

## ACTES DU COLLOQUE

# « Voiries lentes : Peut-on passer ? Sentiers, chemins, voiries vicinales »

## Conclusions des 6 séances tenues à Namur en 2008

Les chemins et sentiers vicinaux connaissent une nouvelle vie en matière de cheminement lent et sécurisé au sein des villages, en terme d'alternative à la voiture, de préservation du patrimoine naturel, de biodiversité et de santé. Sans oublier également l'engouement de plus en plus marqué des touristes pour des balades dans nos merveilleux coins de nature.

Cependant, cet engouement nouveau a fait naître de nombreuses difficultés pouvant, dans certains cas, conduire à des conflits sur le terrain entre les propriétaires, communes et utilisateurs de ces sentiers.

L'objectif de ce cycle de forums était de présenter la problématique des sentiers, chemins et chemins vicinaux sous leurs différents aspects : l'accessibilité légale des voiries, l'éventuelle refonte de la loi de 1841, la tenue de l'Atlas des voiries, la signalisation en forêt et la chasse, les conflits entre divers utilisateurs (roller, skateboard, cyclistes, cavaliers, véhicules motorisés), les revêtements et l'entretien, ... et de tenter d'apporter des réponses ainsi qu'un pouvoir de propositions vis-à-vis du pouvoir régional, compétent pour légiférer dans le domaine.

Les rencontres ont permis de partager informations et expériences de chacun. Les échanges entre les différentes parties ont été passionnés et constructifs. Mais des questions restent encore sans réponse. Une synthèse des sujets abordés sont présentés dans cette plaquette.

Chacun a reconnu que l'actualisation de la loi de 1841 sur les chemins vicinaux était devenue indispensable après 167 ans de bons et loyaux services.

La Province de Namur a plaidé pour une révision complète de celle-ci. C'est ainsi que, dans le cadre d'un rôle de facilitateur, la Province de Namur et la Fondation Gouverneur René Close ont décidé de mandater un expert chargé de formuler des propositions concrètes pour remettre cette ancienne loi au goût du jour et traduire sur le plan légistique les propositions des associations. Cette étude bientôt finalisée portera également sur une adaptation des règlements provinciaux et sur l'élaboration d'un modèle qui pourra être proposé aux 5 provinces wallonnes. Elle doit encore faire l'objet de concertations. Ses conclusions seront publiées ultérieurement.

Entre temps, nous vous souhaitons bonne lecture de cette plaquette et vous donnons rendez-vous dans quelques semaines, sur le site [www.environnement.wallonie.be](http://www.environnement.wallonie.be), où vous seront communiquées les propositions en question.

André THEWIS  
Président de la Fondation Gouverneur René Close



Jean-Marc VAN ESPEN  
Député provincial



# Les petits chemins en question...

**On le sait à présent, la refonte de la législation sur les sentiers est en cours. La Province de Namur a apporté sa pierre à l'édifice et compte encore le faire à l'avenir.**

S'il est bien une problématique d'actualité, aux implications multiples et touchant le plus grand nombre – des gestionnaires publics aux professionnels de divers secteurs, en passant par le milieu associatif et, en fin de compte, Monsieur et Madame Toulemonde –, c'est bien celle des voiries lentes. Ainsi nomme-t-on dans le jargon administratif les petits chemins et autres sentiers. Des petits chemins qui connaissent un regain d'intérêt indéniable depuis quelque temps... Ne serait-ce, par exemple, qu'à cause de l'épineuse question de la mobilité – un gros souci pour chacun... Nul ne le contredira, les sentiers peuvent présenter une alternative des plus intéressantes à l'utilisation de la voiture : ils constituent des itinéraires sûrs et adaptés permettant aux citoyens, s'ils le souhaitent, de rejoindre à pied ou à vélo les lieux de vie de la commune... Ils permettent aussi à tout un chacun de faire un peu d'exercice – un bon jogging –, de promener le chien, ou tout simplement encore de s'aérer en toute sécurité.

## *Un sentier au milieu de son jardin !*

Tout le monde ! Le sujet des voiries lentes concerne tout le monde ! Ne serait-ce qu'en tant qu'usager, car nous le sommes tous, réel ou potentiel : promeneur du dimanche, touriste d'un jour de plus en plus enjoué par les beaux petits coins verts de nos régions, enfant qui emprunte un petit chemin pour se rendre à l'école, maman fan d'équitation, papa adepte des «raccourcis», ado fou de VTT, etc. Et à côté de cela, il y a ceux que le sujet touche de près, car imbriqué dans leur quotidien : de l'agriculteur dont la terre est bordée par un sentier à la famille dont la propriété est traversée par une voie vicinale, en passant par l'organisateur de promenades, les personnes chargées de la signalisation ou de l'entretien des sentiers... Autant de vie, de tranches de vie qui se croisent et s'entrecroisent, se confrontent et s'affrontent parfois aussi sur le terrain des petits chemins... Et qui, par essence, ayant trait à l'humain, revêtent souvent un caractère passionnel pouvant conduire à des problèmes aussi passionnés qu'inextricables... Mais qu'il faut pourtant bien aplanir, tempérer, dépatouiller et gérer...

Pas facile d'autant que si les situations sont nombreuses et des plus diversifiées, elles se voient encore complexifiées par le fait que la matière

est actuellement toujours régie par une législation presque aussi vieille que notre pays. Certaines dispositions de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux ne sont d'ailleurs plus tout à fait en phase avec l'époque et la réalité du terrain. Ainsi, à titre d'exemple, elle prévoit en son article 14 qu'il est pourvu, chaque année, aux dépenses des chemins vicinaux au moyen «*d'une prestation de deux journées de chaque cheval, bête de somme, de trait ou de selle, au service des familles ou des établissements dans la commune, à fournir avec conducteurs et moyens de transport par les propriétaires, usufruitiers et détenteurs*» ou encore que «*La Députation permanente du Conseil provincial fixe annuellement la valeur de la journée des tombereaux, charrettes ou autres voitures attelées, chevaux, bêtes de somme et de trait*».

On sait que le territoire provincial namurois compte quelque 1 900 kilomètres de chemins de grande communication – en d'autres termes, qui relient les agglomérations – et 8 343 kilomètres de chemins de petite vicinalité – soit des chemins internes aux villages. Par contre, on ne peut chiffrer le nombre de chemins d'une largeur comprise entre 1,20 et 2,50 mètres, pas plus que celui des petits sentiers. Tout au plus sait-on qu'il est très important. Pire, il est apparu que, dans certains cas, l'Atlas des voiries vicinales censé reprendre l'ensemble des chemins vicinaux ne correspond plus à la situation de fait : certains ont largement rapetissé tandis que d'autres ont purement et simplement disparu. La faute à qui ? La faute à quoi ? Les raisons sont multiples et on ne peut s'empêcher de noter, de manière générale et avant toute autre chose, en guise de préambule en quelque sorte, que si le réseau voyer s'est considérablement développé au cours des dernières décennies, que si le paysage de nos régions s'est dans le même temps profondément transformé, ces changements importants ne se sont pas toujours accompagnés d'une prise en compte des usagers lents. Mais voilà, ceux-ci aujourd'hui comptent... et se comptent en nombre.

La faute à quoi ? A l'urbanisme, à l'immobilier et au lotissement, par exemple et puisqu'il faut bien commencer quelque part. Adieu les sentiers de l'immense terrain boisé d'autrefois, une fois celui-ci divisé, les routes d'accès aménagées et les parcelles construites. Plus de traces de petits chemins : le réseau qui permettait de relier les deux parties du village s'est envolé. Disparu. Disparu aussi ou, dans le meilleur des cas, amoindri, le sentier qui bordait le terrain de la ferme d'en bas quand maman était jeune. Au fil du temps et du travail dans le champ, le tracteur a «mordu» le petit chemin public chaque année un peu plus... Ce n'était à l'origine qu'un petit débordement et puis il a fini par être entièrement absorbé par l'espace de culture. Que dire aussi du particulier qui a agrandi son jardin de quelques dizaines de centimètres à peine, englobant dans sa propriété ce petit bout de terrain, un sentier tombé en désuétude et devenu complètement sauvage. Autre facteur responsable de la disparition des petits chemins que le manque d'entretien régulier.

## Une mission provinciale depuis 1841

Et l'on pourrait multiplier les exemples, mais il n'est pas question ici de jeter la pierre à l'un ou à l'autre, de désigner un coupable si ce n'est le coupable. Telle n'a jamais été le but de la Province de Namur en prenant cette vaste problématique à bras le corps et en mettant sur pied une action spécifique d'information qu'elle trouvait plus que nécessaire. Et elle l'a fait parce que c'est sa mission. Doublement, pourrait-on écrire. Il s'agit, d'une part, d'une mission qui lui est dévolue : la législation du 10 avril 1841, qui, on l'a évoqué plus haut, régit aujourd'hui encore la matière, a confié aux provinces des pouvoirs de police sur les chemins vicinaux ainsi que l'administration des chemins et sentiers. Il s'agit, d'autre part, d'une mission qu'elle s'est assignée. A plusieurs niveaux. Et pour plusieurs raisons.

Dans le cadre du contrat d'avenir provincial (CAP) qu'elle a dessiné et mis en place, la Province de Namur s'est engagée à recentrer son action sur ses métiers de base et être une instance coordinatrice, fédératrice et facilitatrice... et ce, dans le but de servir encore mieux la population et ses intérêts avec des moyens moindres ou, en tout cas, limités...

Or, force est de constater que la matière «voirie lente» est une des missions historiques de l'institution provinciale, figurant sans conteste au rang des plus anciennes d'entre elles. Force est de constater également que la thématique des voiries lentes – en ce compris tout ce qui tourne autour d'elles, donc – est un sujet de préoccupation on ne peut plus actuel dont les enjeux se déclinent à la fois en termes de préservation du patrimoine naturel, de biodiversité ou encore de santé, de tourisme – autant de domaines qui concernent la Province –, mais aussi d'aménagement du territoire ou encore de mobilité. On notera par ailleurs aussi que le Collège provincial a inscrit en toutes lettres dans le CAP le soutien à la politique des sentiers et chemins comme réseaux de mobilité lente. L'objectif sous-jacent est bien évidemment de permettre le développement d'une politique de «mobilité douce» sur le territoire provincial namurois dans le cadre d'une vision écotouristique respectueuse de l'environnement.

Force est de constater, en outre, que si la problématique, comme on l'a déjà évoqué, intéresse le plus grand nombre de la population, elle touche aussi divers niveaux de pouvoir, dont les provinces, mais aussi la Région wallonne et les communes... Communes qui, sur le terrain, non seulement ont un rôle tangible en la matière puisqu'elles sont compétentes pour l'entretien de ces chemins, mais et, d'autre part, mais sont également confrontées à des conflits entre les propriétaires de biens et les utilisateurs de sentiers, quand elles ne sont pas elles-mêmes parties prenantes à ces conflits.

## Six forums et de multiples questions

Face à une problématique aussi vaste et aux implications tellement nombreuses, il convenait de faire le point, de permettre à chacun de se rencontrer, de faire part de ses interrogations, problèmes rencontrés et des éventuelles solutions mises en oeuvre, mais aussi de partager son savoir, son expérience, ses idées... Que l'on soit mandataire communal ou employé au sein d'une commune en tant que conseiller en mobilité ou écoconseiller, que l'on soit commissaire voyer, membre d'une des diverses administrations concernées, sanctionnateur, géomètre, notaire, employé d'une agence immobilière, organisateur de circuits, chasseur, adepte de la marche, naturaliste, promeneur occasionnel, etc.

La Province de Namur a donc organisé des rencontres du 6 juin au 12 décembre 2008. Ensemble, la Province de Namur – et plus particulièrement le service technique provincial et sa cellule environnement – et la Fondation Gouverneur René Close ont imaginé l'organisation d'une série de forums, traitant chacun un ou plusieurs thèmes relatifs à la problématique des voiries lentes, de manière à ce que les différents aspects de la question soient évoqués... Chaque sujet étant bien entendu abordé par des experts en la matière issus des horizons les plus divers.

Et ils ont été nombreux à répondre à l'appel... A commencer par Maître Denis Brusselmans, juriste et coauteur de l'ouvrage *Sauver et promouvoir les sentiers*, qui a été de toutes les parties, ainsi que la faculté universitaire des sciences agronomiques de Gembloux, les facultés universitaires Notre-Dame de la Paix, à Namur, toutes deux partenaires de la Province de Namur au sein de la Fondation Gouverneur René Close... Ont également pris part à l'animation des forums la Région wallonne – et plus particulièrement la Direction générale de l'Agriculture, le Ministère de l'Équipement et des Transports et la Direction générale des Pouvoirs locaux –, les provinces de Liège et Luxembourg, de même que plusieurs associations : Itinéraires Wallonie, Les Chemins du Rail, Les Sentiers de Grande Randonnée, le Gracq (les Cyclistes quotidiens), Sentiers.be, Balnam.net, Gamah, etc.

C'est ainsi qu'a vu le jour le premier rendez-vous du cycle intitulé *Voiries lentes: peut-on passer ? Sentiers, chemins, voiries vicinales*, l'an dernier, peu avant la grande transhumance d'été, au campus provincial, à Namur. Cinq autres suivront aux quatre coins du territoire provincial. Pour la Province de Namur, il était important que cette action se déroule de manière décentralisée, là même où l'on est confronté à la problématique et où des initiatives sont prises en la matière. Les communes de Gembloux, Walcourt, Rochefort et Beauraing ont accepté d'accueillir un forum et de partager leur expérience.

## Une loi à revoir

Au cours des six rencontres, on a donc tenté de faire un tour aussi exhaustif que possible de la problématique des sentiers et chemins vicinaux : les outils de bonne gestion environnementale, la biodiversité et les plantes invasives, les demandes citoyennes, la tenue de l'Atlas des voiries, le rôle du commissaire voyer comme garant de l'intégrité de la voirie, la signalisation en forêt et la chasse, l'entretien des ponts et passerelles, les personnes à mobilité réduite, les plans d'itinéraires communaux verts (PICVerts), l'impact touristique, les conflits de voisinage, les conflits entre divers utilisateurs (cyclistes, cavaliers, adepte du roller, du skateboard, de véhicules motorisés...), le revêtement et l'entretien, les coulées de boue, les étapes de la réalisation d'un RAVeL et de leurs ouvrages d'art, la subsidiarité, la sécurité des usagers et la nécessité de la continuité des voies lentes... sans oublier bien sûr le principal : l'accessibilité légale des voiries lentes et la refonte de la loi de 1841. Autant de sujets dont chacun pourra retrouver le détail sur le site de la Fondation Gouverneur René Close (<http://environnement.wallonie.be/fgrc/>)

On le voit, énormément de choses ont été abordées et pu être partagées, même si en bout de course, à l'issue du sixième et dernier forum, consacré aux conclusions, il est des questions qui n'ont pu trouver de réponse : qu'en est-il de la pratique du quad, les kilomètres de sentiers sont-ils pris en compte pour le calcul du fond des communes, ou encore quid de l'utilisation du fraisa d'hydrocarboné comme couverture sur les sentiers ? Des renseignements que la Province de Namur compte bien obtenir auprès des autorités wallonnes compétentes en vue de compléter l'information et la répercuter.

Les forums auront en outre permis de tracer quelques lignes directrices qu'il serait souhaitable de retrouver dans la réforme de la loi de 1841, dont l'actualisation a été unanimement reconnue comme indispensable... mais sans toutefois approuver l'avant-projet de décret adopté en août, par le gouvernement wallon, et intégrant une partie de la vieille loi sur les chemins vicinaux au sein du CWATUP, le code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine.

Une décision prise sans même avoir consulté ni les associations, ni l'UVCW (Union des villes et communes de Wallonie), ni même les provinces qui, jusqu'à nouvel ordre, en vertu de la législation en cours, sont, on le rappelle une fois encore, en charge l'administration de la petite voirie... Il va sans dire que la nouvelle n'a pas manqué d'entraîner une réaction. A la demande des

responsables de la Province de Namur, l'APW (association des provinces wallonnes) a interpellé les autorités régionales, indiquant qu'elle souhaitait vivement qu'il y ait, dans ce dossier, une réelle concertation entre les institutions provinciales, par l'entremise de leurs services techniques, et le gouvernement wallon. Elle a aussi plaidé pour une révision complète de la loi de 1841 afin de conserver toutes les assurances quant au maintien d'un statut juridique propre à la voirie vicinale, plutôt que son intégration dans le CWATUP, susceptible de conduire à un affaiblissement du statut de la voirie vicinale. Beaucoup de choses, en tout cas, le laissent à penser.

Depuis lors, une marche arrière a été opérée au niveau régional. Dès novembre 2008, la concertation souhaitée avait été entamée et le retrait des dispositions relatives à la voirie vicinale de l'avant-projet de décret, de même que leur exclusion du CWATUP semblaient acquis. Par ailleurs, le 12 janvier dernier, répondant à une interpellation parlementaire, le ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial, André Antoine, indiquait que lui et son collègue en charge des affaires intérieures et de la fonction publique, Philippe Courard, avaient retenu les suggestions émises par l'APW, à savoir une réforme plus globale de la législation et la sauvegarde du rôle des provinces en matière de voiries vicinales.

## Les principaux traits

Que les provinces conservent un rôle central dans l'administration des voiries lentes est précisément l'une des premières conclusions émises à l'issue du cycle de forums.

La Province, par sa position intermédiaire entre la Région wallonne et les communes, a en effet une proximité suffisante et nécessaire pour prendre les décisions qui s'imposent... Une distance suffisante et nécessaire aussi...

Cette distance lui permet d'avoir une vision d'ensemble indispensable dans le cas, par exemple, d'un réseau de petites voiries que deux communes décident de réhabiliter, une troisième, située au milieu des deux autres, décidant pour des raisons diverses que la petite portion située sur son territoire ne serait pas rétablie.

Cet éloignement permet aussi à la Province de ne pas être touchée par les pressions diverses de particuliers et de lobbys locaux – ou en tout cas d'y être

beaucoup moins sensible que ne pourrait l'être une commune. C'est que, mine de rien, le syndrome NIMBY (not in my backyard – pas dans mon jardin) est toujours bel et bien vivant. Et les habitants qui ne veulent pas voir rouvert le sentier qui borde le fond de leur jardin – qu'ils ont peut-être d'ailleurs annexé à leur propriété, puisque, après tout, il n'était plus entretenu et on ne s'en servait plus depuis tellement longtemps... Ces habitants, qui crient atteinte potentielle, avec la présence de promeneurs, à leur tranquillité et à leur intimité, ce sont aussi des électeurs...

Les provinces, et notamment par le biais des commissaires-voyers dont la connaissance du terrain est importante, ont donc un rôle primordial à jouer en matière de voirie vicinale, à un niveau supra communal, afin d'accompagner les communes en matière de voirie locale, pour la protection de l'intérêt général contre certains intérêts locaux, notamment lors de suppression de tronçons de voirie.

Cela ressort d'ailleurs aussi des avis émis lors des forums : la suppression de voiries lentes ou d'une section de ces petits chemins doit relever de l'exception. En terme de procédure et afin de préserver davantage le patrimoine de la voirie vicinale, il y a lieu de veiller à ce que le nouveau décret soit plus pointilleux en matière de suppression de voirie qu'en matière d'ouverture ou de modification de voirie. Le principe qui doit primer est celui de la conservation de tous les sentiers, même s'il en est parmi eux – et sur le terrain, il en est beaucoup – qui ne sont plus utilisés, parfois depuis bien longtemps et, dans certains cas, depuis tellement longtemps qu'on avait oublié jusqu'à leur existence... Ce qui actuellement pose de réels problèmes et n'est pas sans déclencher de véritables conflits lorsque l'on entreprend de les réhabiliter. Et pourtant, des tronçons peu ou pas fréquentés aujourd'hui pourront demain permettre de réaliser un maillage dans le cadre d'un réseau de voies lentes, particulièrement utile en terme de mobilité douce.

Dans le droit fil de ce qui précède, on a également évoqué l'importance d'une réflexion sur l'utilité du principe de la «prescription extinctive», aussi appelée «prescription trentenaire», dans cette matière. De quoi s'agit-il ? D'une possibilité de voir disparaître un chemin par le simple écoulement du temps. En effet, par le simple fait de la prescription, un chemin pourrait perdre cette qualité en l'absence d'usage public durant une durée de 30 ans ... On s'en doute, cette disposition entraîne, sur le terrain, de nombreuses difficultés et de discussions, notamment sur le plan juridique. Certains sont d'avis que les choses pourraient être plus claires et plus simples sans ce principe.

## *Encore du chemin à parcourir*

Enfin, l'un des aspects les plus importants de la réforme, mis en exergue au cours des forums, est probablement l'élaboration d'un nouvel atlas de la voirie. Une modernisation de cet outil s'avère indispensable pour une gestion optimale de la petite voirie. Actuellement conservé et mis à jour au sein des services techniques provinciaux, il doit rester la référence. Toutefois, il convient sérieusement d'envisager de le réviser, de le compléter pour qu'il corresponde au mieux à la réalité du terrain et de digitaliser la version papier datant du début du XIX<sup>e</sup> siècle, qui a déjà subi les affres du temps. Un recours aux nouvelles technologies notamment en matière de cartographie est par ailleurs indispensable pour parvenir à réaliser cette tâche dont l'ampleur vaut bien celle des plans de secteur. Un tel exercice devra faire l'objet de toutes les attentions et être encadré de très près de manière à éviter toute perte ou déformation de données. Enfin, la refonte de la loi devra renforcer le poids de cet outil.

Voilà quelques-unes des idées phares qui ont été lancées au cours du cycle de forums et bien d'autres idées, réflexions et souhaits y ont été émis par les participants. Autant d'éléments qui devraient au moins être examinés en vue de la révision du cadre légal entourant les voiries lentes. La Province de Namur est, en tout cas, bien décidée à prendre part aux travaux et, dans un rôle fédérateur, à soutenir les propositions des diverses associations pour veiller à leur prise en compte dans la refonte de la loi en un décret régional moderne. Avec la Fondation Gouverneur René Close, elle a mandaté un expert chargé de formuler des propositions concrètes pour revoir l'ancienne loi et y inclure notamment les suggestions des associations.

C'est ensuite sur le terrain politique que le travail devra se faire. Il convient en effet de veiller à poursuivre cette volonté de soutien des sentiers et chemins vis-à-vis du pouvoir régional. Parallèlement, il est aussi indispensable d'organiser, en collaboration avec les communes et autant qu'il se peut, un contrôle plus systématique de l'accessibilité des voiries de même qu'une surveillance accrue des dégradations. Sans compter qu'il est nécessaire, dans certains cas, de prévoir des mesures coercitives et répressives, mesures qu'il ne suffit pas d'adopter, mais qu'il convient également d'appliquer sur le terrain. A ce niveau aussi, les dispositifs et les mécanismes sont à revoir et ils doivent l'être de manière réaliste.

C'est encore là, l'un des fruits de la réflexion menée lors du cycle de forums sur les voiries lentes, forums à l'occasion desquels, a souligné le député provincial

Jean-Marc Van Espen, la Province de Namur, en étroite collaboration avec la Fondation Gouverneur René Close, a pu démontrer le rôle et l'importance d'une préservation d'une politique supra communale qui vont totalement à l'encontre des arguments des détracteurs de l'institution provinciale.

Pour l'heure, en ce qui concerne l'évolution du dossier, il a été décidé au niveau régional en décembre de créer un groupe de travail composé de spécialistes en matière de voirie, comprenant entre autres les services techniques et voyers des provinces wallonnes, les services compétents de la Région wallonne (DG 01, 03, 04 et 05 et DG transversale Cartographie), l'Union des villes et communes de Wallonie, un cabinet d'avocat,... Leur mission, comme l'a précisé le ministre Antoine, le 12 janvier dernier, est *la production d'un rapport au gouvernement concernant l'établissement d'un nouvel atlas des voiries et la portée de celui-ci et enfin, une révision pour le reste de la loi de 1841.*

Il sera difficile, on s'en doute, de concrétiser sous l'actuelle législature régionale un projet de décret qui doit encore être élaboré et soumis aux différentes consultations... Le travail d'élaboration du texte peut toutefois déjà commencer.

Les présentations des orateurs sont disponibles  
sur le site de la Fondation Gouverneur René Close :  
**<http://environnement.wallonie.be/fgrc>**

**Fondation Gouverneur René Close**  
Chaussée de Charleroi, 85  
5000 NAMUR  
Tél. 081/77.55.78  
Fax. 081/56.30.80  
<http://environnement.wallonie.be/fgrc>

**Service technique provincial**  
**Cellule Environnement**  
Chaussée de Charleroi, 85  
5000 NAMUR  
Tél. 081/77.54.24  
<http://www.province.namur.be>