

FAQ Phase 2 - complément du 24/08/2022

Une propriété privée, faisant l'objet d'une déclaration d'engagement et incluse dans le périmètre du Parc National, peut-elle se désengager à tout moment, sans autorisation préalable ?

Non. Comme précisé dans le règlement de l'appel à projets, une autorisation préalable du Gouvernement ou de son mandataire est requise pour toute modification du périmètre du parc national. Cette procédure a pour objectif que le périmètre du parc national reste le plus stable possible dans le temps. Pour une modification du périmètre du parc national, l'autorisation en question visera 1) que toutes les conditions minimales d'admission sont toujours respectées 2) que la qualité du projet (qui a déterminé sa présélection) n'est pas altérée. Toutefois, une propriété comptabilisée dans la zone nodale peut à tout moment être désengagée et devenir une zone de développement, à condition que la proportion de zones de développement au sein du périmètre du parc national n'excède pas 20%.

La subvention peut-elle servir pour réaliser des actions en forêt domaniale ou en réserve naturelle domaniale ? Si oui, le cofinancement vient-il automatiquement du budget régional ? Peut-il être envisagé sous la forme de valorisation de prestations d'agents du DNF ou d'ouvriers forestiers ?

Les réponses à ces questions ont été fournies dans la FAQ version 25-10-21 – section 5, page 24-26. Le DNF, en tant que représentant de la Région wallonne ne peut pas fournir de cofinancement, d'aucune nature que ce soit. Des travaux peuvent se faire dans les propriétés domaniales incluses dans le périmètre du parc national pour autant qu'ils soient approuvés par la coalition territoriale. En fonction de chaque projet, les moyens à consacrer à des investissements et/ou achats sur terrains domaniaux peuvent également faire l'objet de financements sur budgets fonctionnels ; chaque demande est évaluée par le DNF dans le respect de l'équité territoriale en Wallonie.

L'arrêté de subvention prévoit un versement en 3 tranches, mais que représentent les 2 dernières tranches ? La 2ème déclaration de créance doit-elle être introduite une fois que l'avance de 150.000 EUR est complètement utilisée ? Cette 2ème déclaration de créance doit-elle être unique (= comprendre toutes les dépenses permettant de justifier l'avance + celles consenties jusqu'à la fin de la convention (2/010)) ou l'introduction de plus d'une DC intermédiaire est-elle possible ? S'il s'agit d'une DC unique, nous devrions préfinancer la partie qui dépasse l'avance reçue. Quelle est la part de la subvention retenue à titre de solde ?

Conformément à ce qui a été répondu dans la FAQ (version du 25-10-21 section 5 page 28) : Oui, la somme de 150.000 EUR doit d'abord être consommée avant l'introduction de la 2ème DC. Une deuxième tranche de 50.000 € (cinquante mille euros) peut être sollicitée dans les 6 mois, sur la base d'un rapport fourni par le bénéficiaire et les pièces justificatives des dépenses payées à ce stade et engagées jusqu'à la date de remise des plans directeur et opérationnel. Rien n'empêche de faire plusieurs DC à concurrence de 50.000 EUR au total. Le solde correspond à 50.000 EUR (250.000 – 150.000 (1ère tranche) – 50.000 (2ème tranche)). Le solde sera liquidé à l'introduction de la candidature finale/détaillée, c'est-à-dire des plans directeur et opérationnel, sur la base des pièces justificatives.

Existe-t-il un modèle de rapport d'avancement et de rapport final ?

Non il n'existe pas de modèle de rapport d'avancement ou de rapport final au niveau de l'administration.

Des actions liées à la mobilité, ayant pour objectif de diminuer les impacts négatifs des flux routiers sur l'environnement (émission de GES et autres polluants, bruit...) peuvent-elles être prises en compte dans les 70% de subventions accordées à la protection de l'environnement ? Par exemple des mesures pour proposer des alternatives à la voiture individuelle, le développement de services dans les transports en commun ou navettes pour des usagers quotidiens, la diminution des vitesses autorisées avec des radars tronçons ? La question des caillebotis traitée dans la FAQ du 25/10 laisse penser que ce serait possible.

Certains objectifs que vous citez s'inscrivent dans le projet du Parc National, notamment en termes d'environnement et de mobilité, et seront évalués sur la manière dont ils seront identifiés et mis en œuvre dans les plans directeur et opérationnel, toutefois ils ne constituent pas nécessairement des coûts éligibles au titre de "protection, restauration, conservation du patrimoine naturel" ni à celui de "valorisation du patrimoine naturel", contrairement aux caillebotis qui, comme le mentionne la FAQ du 25-10-2021, rencontrent clairement les deux objectifs. Le lien entre les projets présentés et la catégorie de coût éligible doit être clairement établi afin que l'administration du contrôle et/ou le comité d'évaluation ne les considèrent pas comme non éligibles. Le développement de services de transport ou de navettes, par exemple, pourrait être considéré comme un coût éligible pour peu qu'il soit clairement établi qu'il contribue à la « valorisation du patrimoine naturel ». Des dispositifs contribuant à limiter la mortalité d'espèces sur une route peuvent être considérés comme relevant de "protection, restauration, conservation du patrimoine naturel » si les résultats attendus sur le patrimoine naturel et les liens avec le projet du parc national sont étayés et démontrés. Le lien et les résultats attendus sur le patrimoine naturel du développement d'alternatives à la voiture individuelle et le dépôt de polluants et de bruit devrait être établi, démontré et chiffré. Notez que pour la plupart des projets que vous citez peuvent être réalisés en collaboration avec d'autres opérateurs (TEC, SNCB,...) et administrations (SPW MI...) ou pour étudier d'autres possibilités de financement.