rural*



FRW

Trois avantages majeurs

Une voie verte



Une « voie verte » améliore la mobilité, le pouvoir d'achat et la santé

Quels bénéfices peut-on attendre d'une « voie verte » qui justifie qu'une Commune, non seulement entretienne son réseau de chemins et sentiers, mais cherche aussi à le développer et encourage ses citoyens à le fréquenter ?

Le schéma ci-contre montre que de proche en proche, une voie verte, c'est tout profit pour le portefeuille des ménages et des contribuables, et tout bénéfice pour la santé publique... En effet :

- Demain, deux voitures par ménage, cela deviendra probablement un luxe inabordable pour beaucoup. On se réjouira alors d'avoir conservé et entretenu ces cheminements qui offriront un raccourci et un déplacement sécurisé pour accéder à pied ou à vélo à l'école, aux commerces, à la bibliothèque, place de jeux, salle de sport, à l'arrêt d'autobus et à la gare ou tout simplement, au village voisin, pour rendre visite à des amis...
- Bougez ! Marchez ! Voilà la consigne que nous adresse le corps médical si nous voulons mener une vie de qualité, prévenir la maladie et garder longtemps nos aptitudes physiques. Bien souvent, dissuadés par l'absence d'un lieu plaisant ou d'un cheminement agréable pour nous aérer, nous y renonçons. Les voies vertes nous offrent l'occasion de rester fidèles à nos bonnes résolutions en optant - au quotidien - pour des déplacements réguliers à pied ou à vélo ou encore, le dimanche, pour nous aventurer en balade sans voiture. « Un jour de sentier, dix jours de santé ! » : la prévention est le meilleur médicament et sans doute le moins cher !

A côté de ces avantages majeurs - mobilité, pouvoir d'achat et santé - les voies vertes présentent d'autres attraits : en réhabilitant un chemin, on préserve le patrimoine voyer de la Commune, un patrimoine souvent chargé d'histoire. En outre, en agissant avec doigté, on entretient aussi le patrimoine naturel : accotements, haies et bosquets en bordure des voies vertes constituent en effet des couloirs de biodiversité qui mettent en relation des biotopes variés.

Enfin, pour couronner le tout, les voies vertes représentent un atout économique et touristique qui donne aux hôtels, gîtes, cafés, commerces et restaurants de la commune un avantage compétitif. Les voies vertes leur permettent d'attirer la clientèle en lui proposant des promenades à l'abri des nuisances et de la gêne des grandes voies de circulation. Un argument incontestable qui vient bien à propos pour enrichir les dépliants promotionnels et répondre à la question récurrente des touristes : « Que pouvons-nous faire dans votre village ? ».

Emploi, tourisme, santé et environnement, les voies vertes ont décidément tout pour plaire. Elles trouvent donc parfaitement leur place dans les projets d'une opération de développement rural.



Voie verte - définition

Une « voie verte » est un chemin réservé aux déplacements des usagers non motorisés - piétons, cyclistes, rollers, chaisards, cavaliers - leur permettant de rejoindre des lieux de vie, d'emplois et de services, ou de circuler à l'abri de la circulation automobile.

A cette première définition large, on peut ajouter des critères d'accessibilité tels que « une largeur, une déclivité et un revêtement permettant une utilisation conviviale et sécurisée, le fait de pouvoir se croiser à pied et à vélo, bref, les conditions d'une cohabitation régulière de plusieurs types d'usagers ». C'est cette définition plus restrictive qu'a choisie l'Association européenne des voies vertes.



Les subventions aux Communes

- Le budget « développement rural » peut financer les travaux de réalisation d'une voie verte pour les projets conçus dans le cadre d'un PCDR approuvé. La subvention maximale se monte à 80% du coût des travaux.
 - Le Plan PICVerts - géré par la DGO1 Routes et Bâtiments - attribue aux Communes ou à un groupe de Communes une subvention couvrant 80% des coûts (étude et réalisations), sur base d'un appel à projet.
 - Le RAVeL, Réseau Autonome des Voies Lentes, se déploie à l'initiative de la Région, avec son financement. A l'initiative des Communes existe le Pré-RAVeL, voie aménagée de manière simple en attendant l'aménagement définitif dans le cadre du RAVeL. Un Pré-RAVeL peut être créé notamment par une ou des Communes. La Région peut être sollicitée et apporter son aide à cet aménagement. <http://www.cheminsdurail.be/index.asp?menu=PréRAVeL>
- A côtés de ces sources classiques de financement, deux pistes complémentaires, à titre indicatif :
- Des subventions « voiries agricoles » peuvent être sollicitées auprès de la DGO3 (Agriculture, Ressources naturelles et Environnement) pour co-financer des voies vertes partagées avec les agriculteurs. Co-financement à 60% augmenté à 80% si plantations des deux côtés de la voirie. A combiner éventuellement avec des subventions « développement rural » pour les tronçons hors champs.
 - La DGO2 (Mobilité et Voies hydrauliques) aménage des chemins de halage. Les Communes peuvent y faire valoir les itinéraires qui les concernent.

Expertises à disposition

Dans le cadre des opérations de développement rural, les Communes désireuses de mener un projet de voie verte peuvent faire appel à l'expertise de l'association « Chemin du Rail ».

Dans le cadre du Plan PICVerts, les Communes sélectionnées profitent automatiquement de l'expertise de la DGO1 - Routes et Bâtiments - et de l'asbl « Chemin du Rail ».



Tarmac ou pas ?



Faut-il opter pour un revêtement en dur qui facilite l'entretien et permet à l'utilisateur quotidien d'emprunter la voie par tous les temps, sans craindre d'arriver au bureau ou à l'école les souliers couverts de boue ?

Certains considèrent qu'asphalter est un crime de lèse-environnement et qu'une voie verte doit le rester, avec un revêtement le plus « naturel » possible, notamment afin de freiner la vitesse des cyclistes, de ne pas réduire encore les capacités d'absorption des sols et surtout, de permettre un cheminement confortable pour les chevaux et cavaliers.

Alors, pavés, béton, hydrocarboné, empierrement ou simple terre damée ? La fiche pratique n°5 de l'asbl Chemin du Rail fournit un tableau de ces revêtements possibles, avec - pour chacun d'eux - le prix au m² ainsi que l'adéquation aux besoins des différents usagers : piétons, cyclistes, chaisards, rollers et cavaliers. www.cheminsdurail.be.

Un compromis ? Voyez nos exemples d'Incourt et de Braives qui optent à titre expérimental pour des bandes de différentes natures.

Comment promouvoir l'usage quotidien des voies vertes ?

Les déplacements quotidiens à pied ou à vélo sont aujourd'hui l'apanage de quelques convaincus.

Mais, l'organe créant la fonction, la multiplication des voies vertes change progressivement les habitudes, sous la pression des nécessités et à la faveur de campagnes de sensibilisation, notamment dans les écoles. **Créer des événements** autour de la voie verte semble, dans nos exemples, le plus sûr moyen d'en développer l'usage tout en encourageant le respect de la propreté publique et des propriétés riveraines.



Le développement de la biodiversité

Une voie verte peut favoriser les déplacements - non seulement des humains - mais aussi de la faune et de la flore en reliant des biotopes variés. Chaque situation est différente et la pertinence de faire de la voie verte un couloir de biodiversité est à analyser au cas par cas comme doivent l'être les dispositifs d'aménagement et d'entretien.

L'éco-conseiller communal est la personne à consulter pour cette analyse de pertinence et pour concevoir les aménagements et le programme d'entretien.

Généralement, on recommandera le fauchage tardif de part et d'autre de la voirie ou, dans les chemins creux boisés, une rotation des interventions tous les 6 à 8 ans, maintenant ça et là des buissons-refuge.



La Transincourtoise

Un sillon et ses ramifications, pour irriguer les villages



La Transincourtoise, c'est le rêve - né de l'opération de développement rural - de pouvoir relier à pied, à vélo, à cheval, tous les villages de la commune d'Incourt, en évitant une dangereuse route régionale rectiligne qui la balafre du nord au sud.

Au moment où débute l'opération, un réseau de chemins agricoles, propriétés communales, offre l'occasion de réaliser ce rêve. Cependant, peu entretenus, des tronçons en pavés alternent avec des portions en terre, défoncées ça et là par le charroi.

Les consultations villageoises entreprises dans le cadre de l'ODR confirment la demande de créer un cheminement alternatif pour parer à l'insécurité routière et renforcer les contacts entre les villages. Une autre raison est avancée, celle de conforter la fusion communale, en créant une épine dorsale reliant les localités. Agriculteurs et cavaliers, usagers emblématiques de la ruralité, ne sont pas oubliés dans la réflexion.

Les aménagements

Aujourd'hui, la Transincourtoise, c'est un parcours de près de 11 kilomètres dont une partie est aménagée. C'est aussi des liaisons sécurisées vers chaque cœur de village, vers les écoles primaires communales, avec accès aux arrêts d'autobus. C'est encore le lien avec le pôle de développement que constitue le site de la carrière d'Opprebais, lieu de loisirs, centre didactique, et ses logements intergénérationnels.

La Transincourtoise, c'est enfin une signalisation spécifique, du mobilier public (bancs, bornes d'information, halte-repos) et des aménagements de sécurité pour la traversée de l'axe régional routier par une chicane faisant fonction de ralentisseur.

Des connexions sont prévues, au nord, avec les pistes cyclables et au sud, avec le Ravel menant à Gembloux.

Tout cet ensemble fait l'objet d'une fiche-projet du PCDR.

Un premier tronçon a été inauguré en septembre 2008. Il relie sur 800 mètres le chef-lieu au lieu-dit Sauvage Pommier, en direction de Roux-Miroir.

Financé par le Plan PICVerts, ce tronçon se présente sous la forme de deux bandes bétonnées d'1,05 m de large, séparées par une bande pierreuse damée et enherbée de 0,90 m et des accotements latéraux herbeux en cours de fleurissement de 1,5 m, le tout permettant à chaque usager (convois agricoles, cyclistes, piétons, cavaliers) de trouver la surface qui lui convient. Ce premier tronçon-test est destiné à vérifier la pertinence fonctionnelle et éco-paysagère du système bi-bandes.

Le chantier a fait l'objet d'un cahier des charges doté d'une clause sociale, donnant ainsi l'occasion à des demandeurs d'emploi d'obtenir une formation avec encadrement du FOREM.

Des clauses environnementales ont rendu obligatoire l'emploi de matériaux inertes en fond de coffre et la plantation d'essences indigènes.

L'entretien et la surveillance de la partie aménagée sont assurés par le personnel communal, qui intervient surtout après les semis et les récoltes : fauchage des accotements et vérification de l'état de la bande herbeuse centrale en attendant le damage complet du matériau stabilisé incorporé.

- Maître d'ouvrage: la Commune d'Incourt.
- Auteur de projet: EPU-re, 1435 Hévilleers.
- Expertise: asbl Chemin du Rail.

Coûts et financement

	Coût total	Plan PICVerts	Commune d'Incourt
Aménagement du tronçon Incourt-Savage Pommier	125.000 euros tvac	100.000 euros	25.000 euros

Estimation pour les 11 kilomètres restants : 1.300.000 euros.

La Commune - lauréate du prix PICVerts pour le premier tronçon - a obtenu une nouvelle subvention de 150.000 euros pour lui permettre d'aménager d'autres tronçons.



La plus-value apportée par la réflexion citoyenne autour de la Transincourtoise

Le Groupe de Travail « Mobilité » a été la tête pensante de la Transincourtoise. C'est là que les habitants intéressés ont pu imaginer le tracé et influencer sur la conception des aménagements.

Par exemple, ils ont réduit la largeur initiale du tronçon aujourd'hui réalisé, élargissant la bande herbeuse centrale en vue de dissuader l'intrusion de voitures tout en amplifiant l'intégration paysagère, sans pour autant affecter les convois agricoles.

Riverains et agriculteurs ont été associés à la réflexion, à la recherche des meilleurs tracés et solutions techniques pour tous.

La voie verte est donc bien un projet du PCDR. Il est repris dans un « Plan communal de mobilité alternative » dont la Transincourtoise constitue un des chaînons majeurs au sein d'un maillage villageois.

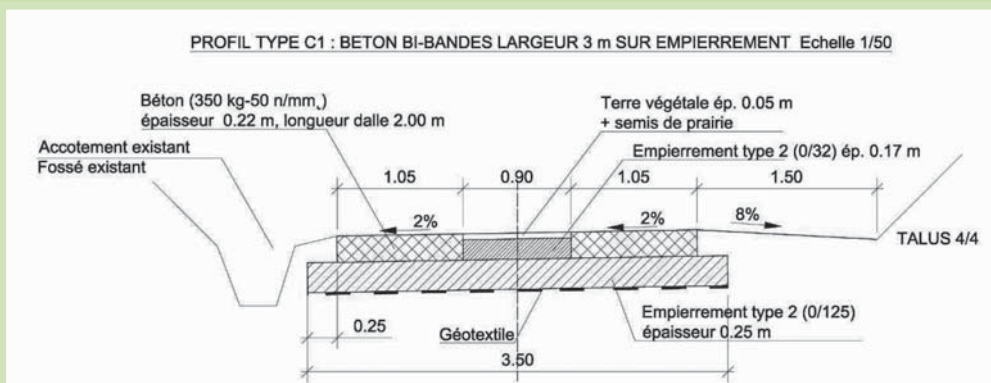
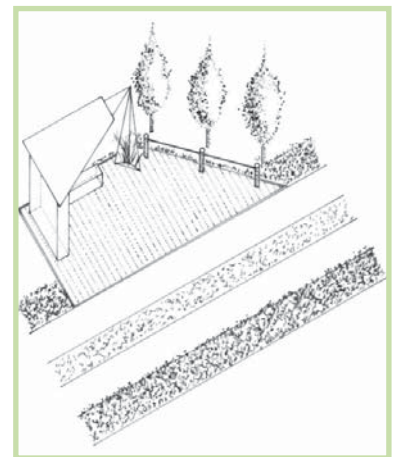
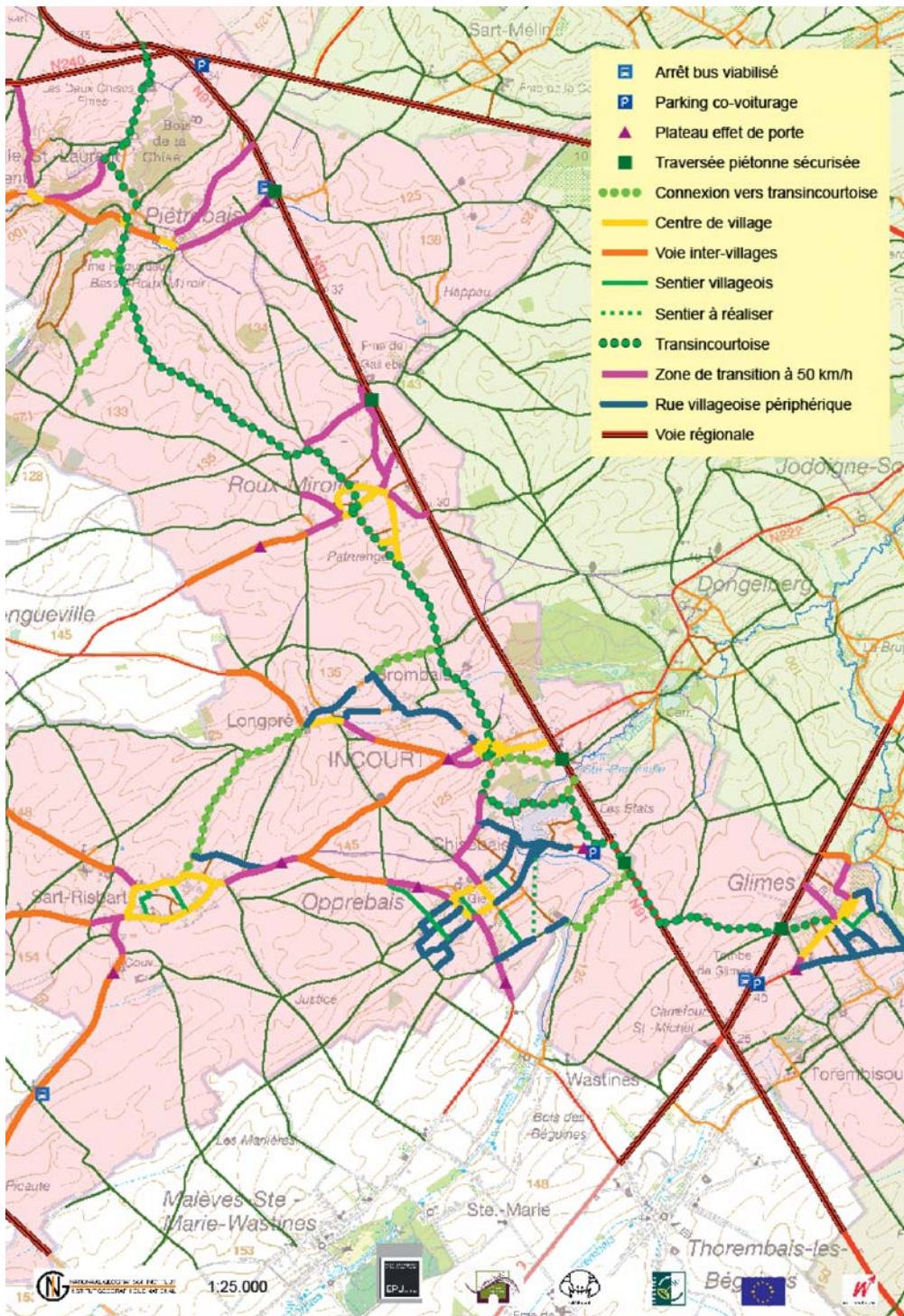
Elle se fonde aussi parfaitement dans le Plan-paysage, porté avec six communes voisines, au sein du GAL Culturalité, Plan-paysage dans lequel la voie verte joue un double rôle : celui de repère paysager et celui de couloir écologique, un couloir d'autant plus essentiel qu'en terre de grandes cultures, les massifs arborés, haies et accotements sauvages se font rares.

Les habitants ont insisté pour que figure - à des points déterminants du parcours - le totem d'Incourt, borne originale conçue par l'auteur de projet et réalisée par un artisan local, Jules Bajoit. Ils ont aussi émis l'idée que la chicane sur la route régionale serve à ré-affirmer l'identité de la commune, associée à des plantations-repères sur l'accotement latéral, implantées en un rythme particulier, aisément perceptible.



Des actions de promotion

L'inauguration du tracé et du premier tronçon a été organisée dans le cadre de la semaine de la mobilité ce qui a permis de promouvoir la Transincourtoise auprès d'un large éventail d'utilisateurs potentiels. Pour la suite, il est prévu - à la belle saison - d'y amener les écoliers.



Le Pré-Ravel Ligny-Sombreffe

Les sans-voiture ont désormais accès à la terre entière !

Les habitants de la commune de Sombreffe avaient de bonnes raisons de demander la prolongation du Ravel Gembloux-Sombreffe jusqu'au village de Ligny et d'en faire un projet prioritaire de leur PCDR.



Relier Ligny et Sombreffe par des modes de déplacement doux et offrir ainsi une alternative à la voirie régionale à grande circulation, c'était en effet assurer aux personnes non motorisées, l'accès à des infrastructures et services complémentaires, répartis dans les deux localités : écoles, salles collectives, centres sportifs et culturels, commerces, marché, services administratifs, et arrêts de transports collectifs, bus et trains.

A ces raisons majeures, s'ajoutaient d'autres considérations telles le développement touristique autour du patrimoine ferroviaire, les rencontres entre habitants des villages, la volonté de promouvoir l'exercice physique et de renforcer le maillage écologique...

Face au refus du Ministère de l'Équipement et des Transport (MET) d'effectuer avant longtemps ce prolongement du Ravel, la Commune a sollicité le budget « développement rural » dans le cadre de son PCDR. Cela lui a permis de financer le déferrage et l'aménagement de ce tronçon de la ligne 147 laissé dans un relatif abandon depuis 1980.

Aujourd'hui, ce tronçon de Pré-Ravel se branche sur le Ravel de grande communication Sombreffe-Gembloux-Perwez-Landen. Il se connecte aussi à d'autres voies vertes aménagées dans le cadre du Plan PICVerts, coordonnées dans un Plan Intercommunal de Mobilité, en partenariat notamment avec les communes de Gembloux et Perwez concernées par le même Ravel. Il donne accès, en gare de Gembloux, à la ligne ferroviaire Luxembourg-Bruxelles.

Voilà donc un réseau multimodal qui ouvre désormais le monde aux habitants non motorisés de Ligny !

Caractéristiques juridiques et techniques du Pré-Ravel

Propriété de l'assiette de la voirie : SNCB.

Locataire emphytéotique 99 ans : SPW - DGO1 (anciennement MET).

Sous-locataire emphytéotique 15 ans : Commune de Sombreffe.

Maître d'œuvre : Commune de Sombreffe.

Auteur de projet : AWP+E.

Longueur : 3,190 km.

Largeur : 2,5 m.

Revêtement : induré (non induré prévu - compactage du ballast puis poussier - mais, suite à une erreur de mise en œuvre, remplacé lors de travaux complémentaires par un revêtement en dur).

Équipement de sécurisation : signalisation, marquages spécifiques, éclairages de sécurité, rampe d'accès et chicanes pour la traversée de rues + potelets anti-voitures.

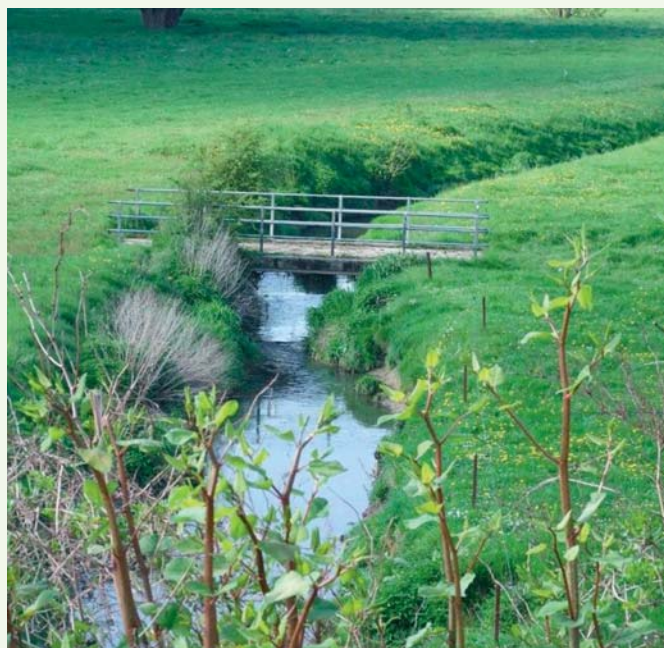
Autres équipements : bancs.

Entretien : par la Commune (service des travaux).

Expertise :

- Association Chemins du Rail,
- Conseillère communale en mobilité,
- Natagora,
- Cellule Ravel du MET.

Inauguration : octobre 2008.





Coûts et financements

	Total	Budget	Commune
Etude du projet	7.070 euros	80%	20%
Travaux	103.480 euros	80%	20%



Le patrimoine conservé et valorisé

Le petit patrimoine ferroviaire exhumé (taquets, aiguilles, treuils, bornes, balises, signaux...) a été mis en valeur sur place ou le sera dans un musée extérieur, en projet, tandis que la voie de chemin de fer a été maintenue sur certaines sections intéressantes, le Pré-Ravel les contournant.

Panneaux didactiques et topo-guides sont également prévus pour vanter les charmes des châteaux, fermes, paysages et villages alentour.

La mobilisation citoyenne autour du Pré-Ravel

Dans le cadre de l'opération de développement rural, un comité d'accompagnement s'est mis en place pour suivre le projet de la conception à la réalisation, en l'articulant avec le Ravel et les itinéraires PICVerts.

Autour de ce projet, se sont mobilisés une population unanime, des groupes de travail, la CCAT et la Commission Mobilité ainsi que des associations locales. Les partenaires ont veillé à ce que les aménagements des talus notamment respectent la biodiversité. Les agriculteurs riverains ont été consultés.

Imbroglie juridique réglée

La Commune ne possédant pas la propriété de l'assiette de la voirie, le budget « développement rural » ne pouvait a priori intervenir. D'autre part, le MET voulait se réserver la possibilité d'en faire un jour un vrai Ravel. Solution : une convention de 15 ans par laquelle le MET a mis le tronçon à disposition de la Commune, garantissant ainsi - pour une période confortable - la bonne fin des subventions rurales.

Publicité nécessaire

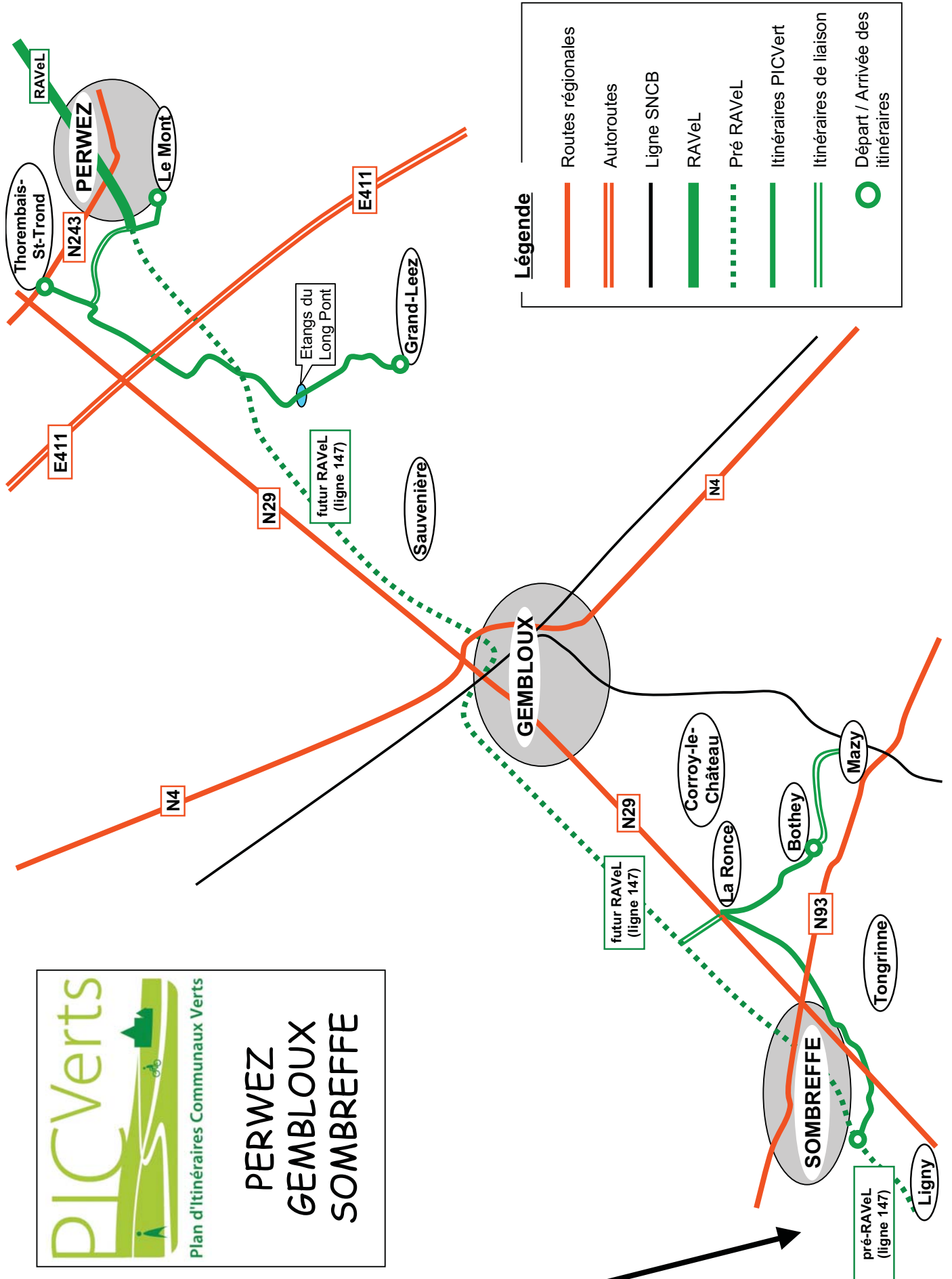
Le bulletin communal a publié le plan des itinéraires doux qui tissent à présent un véritable réseau au sein de la commune, combinant Ravel, Pré-Ravel et cheminements PICVerts.

Les habitants et les associations locales (Ligue des familles, PAC,...) n'ont pas mis longtemps à redécouvrir ces espaces et nouveaux lieux de promenade. Les utilisateurs sont de plus en plus nombreux.

Certes, Pré-Ravel et Ravel sont aujourd'hui davantage fréquentés pour la détente et les loisirs. Mais gageons que leur utilisation quotidienne pour le travail, l'école ou les services ne tardera pas, à une époque qui nous incite tous à opter pour de nouveaux modes de déplacement !



La voie ferrée est maintenue à certains endroits ; le Pré-Ravel la contourne.



Légende

	Routes régionales
	Autoroutes
	Ligne SNCB
	RAVeL
	Pré RAVeL
	Itinéraires PICVert
	Itinéraires de liaison
	Départ / Arrivée des itinéraires



**PERWEZ
GEMBLOUX
SOMBREFFE**

Plan d'itinéraires Communaux Verts



La liaison de Ville-en-Hesbaye au Ravel 127 en gare de Braives

Un chaînon du vaste réseau dessiné par le Plan communal de mobilité et le PCDR

La Commune de Braives a eu la bonne idée de concentrer un maximum d'infrastructures collectives le long du Ravel 127 qui traverse son territoire du Nord au Sud en reliant la majorité des villages : maison de la rivière, écoles, maisons de village, infrastructures sportives et récréatives, maison des associations...



Par souci d'équité, il était normal ensuite que les villages non irrigués par le Ravel soient raccordés au réseau. C'est là un objectif explicite de l'opération de développement rural, objectif repris par le Plan communal de mobilité doté d'un chapitre important en faveur des usagers non motorisés.

Le maillage qui en découle a été mis en œuvre progressivement par la Commune en recourant à des subventions variables selon les opportunités et les années (crédits d'impulsion, plan-escargot, fonds propres, ...).

En ce qui concerne le tronçon reliant Ville-en-Hesbaye à l'ancienne gare de Braives, en bordure de Ravel, sa réalisation est intéressante à plusieurs égards, notamment son bon rapport qualité/prix.

Il s'agit d'un chemin communal longtemps resté impraticable à certains endroits. Aujourd'hui, il serpente sur près d'un kilomètre, à travers un décor de haies et de pâtures, à l'abri du trafic.

Aménagements réalisés :

Longueur de la voie verte : 900 mètres.

Largeur : 2,5 m.

Statut de propriété : voirie communale.

Inauguration : 2006.

Type de revêtement : deux bandes de béton séparées par une bande de cendrée sur 1/3 du parcours, passant en mono-bande sur un deuxième tiers et revenant à un bi-bande sur le reste, ceci afin de dissuader les automobilistes.

Équipement : potelets amovibles aux entrées et signalisation aux carrefours avec la voirie non réservée.

Entretiens : par la Commune 4 fois/an.

Maître de l'ouvrage : Commune de Braives.

Auteur de projet : Service des Travaux.

Expertises :

- Le Conseiller communal en mobilité.
- L'agent « modes doux » de la Région.

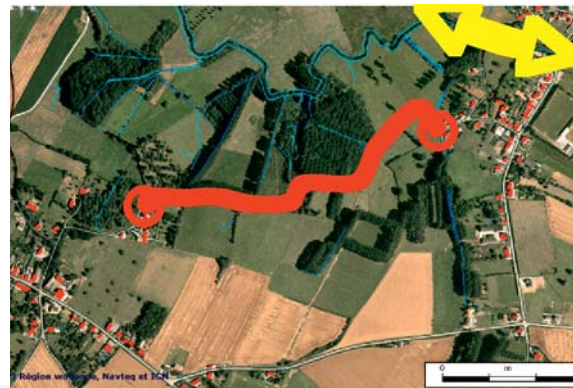


Coûts et financement

	Total	Part communale	Crédits d'impulsion de la Région
Travaux et équipement	77.770 euros	19.770 euros	58.000 euros

Les débats citoyens autour de la voie verte

Dans le cadre du Plan communal de mobilité, les habitants ont été consultés. On retiendra que les cavaliers se sont mobilisés pour éviter que la voie verte ne soit bétonnée. Ce qu'ils n'ont pas obtenu : en présence de sources sur le parcours, les soucis d'entretien et de durabilité ont prévalu.



Chemin aménagé



Ravel (L 127)



Promotion de l'usage quotidien

Cette voie verte tient son rang dans le réseau des promenades balisées par le Parc Naturel Burdinale-Mehaigne tirant parti de son intérêt paysager. La Maison du Tourisme l'inscrit aussi dans son dépliant « promenades ». Néanmoins, ce sont surtout les habitants des localités concernées que l'on retrouve sur le parcours. Une action de sensibilisation a été réalisée dans le cadre du ramassage scolaire.

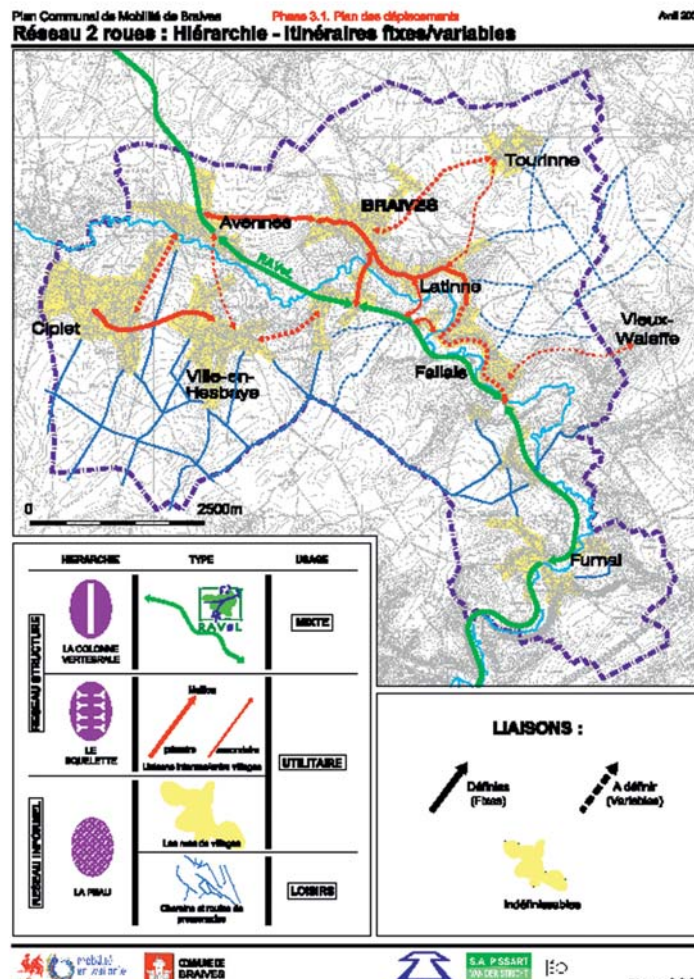
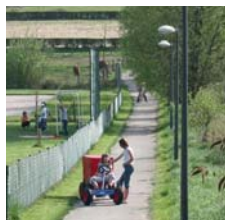


Figure 2.3.32

Les venelles d'Orgéo (Bertrix)

Une voie verte qui rapproche les habitants d'un même village



Jadis pâture commune à laquelle chacun confiait ses bêtes, le centre du village d'Orgéo avait été privatisé et dessinait un vaste rectangle tenant à distance les habitations qui n'avaient d'autre choix que de s'installer à son pourtour.

Au cours de l'opération de développement rural, les habitants se sont plaints de cette situation, soulignant son impact négatif sur la convivialité et la cohésion du village. La CLDR a repris le problème et s'est interrogée sur l'utilisation optimale de cet espace. Des fonctions de loisirs, de rencontres et de déplacements sécurisés se sont imposées tout naturellement, approuvées par les riverains.

Aménagements réalisés

Les terrains ont été rachetés par la Commune, certains via une procédure d'expropriation.

Des venelles ont été tracées qui permettent de relier à pied ou à vélo certains côtés du rectangle constitué par le pré-commun. Les haies internes ont été respectées et valorisées.

Longueur : 1000 m environ.

Largeur : 2 m.

Inauguration en 1998.

Equipements : éclairage et revêtement induré (béton ou tarmac) + bancs, poubelles et aménagements complémentaires ultérieurs réalisés à l'initiative des habitants, dans un projet « Quartier de Vie » de la Fondation Roi Baudouin.

Pas de connexion avec d'autres voies vertes car il s'agit d'une liaison purement interne au village, connectée sur les voiries habituelles.

Entretien régulier : par le comité du village.

Entretien annuel : par la Commune.

Maître d'œuvre : la Commune.

Auteur de projet : Service technique provincial.



Coûts et financement

	Coût total tvac	Part subsidiable	Subvention DR	Commune
Travaux	3.330.069 francs	2.910.558 francs	80%	20%

Les acquisitions de terrains se sont faites sur fonds propres communaux.



Le village d'Orgéo

© Portail cartographique SPW

Impacts

Outre le renforcement de la sécurité sur le chemin de l'école et de la plaine de jeux, outre la création de raccourcis agréables, les venelles d'Orgéo ont profondément modifié les habitudes de vie et de déplacement au sein de ce village écartelé jadis autour d'un rectangle de pâtures.

A présent, le pré-commun - sillonné par les venelles - constitue un espace de liaison et de rencontres. On lui doit un renforcement de la cohésion et de l'identité du village...



L'ancienne voie du vicinal Jamoigne - Sainte-Cécile

Par-delà les frontières communales, une liaison en toute sécurité

Jadis, un train vicinal reliait les villages du nord de la Gaume mais la ligne 625 a été déferrée en 1977.

Dans le diagnostic effectué au cours de l'opération de développement rural des Communes de Florenville et de Chiny, l'assiette de cette voie a été repérée comme constituant un réel atout de développement.

Les deux Communes ont donc établi un premier tracé pour relier leurs deux villages, opportunément placés sur l'ancienne voie, avec l'idée de favoriser les déplacements doux et de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire et paysager.

Pour identifier ce tracé, les Communes ont pu compter sur un relevé déjà effectué par des acteurs associatifs, relevé qu'il a suffi de compléter par un repérage de terrain. Le tracé a ensuite été digitalisé lorsqu'il a été proposé comme projet dans le cadre du Plan PICSVerts.

A présent, en 2009, cette voie verte est aménagée progressivement, freinée par une phase d'expropriations longue et complexe pour les tronçons qui ne sont pas encore propriété communale.

Un élément central dans un réseau qui se garnit

La voie verte Jamoigne - Sainte-Cécile vient renforcer le réseau d'itinéraires verts existants proposé par le programme Leader + et répertorié sur une carte suggérant des itinéraires sécurisés pour rejoindre les lieux d'activité que les jeunes fréquentent.

La voie verte viendra s'ajouter aussi aux nombreuses balades balisées entretenues par les syndicats d'initiatives et à la Transsemoisienne ainsi qu'au Chemin des pèlerins, des itinéraires sécurisés qui croisent des lieux de vie, de service et de divertissement, permettant leur accès hors du trafic automobile.

La voie verte Jamoigne-Ste Cécile (ligne 625) se connecte également vers le Sud, au Ravel Sainte-Cécile/Muno (Ligne 165a) ainsi que, vers le Nord, à l'ancienne voie ferrée 163a aménagée à destination de Bertrix.

Vecteur de déplacements au quotidien, la liaison Jamoigne - Ste-Cécile est aussi un outil de valorisation du patrimoine paysager et biologique (certains zones adjacentes font partie du réseau européen NATURA 2000), une fonction patrimoniale garantie par l'implication du Parc des paysages¹ dans le projet.

Une coopération transcommunale

La coopération entre la Commune de Chiny et celle de Florenville est depuis belle lurette une réalité dans les secteurs du tourisme (maison du tourisme commune) et de la culture (bibliothèque, centre culturel communs). Aussi, lorsque la CLDR de Chiny a lancé l'idée d'une voie verte transcommunale, véritable colonne vertébrale des déplacements doux, la balle a été prise au bond par la CLDR de la commune voisine.

Les aménagements projetés

Longueur : 7,5 km.

Largeur moyenne : 2 m.

Entretien par les deux Communes.

Equipement : enrochement et pose de grenaille (compactage 0,30).

Maîtres d'œuvre : les Communes de Chiny et de Florenville.

Auteurs de projet : les Chargés de mission du Parc des Paysages du Beau Canton (pour la partie Florenville) et Impact sprl (pour la partie Chiny).

Le rôle des habitants

Inclus dans le PCDR de Chiny, ce projet de voie verte a été imaginé à partir de la consultation des riverains, des propriétaires et de l'ensemble des habitants concernés. Ils ont précisé leur cahier des charges : faire de ce long cheminement une liaison entre les communes, propice à la convivialité, à des déplacements sécurisés, à la pratique du vélo et de la marche à pied.



¹ - Les Communes de Chiny et de Florenville sont attentives à leurs paysages. Elles se sont engagées par une « charte des paysages ». Des actions, études et projets sont en cours en vue d'une bonne gestion paysagère : c'est le Parc des Paysages encadré par le Centre culturel du Beau Canton.



© Portail cartographique SPW

Coûts et financement

	Commune	Plan PICSVerts	Total
Acquisitions et travaux	20%	80%	200.000 euros



Une Opération de Développement Rural ...

- Une O.D.R. est un processus participatif au niveau communal organisé par un décret de la Région wallonne.
- Ce processus débouche, après diagnostic de la situation, sur la formulation et la mise en œuvre d'un Programme Communal de Développement Rural (P.C.D.R.).
- Ce programme énonce une stratégie globale et intégrée sur tous les aspects de la vie locale. Il cherche donc à développer harmonieusement l'économique, le social, le culturel et l'environnement. L'impact des projets pour les générations futures est autant que possible pris en considération.
- Les projets peuvent être co-financés par le Ministre de la Ruralité.
- Si c'est bien le Conseil communal qui détient le pouvoir de décision finale, la Commission Locale de Développement Rural (CLDR) – où siègent des représentants de toutes les catégories sociales – constitue le principal lieu de débat, de réflexion et de conception.
- Les agents de développement de la FRW, garants et animateurs de la participation citoyenne, accompagnent plus de 80 opérations de ce type.





RÉGION WALLONNE

En savoir plus sur...

Les voies vertes

Le Portail de la DGO Pouvoirs locaux et le Plan PICSVerts :

<http://cartographie.wallonie.be/PICVerts/index.php>

pour accéder à la carte des voies vertes en Wallonie.

<http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/pid/173>

pour télécharger les fiches pratiques élaborées par le SPW et l'asbl Chemins du Rail (conseils-dossier de candidature, démarche état des lieux, cartographie, normes techniques, dispositifs et équipements, signalisation et balisage, accès mobilité réduite,...).

<http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/lang/fr/pid/500>

pour identifier les phases de conception et de réalisation d'une voie verte.

Le site <http://met.wallonie.be/opencms/opencms/fr/ravel/> pour s'informer sur le RAVel.

L'asbl Chemins du Rail : <http://www.cheminsdurail.be/>

Le site www.sentiers.be

pour tout savoir sur les chemins et sentiers, notamment sur le statut juridique des voiries.

Les Cahiers de la FRW

Ce Cahier fait partie d'une collection éditée par la Fondation Rurale de Wallonie à l'intention des mandataires des communes rurales et de l'ensemble des acteurs du développement de la campagne wallonne.

Ces Cahiers montrent que les opérations de développement rural – lancées depuis plusieurs décennies dans notre Région – ont mis en place des solutions spécifiques, aujourd'hui largement éprouvées, pour développer nos villages et répondre aux préoccupations des habitants.

Ces Cahiers entendent porter à la connaissance de tous ces bonnes pratiques, les promouvoir et en répandre l'usage.

Déjà parus...

N°1 – L'atelier rural

N°2 – Le logement tremplin

N°3 – Le logement intergénérationnel

N°4 – La participation citoyenne

N°5 – La maison de village

N°6 – La sauvegarde du patrimoine rural

N°7 – Agriculteurs et voisinage

N°8 – Les espaces publics villageois

Éditeur responsable : Michel Jourez, Directeur,
avenue Reine Astrid 14 – B-5000 Namur

Dépôt légal : D/2009/10.418/2 - Juillet 2009 - Copyright FRW

Fondation Rurale de Wallonie
Avenue Reine Astrid, 14 • B - 5000 Namur
contact@frw.be • +32(0)81/261.882

www.frw.be