



Opération de Développement Rural d'Ellezelles.
Compte rendu de la Commission Locale de Développement Rural du
03 novembre 2005

Présents: BAUWENS Christian, CAIRONI Baudouin, DE VOLDER Charles,
DEGEYTER Gilbert, EVERAERT François, HAUSTRATE Dominique,
HAUSTRATE Olivier, HERBECQ Jacques, HYDE Pascal, MOUTON Jean,
PATERNOTTE Valérie, RASSON Michel, TRIFIN Anne-Marie,
WALLEMACQ Christiane.

Excusés: BEELE Jean Pierre, BERTOUILLE TURPIN Andrée, CAMBIER Renée,
CAUCHIE Idès, COTTON Josiane, DUHAUT Bernadette, LELEUX Bernard,
PIEMAN Christian, RASSON Dany, TUNSTALL-MARLIER Véronique,
TUNSTALL Guy, VAN WEYMEERSCH Jean-Jacques, VANDERDONCKT
Freddy.

Invités: MESTAG Camille – IDETA
GAUTHIER Alexandre – Parc Naturel du Pays des Collines

LAURENT Martine et EVRARD Eric - Fondation Rurale de Wallonie.

1. Approbation du compte rendu de la Commission locale de Développement rural du 06 juillet 2005.

Le compte rendu est approuvé à l'unanimité.

2. Présentation de la synthèse des études relatives à la Ligne 87 par les représentants de la Fondation Rurale de Wallonie.

Serge Hustache rappelle l'objet de la réunion : préciser le contenu de la fiche-projet relative à la ligne 87, projet à toute première vue prioritaire pour le futur PCDR.

Afin d'alimenter les débats de la Commission trois documents sont présentés : deux études réalisées en 1998 par le MET pour l'une et AID Escale pour l'autre et un inventaire de terrain réalisé en avril 2004 par un groupe composé de représentants des Guides Nature du Pays des Collines, du Parc Naturel du Pays des Collines et de la Fondation Rurale de Wallonie. Une note transmise par Guy et Véronique Tunstall – Marlier, excusés pour cette rencontre, complète ces informations.

Etude du MET : synthèse :

Le positionnement de la ligne 87 est stratégique pour le réseau RAVeL wallon car elle permet(erraît) de relier par le Nord du Tournaisis les RAVeL 4 et 1 et, in fine, de rejoindre la Flandre.

Le MET suggère de rétablir physiquement la connexion vers la Flandre en rouvrant le passage sous le pont du Beaufaux. Il suggère également la pose d'un revêtement en dur sur le tronçon Beaufaux - Mont et l'amélioration sécuritaire de deux intersections avec des voiries : au Mont et à la Rigaudrye.

Etude AID Escale, inventaire biologique et note transmise : synthèse :

Les observations et suggestions ci-dessous complètent celle du MET.

1 Constats

La végétation :

La variété des faciès végétaux (zones herbeuses, boisées,...) et des micro-milieus naturels (mares, arbres morts,...) rythment le parcours et constituent, à côté des paysages traversés, l'attrait principal du site ; les reliquats de patrimoine ferroviaire et indices historiques constituent un atout secondaire à prendre également en considération.

Un appauvrissement de la diversité en espèces est cependant constaté ; il résulte de deux éléments :

- une gestion « intensive » peu adaptée aux cycles des espèces.
- des dépôts de déchets dont certains importants (fumier, tontes de pelouses) enrichissant le sol et favorisant par là même quelques espèces indésirables (orties,...) au détriment d'espèces plus fleuries (marguerites,...).

Le revêtement

Relativement diversifié dans le tronçon Rigaudrie-Mont, il induit un certain rythme. Sa largeur est cependant parfois insuffisante pour permettre le croisement d'utilisateurs et sa mauvaise qualité (zones boueuses) est parfois invalidante pour certains usagers (poussettes,...).

A noter que le recours à des engins lourds lors des entretiens de la végétation contribue à détériorer le revêtement.

Le mobilier :

Celui-ci est perfectible sur le plan qualitatif (très dégradé) et quantitatif (bancs insuffisants).

La signalétique :

Est aussi à améliorer en effet des placements « sauvages » à l'initiative d'acteurs locaux ont été observés.

Un manque de cohérence en matière de signalétique d'autorisation entre Ellezelles et Flobecq (restriction pour certains usagers) est constaté.

L'animation pédagogique :

D'anciens panneaux du Sentier écologique coexistent toujours avec les nouveaux avec pour conséquence une certaine confusion.

2. Suggestions

2.1 Aménagements

Revêtement

La largeur maximale proposée est de 1m50.

Il est proposé d'employer un matériau adapté au maximum de public et, par souci de discrétion et d'harmonie, d'opter pour un revêtement unique (gravier fin en schistes gris) et ce, uniquement :

- aux endroits nécessitant une consolidation (zones boueuses,...)
- sur les placettes et aires de pique-nique.

Interventions localisées :

Deux interventions sont proposées au niveau des zones de croisement problématiques : Au Mont et à la Rigaudrie ; des esquisses de l'étude d'AID Escalé sont présentées en séance

Interventions à localiser :

Les propositions sont les suivantes :

Préservation et exploitation pédagogique des micro-milieus naturels.

Dans l'attente d'un inventaire exhaustif, à réaliser, la mare sous l'ancienne passerelle au Mont serait à sauvegarder et à valoriser sur le plan pédagogique ; un exemple de rambardes et caillebotis intégrés transmis par Guy Tunstall est présenté.

Mise en évidence (éclaircies si nécessaire) et exploitation pédagogique des « grands paysages ».

Installation d'aires de repos, de jeux et de petits abris-pluie

Installation d'une signalétique renseignant :

- les connexions avec les autres sentiers
- les sites, artisans et attractions proches de la Ligne

2.2 Gestion

La gestion devrait être différenciée afin d'augmenter la richesse écologique et paysagère des sites porteurs d'intérêts, les critères d'interventions sur le végétal devraient tenir compte de:

La biodiversité: richesse maximale (herbacées, ligneux), installation de plantes grimpantes en sous bois (ambiance « étrange »).

Des rythmes: variation des groupements, choix d'essences dont les couleurs (feuilles, baies,..) rythment les saisons.

De la densité : concentrer là où il est nécessaire de camoufler des éléments disgracieux ou éclaircir là où le paysage le mérite.

Principales recommandations.

- Evacuation des dépôts de déchets.
- Curage réfléchi et raisonné des fossés pour permettre le drainage des talus (appauvrissement) et la circulation d'eau dans les mares.
- Fauchage réfléchi des bas côtés (50 cm) et exportation des produits de fauche.
- Traitement localisé des espèces légiférées (Chardon) et plantes nitrophiles (Ortie,...).
- Elimination de la Renouée du Japon.
- Laisser des bois morts (favoriser les champignons, insectes,..).

- Dans les zones pauvres en espèces, si la fauche extensive ne suffit pas, tenter des essais de régénération spontanée (étrépage de placettes de 9 m² pour activer le stock grainier) ; si elles sont insuffisantes tenter une régénération « assistée » (ensemencement de graines indigènes).
- Gestion des bords boisés vers un taillis sous futaie avec favorisation des bois nobles.
- Création d'ouvertures dans la végétation ligneuse là où nécessaire pour:
 - Favoriser les plantes héliophiles.
 - Permettre l'appréciation des paysages.

En conclusion, la ligne 87 pourrait, par ces nouveaux modes de gestion, remplir un nouveau rôle : celui de champ d'investigation et de démonstration (public: écoles, gestionnaires) et de formation ; sur ce dernier point une formation du personnel communal assurant l'entretien de la ligne est suggérée.

Réactions des membres de la CLDR.

Concernant les 2 aménagements localisés, l'idée d'installer de l'éclairage illustrée dans les esquisses est rejetée en raison du risque élevé de vandalisme.

La sécurisation du croisement avec la N°519 à hauteur de l'ancienne gare est à retenir.

Par rapport au choix du revêtement le béton est à exclure car inadapté au caractère naturel du lieu et à certaines pratiques (équitation).

Les revêtements hydrocarbonés présentent plusieurs désavantages ; sur le plan technique, étant imperméables, ils induiraient la stagnation d'eau de part et d'autre de l'assiette et sur le plan sécuritaire, ils seraient des plus attractifs pour des véhicules non souhaités (motos, voitures).

Il serait plus judicieux de s'orienter vers un revêtement drainant de type dolomie installé sur la sous fondation, toujours existante, de l'ancienne assiette. Ce type favoriserait un maximum d'utilisateurs ce qui aurait de surcroît un effet positif sur l'entretien (« auto - entretien ») et serait moins coûteux.

La dolomie n'est pas le seul matériau possible, d'autres, plus locaux, pourraient aussi être employés (porphyre de Lessines ou calcaire de Tournai).

Le participant ayant formulé ces suggestions et travaillant dans le secteur de la construction propose d'apporter ses connaissances afin d'aider la commune dans ses choix.

Serge Hustache rappelle la position clé d'Ellezelles de porte d'entrée depuis la Flandre vers la Wallonie et corollairement la nécessité de réfléchir au moyen de reconnecter la ligne avec la Flandre.

Selon le même participant, la désobturation du passage (pont du Beaufaux) ne semble pas relever de l'utopie, certaines techniques modernes le permettraient (placement d'un cylindre en béton).

Serge Hustache suggère de chiffrer l'opération.

Une fauche intensive ne se justifie pas, il faut simplement veiller à éviter l'envahissement des abords immédiats.

Serge Hustache reconnaît la pertinence d'une gestion plurielle du site axée à la fois sur le délasserement et la protection de la nature. Il insiste cependant sur la condition sine qua non à tout projet : l'engagement des différentes parties aux côtés de la commune (cavaliers, naturalistes, équipes pédagogiques) pour le suivi des projets et des interventions ; il n'y a en effet rien de plus néfaste pour l'image de marque touristique que des panneaux ou sites laissés à l'abandon.

Il rappelle que la L87 est intégrée dans un circuit plus vaste dans le cadre du Schéma Directeur de la Randonnée.

Dans le même ordre d'idée, Michel Rasson relève la nécessité d'affecter des moyens humains et financiers à l'entretien du site et, en règle générale, à celui des sentiers.

La problématique de l'utilisation de la ligne par des véhicules à moteurs est soulevée. Une réflexion sur les outils législatifs dont dispose la commune serait à mener avec la police.

Un participant s'inquiète de la présence de la conduite de gaz sous la ligne et des risques pour la sécurité publique.

Serge Hustache explique que ce type de conduite est très répandu et que toutes les garanties de sécurité sont apportées.

▪ CONCLUSION

Les grands principes d'aménagement sont acquis.

L'instauration d'une « gestion collective » du site est donc à initier.

Il est donc décidé de créer un groupe de travail pluriel réunissant les représentants des divers utilisateurs afin d'élaborer des propositions fines d'aménagements et de gestion tronçon par tronçon.

Celui-ci se réunira le 24 novembre à 20h00 à la Maison du Pays des Collines.

Outre les membres de la CLDR inscrits en séance, il est proposé d'associer le responsable de la DNF (Division de la Nature et des Forêts) à la réflexion ainsi qu'un Guide Nature.

3. Divers.

Aucun point n'est soulevé.

4. Prochaines réunions :

Deux réunions de la Commission Locale de Développement Rural seront consacrées à l'examen des fiches-projets ; elles se dérouleront le 17 novembre et le 08 décembre à 20h00 en la salle du Conseil et des mariages, 14, rue St Mortier.

Le secrétariat,

Le Président,

Fondation Rurale
de Wallonie

Serge Hustache.
Echevin du Développement
Rural