

Etude de faisabilité sur une voie lente cyclo-pédestre de type "RAVeL" le long de l'Amblève (Quarreux - Comblain-au-Pont)

Lors des consultations citoyennes organisées dans le cadre des Programmes Communaux de Développement Rural (PCDR) d'Aywaille, Sprimont et Comblain-au-Pont, une demande en faveur d'un RAVeL de l'Amblève s'est clairement exprimée. Outre l'intérêt touristique, et donc économique, d'une telle infrastructure, les aspects liés à une mobilité douce et plus sécurisée que celle des voies rapides desservant actuellement la vallée de l'Amblève ont également été pris en considération. Ces Communes et d'autres limitrophes ont marqué le souhait de travailler en transcommunalité sur ce projet. Pour les Communes riveraines de l'Ourthe (Comblain-au-Pont, Esneux, Hamoir, Sprimont), il s'agit évidemment d'achever l'aménagement du RAVeL 5. Dans le cadre des PCDR d'Aywaille et de Comblain-au-Pont, le prolongement de la "Voie des Aulnes" (Aywaille-Remouchamps), d'une part vers Comblain-au-Pont et la confluence avec l'Ourthe et, d'autre part, vers Nonceveux, voire au-delà, est classé comme projet prioritaire. L'utilisation d'une ancienne assiette vicinale entre Comblain-au-Pont et Anthisnes est également évoquée.

1. Objectif de l'étude

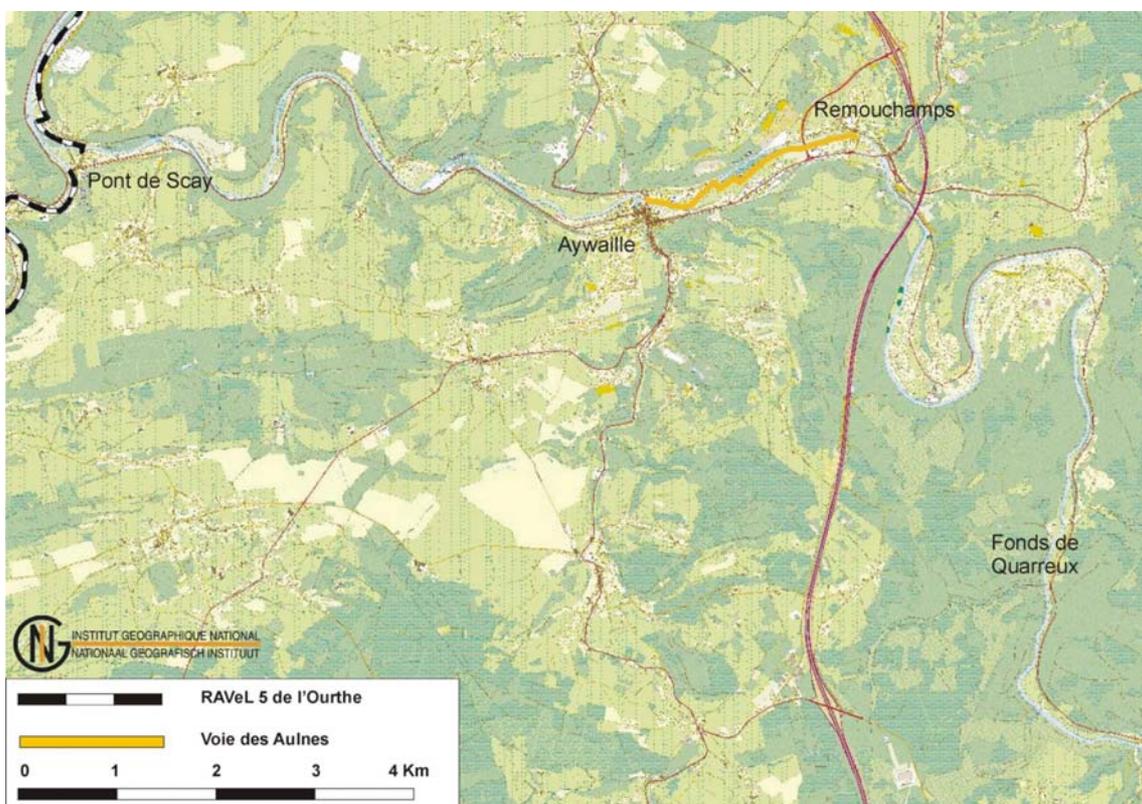
L'*objectif premier* est de vérifier la possibilité physique et juridique d'implanter une voie lente de qualité RAVeL (largeur totale de 2,5 mètres quand cela est possible etc) reliant Quarreux au RAVeL 5 de l'Ourthe à Rivage (commune de Comblain-au-Pont). Afin de pouvoir rapidement concrétiser une première phase du projet, l'étude portera principalement sur ce tronçon. Afin de structurer l'ensemble, il sera aussi opportun d'envisager de rejoindre le site de Coo via la commune de Stoumont; une reconnaissance des tracés potentiels sera donc effectuée à ce niveau.

L'*objectif second* est de cartographier le tracé en le décrivant dans son contexte environnemental et physique. Cette identification devra permettre, outre la vision du tracé, une réelle représentation des facilités-contraintes inhérentes à chaque tronçon. Notons que le choix du tracé s'impose d'ores et déjà à certains endroits, par exemple: entre le Pont de Sçay (Comblain-au-Pont) et la carrière de la Belle Roche, le passage se ferait en rive gauche ; les habitations sont sises de ce côté et un chemin existe déjà. D'Aywaille à Raborive, le tracé se ferait également en rive gauche afin de profiter des aménagements prévus au PASH et d'un chemin déjà existant. De même, en amont de Remouchamps, la traversée de l'Amblève entre le lieu dit du "Promontoire" (rive droite) et Nonceveux (rive gauche) se justifierait par la desserte de ces deux zones d'habitat.

Il conviendra enfin d'établir une *préfiguration du budget*. Celle-ci sera notamment réalisée en concertation avec le MET qui dispose d'une solide expérience dans ce type d'aménagement.

2. Contexte

Entre le Pont de Scay et les Fonds de Quarreux, l'Amblève parcourt environ 21 km dont 11 en aval du pont de Remouchamps et 10 en amont. La création d'une liaison lente entre ces deux points peut être scindée selon deux approches. En effet, à partir du pont de Remouchamps jusqu'à Rivage, l'Amblève est reprise comme cours d'eau navigable. La gestion de ce tronçon revient donc au Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) ainsi que les 5 premiers mètres de chaque rive dont il est propriétaire. En cas de nécessité, il est donc possible de les aménager moyennant l'accord du MET. En amont de Remouchamps, l'Amblève est un cours d'eau de 1^{ère} catégorie; la propriété des berges relève du secteur privé. Afin de ne pas s'engager dans une longue et aléatoire campagne d'expropriation, il est donc indispensable de répertorier l'ensemble des sentiers et chemins existants ou ayant existé, notamment dans l'Atlas des Chemins Vicinaux (ACV), et de les emprunter.



2.1. Chemin, sentier et voie communale innommée

Rappelons ici diverses définitions et/ou limitations de l'ACV.

L'ACV comprend dans sa cartographie deux types de voie: les chemins et les sentiers. La définition de référence est extraite du code forestier:

- *sentier* : voie publique étroite dont la largeur n'excède pas celle nécessaire à la circulation des piétons;
- *chemin* : voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général.

Aucune de ces définition ne donne de base métrique sur la largeur mais il est clair que certains sentiers peuvent n'avoir que 80 cm de large, voire moins.

La *voirie communale innommée* ne figure pas sur l'ACV. C'est un chemin ou sentier sur lequel le passage du public s'effectue au moins depuis trente ans. C'est pourquoi on l'appelle aussi "servitude trentenaire de passage". Généralement, et à moins qu'il ne s'agisse d'une voie manifestement privée, un chemin sur lequel des traces de passage sont évidentes peut être considéré comme servitude de passage. En effet, s'il y a contestation du propriétaire de l'assiette, il se manifesterait mais les utilisateurs de l'itinéraire aussi et c'est au juge de paix que reviendrait la décision finale en fonction des éléments dont il dispose. Il appartiendrait aux utilisateurs de faire savoir qu'ils utilisent l'itinéraire concerné depuis 30 ans dans des conditions de continuité, de tranquillité, de publicité et d'absence d'équivoque. C'est alors au propriétaire de prouver le contraire.

Remarque:

Le cas des itinéraires balisés est différent et il ne faut pas le confondre avec la voirie communale innommée. En effet, lors de la mise au point d'un itinéraire balisé, le concepteur doit s'assurer du statut de propriété, demander les autorisations nécessaires pour le passage sur des chemins privés et les obtenir. La reconnaissance d'un itinéraire par le Commissariat Général au Tourisme implique la remise d'un dossier apportant notamment la preuve que les autorisations de passage et de balisage éventuellement requises ont bien été accordées. Les itinéraires de promenades ayant plus de 30 ans ne peuvent dès lors en aucun cas être considérés comme de potentielles voiries communales innommées puisque leur utilisation découle d'une "permission" octroyée par des propriétaires privés.

2.2. Déclassement de chemin

Il faut s'assurer que le chemin, même présent à l'Atlas, n'a pas été déclassé. Cette situation est possible car, depuis sa création en 1841, l'ACV n'a pas fait l'objet de mises à jour systématiques au fil du temps. Il est donc utile de consulter complémentirement le cadastre et si le chemin y figure, c'est qu'il n'a pas été déclassé. Un chemin ou sentier repris à l'ACV ainsi que sur les plans du cadastre est donc certainement une voie accessible au public. Il faut cependant ajouter qu'un chemin repris à l'ACV et non au cadastre n'est pas nécessairement déclassé. En cas de besoin, des recherches plus poussées doivent être menées auprès du service technique provincial.

2.3. Imprescriptibilité du chemin vicinal

La loi de 1841 indique : "*Un chemin vicinal est imprescriptible tant qu'il sert à l'usage public*". Logiquement, s'il n'est plus pratiqué, un chemin vicinal n'est plus imprescriptible. Mais attention! Ce n'est pas pour autant que ledit chemin s'en trouve supprimé, même après déclaration de l'autorité communale. Il faut, pour la suppression, un constat d'abandon établi par la Députation permanente. Ce constat interviendra suivant des modalités identiques à celles prévues dans le cas d'une demande de suppression: enquête - délibération du Conseil communal avec avis remis à la Députation permanente - décision de cette dernière avec, ensuite, possibilité de recours dans un délai de 15 jours.

Ce n'est qu'après l'achèvement de la procédure que l'assiette d'un chemin vicinal abandonné ou supprimé peut être acquise par les riverains qui ont un droit d'achat durant 6 mois.

2.4. NATURA 2000

Le réseau Natura 2000 repose sur deux Directives européennes : la Directive dite "Directive oiseaux" (79/409/CEE du 02 avril 1979) et la Directive dite "Directive Habitats" (92/43/CEE du 21 mai 1992).

Des listes de sites comprenant des Zones de Protection Spéciale (ZPS – Directive oiseaux) ou des Zones Spéciales de Conservation (ZSC, Directive habitats), voire le plus souvent les deux, ont été proposées pour et par la Région Wallonne à la Commission européenne. Les cartes de chacun de ces sites, ainsi que des fiches écologiques qui reprennent notamment des espèces et des habitats pour lesquels ils ont été retenus comme site Natura 2000 sont disponibles sur Internet : <http://natura2000.wallonie.be> et <http://mrw.wallonie.be/dgrne/sibw>. Une liste de sites Natura 2000 wallons, proposée à la Commission, a été publiée au Moniteur belge du 30 juillet 2004. Cette liste a été récemment approuvée par la CE qui, par ailleurs, a réclamé des propositions de zones complémentaires ; ces dernières ne sont pas encore validées. Aucune cartographie des habitats d'intérêt communautaire au sein des sites n'est accessible actuellement, cette dernière est en cours de réalisation puis devra être validée.

La publication de la liste des sites Natura 2000 au Moniteur belge (30 juillet 2004) a notamment pour effet de rendre opposables les nouvelles dispositions du CWATUP sur la modification de la végétation dans les sites proposés comme sites Natura 2000. Pour chaque site Natura 2000, un arrêté de désignation devrait notamment définir les contraintes à respecter mais aucun n'a été publié pour l'instant. En l'état actuel, tous les projets nécessitant un permis et qui sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur un site Natura 2000 sont soumis à une Evaluation Appropriée des Incidences (E.A.I.). Cette E.A.I. peut être réalisée par le demandeur du projet ou par un tiers possédant les connaissances suffisantes en la matière (actuellement, aucun agrément n'est requis).

L'implantation d'une voie lente est susceptible d'impacts sur un site NATURA 2000 par différents aspects :

- l'assiette du tracé peut être installée éventuellement sur un habitat d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèces d'intérêt communautaire, il y a alors impact direct;
- durant la phase de chantier, l'aménagement du tracé peut aussi avoir des impacts (dérangement de la faune, installation ou passage d'engins dans des habitats intérêt communautaire,...);
- durant la phase d'exploitation, des dérangements de la faune pourraient éventuellement être occasionnés (aire de pique-nique trop proche de sites de nidification,...).

Dès lors, la DNF recommande que l'étude de faisabilité se penche sur des options de tracé, d'emprises, de chantier qui évitent au maximum les habitats d'intérêt communautaire et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire présents et qui limitent les impacts sur les habitats et espèces. Différentes options doivent être envisagées et étudiées en prenant en compte la recherche de limitation des impacts sur l'environnement et particulièrement sur Natura 2000.

Par la suite, lors du dépôt de demande de permis d'urbanisme, le dossier de demande devra éventuellement comprendre une EAI si le projet retenu est susceptible d'impact(s)

significatif(s) sur un site Natura 2000.

2.5. Contrainte cartographique

Il est clair que la conception de l'ACV établi en 1841 ne disposait pas des moyens actuels de géoréférencement. De plus, nombre d'éléments physiques ou paysagers ont changé depuis 160 ans, rendant le travail de terrain difficile. D'autres couches cartographiques, comme par exemple l'IGN et le cadastre, n'ayant pas des fins comparables, montrent également leurs limites lorsque l'on tente de les superposer à grande échelle. Dès lors, retrouver le tracé d'un chemin disparu peut nécessiter un long travail de terrain et notamment de recherche de bornes cadastrales qui, bien souvent en milieu agricole ou forestier, peuvent être une pierre, un arbre, voire un piquet. Le recours à du personnel ayant une excellente connaissance du terrain peut donc s'avérer indispensable car 10 m de décalage pourraient porter préjudice à un propriétaire régulier.

Au vu de ces quelques éléments, on remarque que la collecte d'informations nécessaires pour identifier un tracé sur plus de 20 km peut s'avérer longue et lourde administrativement et ce, sans que des contacts avec les "propriétaires" n'aient encore été pris.

3. Recueil des données

Certaines données sont disponibles au GREOA, d'autres devront être collectées auprès des administrations fonctionnelles et enfin être confrontées aux relevés de terrain, source la plus importante de cette étude.

3.1. Données disponibles au GREOA

- Anciens et nouveaux fonds IGN 1/10.000;
- Plans Photographiques Numériques Communaux (PPNC, 1994-2001);
- Sites NATURA 2000;
- Plans Communal de Développement de la Nature de Comblain-au-Pont (PCDN, 1999);
- Tracés de promenades existantes.

3.2. Données à collecter auprès d'administrations et d'organismes publics

- Atlas des Chemins Vicinaux couvrant les bords de l'Amblève ;
- Plan cadastral couvrant la même superficie. Le cadastre étant une source protégée souvent difficile à obtenir dans le cadre d'une pré-étude, la Commune pourrait mettre à disposition de l'auteur de projet son Plan de Localisation Intégré (PLI). La mise à jour de cette couche cartographique (v.03, soit la situation au 1^{er} janvier 2004) de la DGATLP est encore à l'heure actuelle un bon aperçu du cadastre et des références parcellaires ;
- Propriétés publiques incluses dans la même superficie ;
- Arrêtés de déclassement de voies vicinales et constats d'abandon ;
- Existence de servitudes ou de droits de passage dans un périmètre utile au projet ;

- Travaux programmés en bordure de l'Amblève, notamment par l'AIDE dans le cadre des PASH et de la pose de collecteurs qui pourrait se compléter d'un aménagement utile au projet.

3.3. Données à collecter et/ou à confirmer par des relevés de terrain

- Identification de voies utiles au projet ;
- Usage actuel ou état d'abandon de chemins ou de sentiers non déclassés et utiles au projet ;
- Adéquation physique du chemin-sentier (largeur, revêtement, état général...) ;
- Présence d'obstacle (barrière, fossé, clôture, débordement illégal d'une propriété adjacente...) ;
- Présence/statut de passerelles permettant le passage d'une rive à l'autre ;
- Identification de parcelles "frauduleuses" au niveau de la référence cadastrale. Par la suite, l'identification du propriétaire sera effectuée au niveau communal.

4. Numérisation des données

Le traitement cartographique numérique sera réalisé à l'aide du logiciel SIG Arcview ainsi que d'un logiciel de Dessin Assisté par Ordinateur (DAO) et comportera deux phases:

- Encodage et traitement des données ;
- Conception des documents cartographiques.

Une carte générale à petite échelle (de l'ordre de 1/20.000) comprendra les principales informations du tracé et le découpage pour chacune des "fiches" décrites ci-dessous.

Un set de cartes, au format A3, à plus grande échelle décomposera par tronçons logiques l'ensemble du tracé. Nous entendons par tronçons logiques un morceau de tracé entre deux entités ou un cheminement présentant une configuration homogène. Celui-ci peut s'interrompre par exemple par un changement de rive ou une modification de contexte (longer le chemin de fer ou une nationale p.ex.). Les détails de cette cartographie seront variables selon la complexité de la "vérité terrain". Toutefois, une échelle unique, de l'ordre de 1/3000 à 1/5000, sera utilisée afin de permettre une juxtaposition pratique de ces éléments. On y trouvera, outre la délimitation d'un tronçon, une représentation de son contexte physique (environnement, largeur, recouvrement, délimitation parcellaire, propriétés communales...). Ce set de cartes se présenterait sous forme de fiches comprenant en outre des éléments photographiques pertinents sur l'état du tronçon et une courbe renseignant la déclivité. En complément de cette cartographie technique, un tracé sur PPNC du tronçon permettra une meilleure compréhension de l'environnement physique.

Une carte à petite échelle (de l'ordre de 1/100.000) positionnera le tracé dans le maillage eurégional des voies lentes et des RAVeL. Une vision claire de l'intérêt du tracé, de son raccord au RAVeL 5 de l'Ourthe et des possibilités de maillage ultérieurs vers d'autres voies lentes sera ainsi apportée.

5. Atouts

Outre la réelle volonté des habitants de disposer d'une voie lente le long de l'Amblève, une telle initiative bénéficie déjà sur le terrain d'éléments favorables quant à son devenir.

- Infrastructures existantes ou projetées

La "*Voie des Aulnes*" constitue une voie lente parfaitement aménagée qui relie Aywaille à Remouchamps. Fréquemment utilisé par divers usagers, ce tronçon illustre le potentiel d'une prolongation. Notons que dans le PCDR d'Aywaille, une fiche projet classée en priorité 1 et phasée dans le temps envisage l'aménagement du parc communal et des travaux sur certains tronçons entre Aywaille et Martinrive et entre Remouchamps et Quarreux.

Véritable chaînon manquant entre Aywaille et Comblain-au-Pont, la réalisation d'une voie lente entre ces deux entités peut bénéficier d'une synergie avec les travaux programmés de la pose du *collecteur de la future station d'épuration de l'AIDE* en aval d'Aywaille. Cette complémentarité des travaux permettrait de gagner environ 1 km vers Comblain-au-Pont. Plus loin, le MET est propriétaire des 5 premiers mètres de berge. Un système de remise en gestion de ceux-ci pourrait être mis en place entre le MET et les pouvoirs locaux.

La traversée de l'Amblève en amont de Remouchamps évoquée supra pourrait se greffer au pont SNCB de Nonceveux.

- Pôles économiques

La zone comprise entre Aywaille et Remouchamps dispose d'une multitude de commerces, développés notamment dans la zone d'activités économiques située le long de l'avenue de la Porallée. En outre, le centre d'Aywaille est très développé en termes de commerces et d'HORECA avec une offre de parking en rapport.

D'un point de vue touristique, plusieurs campings sont situés le long de l'Amblève. On note également la présence de quelques sites touristiques de première importance le long de l'Amblève (la Grotte de Remouchamps, le Ninglinspo, les Fonds de Quarreux, le point de vue du Congo à Stoumont...). Directement accessible par l'autoroute E25 à hauteur de Remouchamps, la Maison du Tourisme Ourthe-Amblève est située aux abords directs du futur tracé. Elle est donc idéalement placée pour promotionner ce mode de déplacement.

- Mobilité et sécurité routière

Outre la sécurité des touristes, la population locale bénéficierait pleinement d'un tel aménagement. En effet, des écoles communales et secondaires (l'Institut St-Raphaël à Remouchamps et l'Athénée d'Aywaille, tous deux situés le long de l'Amblève) deviennent ainsi directement accessibles par le cheminement piéton ou cycliste. Il en va de même pour diverses infrastructures sportives telles que le hall omnisports, la piscine d'Aywaille ou encore le terrain de football. Le socioculturel n'est pas en reste via le centre récréatif de Remouchamps et plusieurs "maisons de villages" ou lieux de rencontres dont l'accessibilité s'en trouverait accrue.

Notons enfin la proximité de la gare d'Aywaille, la possibilité de rejoindre la gare de Rivage et les nombreuses lignes de bus qui desservent les différentes entités déjà évoquées,

l'autoroute E25 et, partant, les apports indéniables d'un RAVeL de l'Amblève à la mobilité multimodale.

6. Recherche de pistes de financement

Afin de mener à bien et de façon coordonnée cette entreprise, la recherche de pistes de financement est indispensable.

Rappelons que l'Amblève, entre Rivage et Remouchamps, est classée comme voie navigable, désignant ainsi le MET comme partenaire privilégié pour ce tronçon. Les moyens financiers de celui-ci pourraient être amplifiés grâce à l'apport de fonds européens.

Par ses retombées positives en termes de mobilité, économie et tourisme, le projet pourrait s'inscrire dans l'objectif 2, "*Compétitivité régionale et emploi*", des Fonds Structurels Européens 2007-2013 afin d'obtenir le subventionnement du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). Une autre possibilité serait de constituer un dossier dans le cadre du Programme de Développement Rural 2007-2013 et de solliciter une subvention via le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER) dans la mesure où l'axe 3, "*Amélioration de la qualité de vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale*", est également rencontré dans ce projet. En renforçant et en étendant le réseau de voies lentes, la création d'un RAVeL de l'Amblève s'inscrit dans un cadre plus vaste de développement dépassant le cadre régional et même national. La sollicitation des fonds euregionaux Interreg sur cette base serait donc aussi envisageable.

L'ensemble des Communes concernées étant engagées dans des opérations de développement rural, la DGA constitue aussi un vecteur de subventionnement.

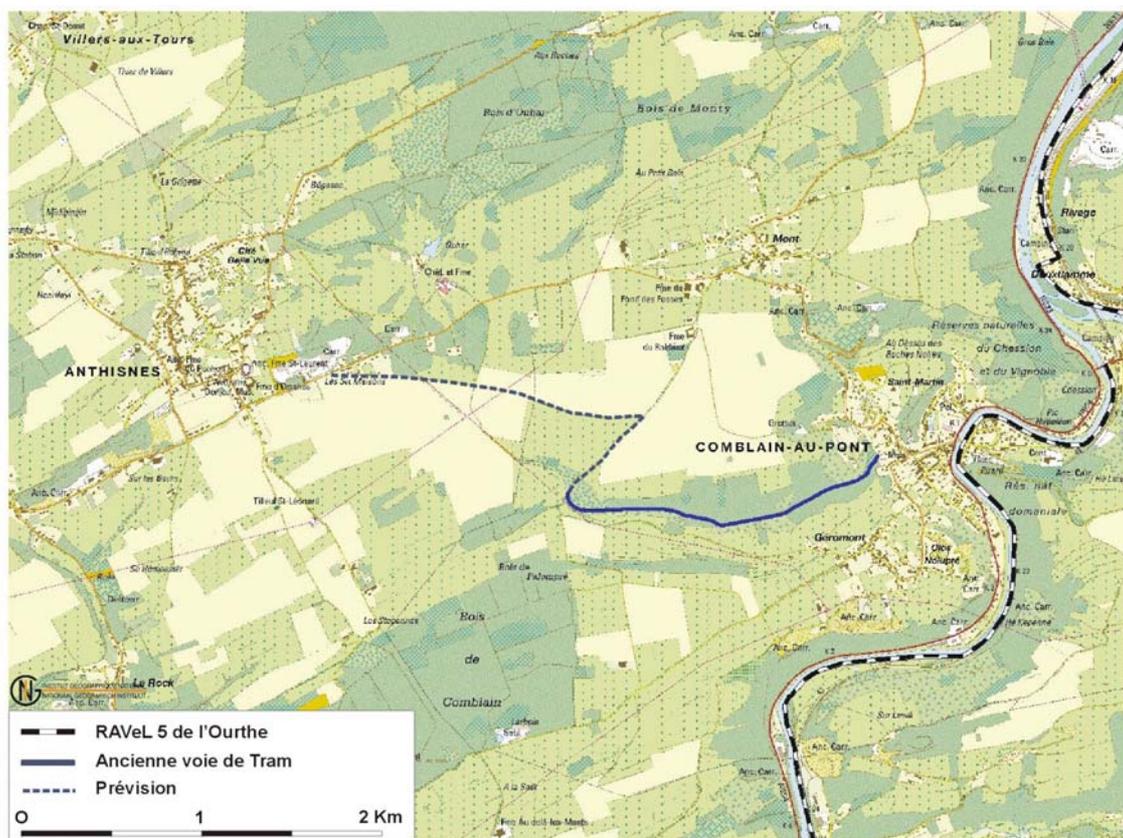
D'autres voies de subsidiation telles que la mobilité ou le tourisme pourraient encore s'intégrer dans le dossier.

7. Extensions

Afin de structurer le tracé dans un maillage régional, il est intéressant d'envisager diverses extensions. Un tel travail ne saurait être aussi approfondi dans le cadre de cette étude que la liaison Quarreux - Comblain-au-Pont. Outre le fait d'associer une nouvelle Commune au tracé, l'extension vers Anthisnes signifie un positionnement aux portes du Condroz qui pourra par la suite être exploité dans un cadre plus vaste. Il va de même pour l'extension vers Coo qui présente un intérêt touristique important.

7.1. Extension vers Anthisnes

La commune de Comblain-au-Pont envisage une extension du projet jusqu'à Anthisnes (environ 4 km) via l'ancienne voie vicinale qui liait les deux entités. Signalons déjà que cette option de tracé traverse pendant environ 2 km une zone NATURA 2000 forestière et que la propriété de l'assiette a été cédée à des privés. Toutefois, la voie vicinale est toujours visible. Sur la commune d'Anthisnes, l'assiette a également été cédée à des propriétaires privés mais "l'assainissement" a été effectué et la voie a disparu au profit de terres agricoles. Il semble toutefois possible de rejoindre Anthisnes en empruntant un chemin jusqu'au lieu dit "Les six maisons".



Une carte au format A3 (1/12.500) reprendra, outre la délimitation du tronçon, une représentation du contexte physique (environnement, largeur, recouvrement) illustré par des éléments photographiques pertinents sur l'état du tronçon et une courbe renseignant la déclivité. A l'instar de la cartographie réalisée pour la liaison Quarreux – Comblain-au-Pont, la délimitation du tracé sur PPNC offrira une meilleure perception de l'environnement physique du parcours.

7.2. Extension vers Stavelot (site de la cascade de Coo)

Entre Quarreux et Coo, l'Amblève parcourt environ 20 km à travers la commune de Stoumont. Outre une physionomie plus ardennaise marquée par davantage de forêts et un relief plus accidenté, Stoumont ne dispose pas d'éléments de voie lente auquel se raccrocher. Les bords de l'Amblève n'étant pratiquement pas occupés par des villages, on peut supposer qu'il y a peu de chemins vicinaux qui empruntent ce tracé. Longer le chemin de fer paraît difficile également car celui-ci emprunte de nombreux ponts et tunnels. Il semble donc à priori que rejoindre Coo (site touristique majeur) va nécessiter de s'écarter de l'Amblève en passant par des entités telles que Targnon, Stoumont et La Gleize avec des modifications de relief sensibles inévitables, avec toutefois une réduction de la longueur du parcours. La recherche d'une extension vers Coo comportera donc, après examen de l'Atlas, un relevé d'ACV et de chemins susceptibles d'utilisation. Il est donc envisageable que plusieurs possibilités se présenteront tout comme certains "trous" ou absence de liaison. Le tracé définitif devra être élaboré lors d'une étude approfondie basée sur les réflexions du groupe de travail qui sera mis en place à cet effet dans le cadre du PCDR de la Commune.

L'ensemble de ce relevé figurera sur une carte au 1/20.000 avec, pour chaque tronçon, une courbe de déclivité.

8. Plan de financement (budget)

A.	Frais de personnel	18.000
	1 agent niveau 1	
	1 agent niveau 2	
	Encadrement/Secrétariat/Comptabilité	
B.	Frais de fonctionnement (15 %)	2.700
C.	Frais d'investissement	2.300
D.	Frais de déplacement	1.000
E.	Mise en ligne de l'information (+ maintenance)	pm
Total		24.000 €

Remarque:

Afin d'étendre la communication traditionnelle au-delà des réunions entre les différents acteurs du projet, l'état d'avancement de l'étude pourrait être mis en ligne. Ce module se présenterait comme une section du site www.ourthe-ambleve.be et comprendrait notamment les comptes rendus des différentes réunions, le téléchargement de différents documents cartographiques numériques (pdf), une galerie photographique et la possibilité de contacter le GREOA via un formulaire standardisé.

9. Comité d'Accompagnement de l'Etude (proposition)

Le Comité qui accompagnerait cette pré-étude se réunirait en début et en fin de convention et devrait idéalement se composer de représentants des différents pouvoirs/organismes ci-dessous :

- Cabinet du Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme;
- Cabinet du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial;
- Direction Générale de l'Agriculture (Direction de l'Espace rural);
- Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine;
- Division Nature et Forêts (DGRNE);
- Direction Générale des Voies Hydrauliques (MET);
- Direction Générale des Transports (MET);
- Commissariat Général au Tourisme;
- Fédération du Tourisme de la Province de Liège;
- Communes d'Anthisnes, Aywaille, Comblain-au-Pont, Sprimont et Stoumont;
- Conseillers en mobilité des communes concernées ;
- Agents de développement rural des Communes concernées;
- Groupement Régional Economique Ourthe-Ambève.

+ E- participation

GREOA/JFV-Octobre 2006