

LES ANALYSES DE L'ACRF

2005 / 17

NOS CHEMINS ET SENTIERS : UN PATRIMOINE A PRESERVER

Dans le cadre des Journées d'étude 2005 de l'ACRF, un atelier était consacré à la réhabilitation des petites voies publiques afin de promouvoir la mobilité douce dans nos communes rurales. Sylviane GILMONT, chargée de mission à Inter - Environnement Wallonie, est intervenue sur ce thème en présentant la position de sa fédération. Nous reprenons ici l'essentiel de son propos en nous basant sur le document IEW présenté au cours de cet atelier ACRF¹.

De bonnes raisons de maintenir et de développer les petites voies publiques

En Belgique, nous avons la grande chance d'avoir des chemins et sentiers vicinaux recensés dans l'Atlas des voiries vicinales. De plus, les communes ont ouvert d'autres chemins et sentiers dits « innomés ». Les sentiers et chemins qui n'ont pas été aménagés pour le trafic motorisé sont, par excellence, des voiries qui devraient être intégrées dans un maillage destiné aux usagers doux.

REpondre a des besoins sociaux

Dans le cadre des déplacements quotidiens

De nombreuses personnes se déplacent à pied et/ou à vélo au quotidien pour se rendre à la gare, au travail, à l'école, pour faire des petites courses. Certains parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens de transport (on les appelle les captifs), d'autres parce que c'est meilleur pour la santé, parce que c'est plus rapide et/ou encore parce qu'ils ont le souci d'utiliser des modes de déplacement durables. Pour de tels déplacements quotidiens (toujours identiques d'un point à un autre), il est important de penser à la continuité des itinéraires lents. Ainsi, pour les enfants se rendant à l'école, s'ils le font en grande partie par un chemin débouchant ensuite sur une route qu'ils doivent emprunter, la qualité totale de l'itinéraire s'en trouve affectée. L'itinéraire sera jugé, à juste titre, par les parents en fonction de la portion du trajet la moins sûre.

¹ Inter-Environnement Wallonie, *Voies vertes, chemins et sentiers vicinaux, chemins et sentiers publics : position de l'IEW*, septembre 2005

ACTION CHRETIENNE RURALE DES FEMMES

ACRF - ASBL

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse

Editrice responsable : Léonie Gérard

Rédactrice: francoisewarrant@acrf.be

Dans le cadre des loisirs

Le succès croissant des promenades organisées proposées aux randonneurs pédestres, cyclistes ou cavaliers est remarquable. D'autres partent à la découverte de notre patrimoine bâti environnemental en suivant les itinéraires proposés par les syndicats d'initiatives, les sites Internet, les GR.... Il y a aussi les sportifs, joggeurs, cyclistes et cavaliers qui aiment pratiquer leur sport dans un cadre agréable en dehors de toute circulation motorisée. Ces activités permettent aux promeneurs de « s'oxygéner », de reprendre contact avec la nature, de maintenir leur santé physique et mentale dans notre société où le stress du travail, de la circulation touche quasiment tout le monde. Les petites voies publiques sont très prisées par ces usagers qui trop souvent ne trouvent pas l'offre suffisante pour répondre à leur demande.

Dans le cadre de l'éducation

La protection de notre environnement passe par une prise de conscience de sa richesse et de sa fragilité. Pour que la population s'approprie et s'investisse dans la sauvegarde de la nature, il faut qu'elle puisse la découvrir et la rencontrer. Les chemins et sentiers sont par excellence des lieux qui permettent de pénétrer dans la nature. A ce titre, les petites voies publiques ont un rôle important à jouer en matière éducative. Même les voies sans issue sont utiles : ainsi, on pourra, par exemple, y emmener un groupe d'enfants, d'étudiants pour y découvrir en toute sécurité la flore et la faune sauvages de la région.

DEVELOPPER LES ACTIVITES ECONOMIQUES LIEES AU TOURISME DOUX

A l'heure où le secteur économique est amené à faire preuve d'inventivité pour trouver des nouvelles activités, l'opportunité de développer le tourisme en milieu rural et semi-rural doit être saisie : il y a là un potentiel économique à développer. Les adeptes du tourisme vert ont d'énormes besoins en matière de services (pour dormir, se reposer, s'alimenter, réparer son vélo, etc.). Ce tourisme est essentiel au développement de l'Horeca, mais aussi des petits producteurs locaux et du commerce de proximité. Il y a également une possibilité de complément d'activité ou de reconversion pour les exploitations agricoles avec le « gîte à la ferme ». Parcourir nos campagnes par les chemins et sentiers vicinaux dont la grande majorité date d'avant la réalisation des atlas (1841) est un excellent moyen pour découvrir le petit patrimoine bâti qui les jalonne (stèles, potales, petites chapelles, ouvrages d'art, ponts...) mais aussi, les fermes, les châteaux, les églises, les cœurs de village entre lesquels ils faisaient office de liaison. De même les chemins et sentiers permettent de découvrir et connaître le milieu naturel, les paysages. Pour favoriser ce type de tourisme qu'on qualifie souvent d'intégré, il faut améliorer l'offre en itinéraires de qualité, entretenus et balisés.

LUTTER CONTRE LA CONGESTION

En Belgique, une étude a révélé que la congestion du trafic coûte 1% de notre PIB. Permettre aux enfants d'aller à l'école à pied ou à vélo en leur offrant des cheminements sûrs et directs devrait diminuer la congestion de nos infrastructures routières et son coût. Le cas des écoliers est bien entendu exemplatif et bien d'autres déplacements devraient pouvoir faire l'objet d'un transfert modal.

En favorisant la mobilité douce

Le « tout à voiture » qui a prévalu en politique de mobilité ces dernières décennies montre aujourd'hui ses limites : les infrastructures routières bien que très denses dans notre pays arrivent à saturation, la gestion du trafic et du stationnement devient un véritable problème dans les zones urbaines. La pollution, le bruit et les accidents générés par les véhicules motorisés ont un coût sur la santé et l'environnement de plus en plus lourd. Enfin, la dépendance aux ressources pétrolières fait de la voiture individuelle un mode de déplacement peu durable. Les modes doux, s'ils ne peuvent pas répondre à tous nos besoins en déplacement, présentent néanmoins une alternative durable pour les petits trajets (ceux-ci sont majoritaires : 56% de nos déplacements quotidiens font moins de 5 km). Favoriser les modes doux nécessite une offre en infrastructures adaptées : les petites voies publiques souvent plus directes, plus sécurisantes (peu, voire pas de trafic motorisé) et agréables doivent être réinvesties. On ajoutera également qu'une bonne offre en itinéraires de promenades dans nos régions favoriserait un tourisme local et minimiserait les grandes transhumances estivales vers l'étranger.

En favorisant la biodiversité

Les chemins et sentiers naturels qui traversent notre pays sont des milieux riches en biodiversité. Il est particulièrement important de les conserver en milieu rural. Ils constituent des zones refuges pour notre faune et flore. Ce sont de véritables corridors biologiques, éléments de paysages linéaires qui forment un maillage d'espace « de nature » au sein d'espaces plus artificiels, dont les espaces agricoles. Sur le plan écologique, les corridors constituent des itinéraires suivis par les êtres vivants pour accomplir les déplacements inhérents à leur cycle de vie ; ils permettent également les échanges entre populations indispensables au maintien de leur diversité génétique.

De nombreuses menaces pèsent sur nos chemins et sentiers publics

La Belgique a la chance de posséder des Atlas pour chaque commune (avant fusion) inventariant tous les chemins et sentiers qui existaient au moment du recensement (1841—1850). La loi du 10 avril 1841 donne un statut juridique à ces chemins et sentiers dits « vicinaux » et en assure la protection. Il est important de préciser ici que les chemins vicinaux dans le système de la loi de 1841 se répartissent en deux catégories : ceux dont le sol est dans le domaine public et ceux qui sont établis sur fonds privés, généralement dénommés « servitudes vicinales de passage ».

Certains chemins et sentiers ne sont pas repris à l'Atlas, notamment la plupart de ceux créés après l'Atlas, il s'agit le plus souvent de voiries dites « innommées ». Ce patrimoine extraordinaire que constituent les chemins et sentiers ne fait malheureusement que s'appauvrir, et ce, pour de multiples raisons.

SUPPRESSIONS OFFICIELLES DE SENTIERS

Il peut s'agir de suppression officielle, prévue par les articles 27 et 28 de la loi de 1841. Ainsi, de nombreuses voiries ont été supprimées soit sous la pression immobilière (lotissements, zonings, nouvelles infrastructures routières), soit pour des raisons financières (certaines communes ont supprimé des voies vicinales et ont ainsi augmenté leurs recettes), soit encore sous la pression de privés pour leur propre intérêt.

Concernant ces fermetures, les associations estiment que la durée de l'enquête publique est beaucoup trop courte et que la publicité qui en est faite est trop discrète. En effet, celles-ci s'effectuent généralement avec une telle discrétion, et sur un laps de temps tellement limité, que les utilisateurs, qui ne passent pas systématiquement par la voirie concernée, ignorent qu'une procédure est en cours et ne peuvent intervenir en temps utile. Il en est de même pour les recours.

REAMENAGEMENTS EN FONCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Dans certains cas trop fréquents, les chemins et sentiers sont purement et simplement coupés par les voiries de grand gabarit, les voies de chemins de fer, sans que des solutions d'itinéraires alternatifs ne soient recherchées. Parfois, ces voiries gardent leur statut vicinal mais elles sont réaménagées pour la circulation automobile, elles perdent alors leur caractère de petite voirie et souvent ne sont plus adaptées aux usagers doux.

USURPATIONS PAR DES PRIVÉS

Elle est souvent le fait de propriétaires peu scrupuleux qui, pour agrandir leur jardin ou en préserver l'intimité, empêchent le passage sur les servitudes qui traversent leur propriété. Elle est aussi le fait d'agriculteurs qui clôturent leurs pâtures sans laisser de possibilité de les traverser ou encore labourent et cultivent les assiettes des sentiers, les rendant ainsi impraticables.

INTERDICTIONS DE PASSAGE

Les usagers des petites voiries sont souvent confrontés à divers panneaux d'interdictions. Il y a de nombreux abus en ce domaine. On rencontre les interdictions de passage pour « propriété privée », sur des voies vicinales frappées de servitude qui autorise précisément le passage. Le scrupule des usagers à braver ce type d'interdit leur fait rebrousser chemin. Elles ont aussi un effet dissuasif quand elles sont placées en bordure de propriétés privées qui jouxtent les chemins. Ces pratiques, bien que n'empêchant pas physiquement le passage, se rapprochent de l'usurpation.

OPERATIONS DE REMEMBREMENT

Les opérations de remembrement s'effectuent dans le cadre de la loi sur le remembrement, qui court-circuite la loi de 1841 sur la voirie vicinale, et notamment les procédures de redressement et de suppression de chemins et sentiers. L'intérêt public n'est donc pas défendu et il n'y a pas d'enquête publique. Ces opérations concernent pourtant l'ensemble de la population, et pas seulement les propriétaires et agriculteurs.

PRESCRIPTION TRENTENAIRE EXTINGTIVE

La voirie vicinale, quoique faisant partie du domaine public, ne jouit pas de la même protection que celle qui est réservée à l'ensemble du domaine public. Des voiries sont encore fermées par prescription trentenaire extinctive, notamment lorsque la commune ne défend pas son bien et l'intérêt public. De plus le public n'est pas informé et consulté dans le cas des prescriptions étant donné que cette procédure passe par un juge et n'est nullement soumise à enquête.

MANQUE D'ENTRETIEN DE LA PETITE VOIRIE

D'une manière générale, l'entretien de la petite voirie vicinale ou communale incombe aux communes. Nombre de sentiers mais aussi certains chemins mal entretenus, sont progressivement envahis par la végétation. Le passage est ainsi rendu de plus en plus difficile jusqu'à l'abandon de son usage et sa disparition. De plus, le manque d'entretien, quand il rend le passage impossible, fait courir à la voirie le risque de prescription.

CONFLITS ENTRE LES USAGERS DOUX ET LES MOTORISÉS

Ces dernières années, on assiste à un développement de la pratique du quad qui vient s'ajouter aux autres véhicules motorisés, 4x4 et motos sur les chemins et sentiers. La pratique de ces sports motorisés crée des nuisances pour les autres usagers (piétons, cyclistes et cavaliers) et les riverains : nuisances sonores, pollution, insécurité, détériorations de la voirie (si elle n'est pas aménagée pour les véhicules motorisés : béton, asphalte ou empierrement), perturbation de la faune et de la flore. Il arrive aussi fréquemment que ces véhicules motorisés présentent un véritable danger pour les usagers doux car ils pratiquent trop souvent des vitesses irresponsables qui ne leur permettent pas d'éviter un autre usager. En forêt, selon le décret entré en vigueur depuis le 1 janvier 1996, l'accès des véhicules à moteur est interdit (sauf motifs légitimes) en dehors des routes ou aires balisées à cet effet. Certains conducteurs circulent pourtant sur toutes les voiries au plus grand mépris de la loi.

REAMENAGEMENTS TROP LOURDS

Pour les usagers doux, le caractère champêtre des petites voiries fait partie des éléments qui rendent leurs déplacements agréables. Dans les zones agricoles, il arrive que pour « améliorer » l'état de chemins, on y supprime les haies, les talus ou les fossés et que l'on y place un revêtement de béton, notamment pour faciliter la circulation de gros charroi agricole. Ce type de réaménagement n'est pas sans effets négatifs : l'imperméabilisation, le remblai des fossés génèrent des problèmes d'écoulement ; la suppression des fossés, talus et haies sont synonymes de pertes de milieux riches d'un point de vue environnemental. De plus, les agriculteurs cultivent parfois le sol jusqu'au ras du béton, ne laissant même plus la distance légale entre leur culture et le passage, or, il s'agit d'une zone où devrait être plantées des haies et se développer une flore et une faune naturelles. Enfin, les travaux de réaménagement nécessitant des engins de gros gabarit peu adaptés aux chemins engendrent des dégâts sur une largeur beaucoup plus importante que l'emprise de l'assiette.

Si certaines voies vertes doivent être aménagées pour pouvoir être accessibles à tous, personnes à mobilité réduite comprises, il ne faut pas pour autant que toutes les voies vertes soient aménagées de la sorte. Les RAVeL par exemple répondent aux exigences d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Toutefois de tels aménagements ne sont pas généralisables, entre autres pour des raisons économiques. Une attention plus particulière devrait être portée aux chemins et sentiers qui servent ou qui pourraient servir pour des déplacements quotidiens : il faudra alors veiller à prendre en compte l'impact environnemental dans le choix des aménagements. Il existe de nombreux types de revêtements qui répondent à la double exigence de moindre impact environnemental et de confort pour les usagers doux. Pour la très grande majorité des cas les usagers doux préfèrent que les chemins gardent un aspect naturel et champêtre.

Les requêtes de la fédération IEW

Inter-Environnement Wallonie plaide pour le maintien et le développement d'un maillage dense de chemins et sentiers à l'intention des usagers doux (piétons, cyclistes et cavaliers) et fait part de ses requêtes :

METTRE FIN AU DETRICOTAGE DES PETITES VOIRIES VICINALES

- Veiller à la vérification par les services d'urbanisme de la compatibilité des projets visés par un permis avec les voiries vicinales, par consultation de l'Atlas ;
- Eviter que le remembrement ne soit synonyme de disparition de chemins et sentiers vicinaux (les opérations de remembrement ne peuvent plus se dérouler sans respecter les procédures prévues par la loi sur la voirie vicinale) ;
- Prévoir la même imprescriptibilité pour les voiries vicinales que pour tous les biens publics ;
- S'assurer que les enquêtes publiques soient réellement publiques ;

Une enquête publique doit précéder toute suppression/déplacement de voie vicinale (article 28 de la loi du 10 avril 1841). Rien n'est stipulé quant aux modalités de ces enquêtes, généralement l'enquête n'est que de 15 jours et trop souvent les communes en font le moins de publicité possible. L'enquête devrait être de longue durée (min 2 mois) et la publicité beaucoup plus large : affichages plus nombreux, information dans les journaux locaux, parution sur le site web des communes (lorsqu'elles en possèdent), avis envoyé aux associations de la région.

- Mettre fin aux usurpations (via une application plus stricte de la loi de 1841 et des réglementations provinciales qui prévoient les interventions des autorités communales et des services voyers, en cas d'atteinte à la voirie et de non-respect du libre passage du public).

MIEUX ENTRETENIR ET AMENAGER LES PETITES VOIES PUBLIQUES

Il faut rappeler aux autorités communales leurs obligations en matière d'entretien des chemins et sentiers. Souvent les communes se plaignent de ne pas avoir les moyens financiers et le personnel suffisants pour remplir ces obligations. Des possibilités de subsides, d'aides à l'embauche existent pourtant pour les communes désireuses de s'investir dans la sauvegarde des chemins et sentiers. Ces possibilités devraient leur être rappelées. L'aménagement comprend aussi le balisage.

Il faut que les aménagements soient réalisés dans un souci de préservation de la nature. Pour favoriser l'effet de couloir écologique, les bords des chemins et sentiers pourront être replantés de haies d'essences indigènes.

Il faut aussi veiller à ce que les chemins et sentiers soient repris sur les plans et /ou cartes des communes.

DEVELOPPER UN MAILLAGE SUFFISAMMENT DENSE DE CHEMINS ET SENTIERS PUBLICS

Cela implique de planifier et d'organiser un réseau pour les usagers doux, d'ouvrir à leur attention de nouvelles voiries notamment dans les nouvelles zones urbanisées, ou sur les anciennes voies de tram vicinal comme voies de circulation alternative, comme cela se pratique déjà pour certaines anciennes voies de chemin de fer.

Pour éviter des problèmes, à l'avenir, l'obligation devrait être faite aux lotisseurs de maintenir et/ou de prévoir dans les plans de lotissements une (ou plusieurs) voie(s) de circulation réservée aux usagers doux. Lorsque de nouvelles zones sont urbanisées le long de voiries existantes à circulation rapide, il serait judicieux de créer des sentiers à l'arrière des zones. Ces sentiers ou chemins permettraient aux usagers doux (notamment ceux habitant ou travaillant dans ces zones) de se rendre en toute sécurité dans les villages (à l'école par exemple). De plus les usagers doux conserveraient ainsi l'accès aux paysages.

RESTREINDRE LA CIRCULATION DES MOTORISES

En vertu de leur responsabilité en matière de sécurité, les communes peuvent limiter la circulation de certaines catégories d'usagers (ex : interdiction de circuler pour les véhicules motorisés) sur les voiries traversant leur territoire par simple arrêté de police et placement de panneaux de signalisation. Aussi, pour des questions de sécurité des usagers doux, nous demandons que soit limité au maximum le passage des véhicules motorisés sur les petites voies publiques non carrossables (à l'exception du charroi agricole).

Une concertation doit être organisée entre les pouvoirs régionaux, communaux et les associations afin de faire le point de la situation et d'établir un calendrier d'actualisation de l'atlas de la voirie vicinale et de la loi de 1841. La lecture des Atlas des voiries vicinales est très difficile du fait que les modifications (ouvertures, réouvertures, déplacements et fermetures) intervenues depuis 1841 sont portées en annexe de ces documents (quand elles le sont !), ces documents devraient être rendus plus lisibles. Une numérisation des documents serait nécessaire. Ceux-ci pourraient alors être rendus disponible sur le Net ; ils seraient très utiles aux usagers, mais aussi pour les services communaux et régionaux, le cadastre, les notaires.... Certains projets de digitalisation des cartes de l'Atlas ont déjà été menés avec succès.

Suggestions de l'ACRF

A tous ceux et celles qui sont convaincu-e-s de l'utilité de maintenir et de développer des itinéraires permettant une mobilité douce dans nos campagnes, nous suggérons de :

- consulter l'Atlas inventoriant les chemins et sentiers qui existaient au moment du recensement établi en 1842-1850 pour chaque commune

L'atlas des chemins et sentiers vicinaux est consultable au service urbanisme de votre commune ou bien au service technique de la province.

- *Province du Brabant Wallon : Rue Armand Dewolf, 2 à 1357 Hélocine - Tél: 019/65.91.29.
Ouvert au public sur rendez-vous.*
- *Province du Hainaut : Site du Clair-Logis, Rue St Antoine, 1 à 7021 Havré - Tél: 065/87.97.03.
Ouvert au public tous les jours ouvrables de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00.*
- *Province de Liège : Rue Darchis, 33 à 4000 Liège - Tél: 04/230.48.00.
Ouvert au public tous les jours ouvrables de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00.
Site : <http://www.prov-liege.be/stp>*
- *Province du Luxembourg : Square Albert 1er, 1 à 6700 Arlon - Tél: 063/21.22.59.
Ouvert au public tous les jours ouvrables de 8h00 à 12h30 et de 14h00 à 16h30.*
- *Province de Namur : Chaussée de Charleroi, 85 à 5000 Namur - Tél: 081/56.30.46 (47).
Ouvert au public tous les jours ouvrables de 8h30 à 11h30.*

- interpellier les autorités communales et le Bourgmestre sur l'éventuel appauvrissement du réseau d'itinéraires permettant une mobilité douce ; envisager ensemble la nécessité d'ouvrir de nouveaux sentiers ;

- prendre contact avec d'autres organismes actifs dans l'entité communale pour réfléchir et se mobiliser ensemble autour de la mobilité douce dans la localité ;
- veiller dans le cadre de l'adoption d'un plan communal de mobilité à cet aspect-là de la mobilité ;
- sensibiliser la population locale aux enjeux de la mobilité douce et aux écueils du tout-à-la-voiture.

Ressources sur le net

- <http://www.sentiers.be/>
- <http://www.tarpan.be/fr/index.htm>
- <http://ravel.wallonie.be/>
- http://enforet.wallonie.be/apps/spip2_wolwin/sommaire.php3
- <http://www.itineraireswallonie.be/>

Françoise Warrant, chargée d'étude ACRF

