

EDITORIAL

Il y a quelque temps, signaler que l'on s'occupe de sentiers et chemins provoquait étonnement et questions de l'interlocuteur. A présent, préciser que l'on participe à la défense de la petite voirie déclenche plutôt l'intérêt et l'approbation de concitoyens qui, de plus en plus nombreux, savent de quoi on parle et reconnaissent l'utilité de notre action. Aujourd'hui, les encouragements remplacent la circonspection d'autrefois et cela nous reconforte évidemment. Mais cela ne suffit pas. Au-delà de la sympathie que suscite notre activité, il faut, au vu d'une situation loin d'être satisfaisante, que la mobilisation de nos concitoyens génère des actions concrètes en faveur de la petite voirie.

Dans ce contexte, nous croyons que la CCCATM (Commission Consultative Communale d'Aménagement du territoire et de Mobilité) installée dans de nombreuses communes a un rôle à jouer. Nous tentons de sensibiliser les autorités pour que cette instance, qui s'est vue récemment adjoindre la mobilité parmi ses objectifs, soit officiellement chargée des problèmes de petite voirie et pas seulement de questions liées à la circulation. Ces commissions devraient être informées de toute demande de suppression et approchées pour tout problème d'impraticabilité de sentier ou chemin. Elles pourraient ainsi jouer un rôle de relais avec la population et, si besoin, interpeller le pouvoir communal. La démocratie entrerait ainsi davantage dans la gestion de la petite voirie car, trop souvent, les démarches d'un quidam restent sans suite, des questions d'intérêt ou de politique faisant obstacle à la solution des problèmes.

Il faut espérer que la législation adapte le rôle des CCCATM dans le sens proposé et souhaiter que les citoyens se sentent concernés, s'intéressent et participent à la mission des CCCATM. Car il n'est pas suffisant d'arrêter des processus et dispositions, encore faut-il les faire fonctionner. Et pour cela, on a besoin de gens motivés, comme vous l'êtes sans doute. Alors.....

Philippe Gervais

Le Mot du Président

Décidément l'année 2008 aura été un grand cru en matière de voirie vicinale mais nous étions loin de nous douter que le début de l'année 2009 pourrait bien en être un plus grand encore...

On avait engrangé au cours de l'été des avancées significatives dans le nouveau code forestier (future sanction des panneaux et entraves placés sans droit sur les chemins forestiers.)

Puis nous avons réagi avec une motivation très charpentée à l'encontre d'un projet de décret du Ministre du développement territorial qui mettait à mal la sécurité juridique de l'atlas de la voirie vicinale. Cette réaction rédigée essentiellement par nos soins fut appuyée par toutes les associations de défense de la petite voirie.

Nous avons alors été reçus au cabinet du Ministre qui a tenu compte de nos remarques. Le 27 novembre 2008, le Gouvernement wallon adoptait en « seconde première lecture » un texte qui nous agréa et dans lequel figure notamment l'imprescriptibilité de la voirie vicinale.

Le 12 décembre, le même gouvernement wallon décide de s'atteler à une réforme de la voirie vicinale car le courrier des associations de défense de la petite voirie au ministre Antoine avait attiré l'attention sur la nécessité de réaliser une réforme de cette loi mais sans en balayer toute la sécurité juridique (atlas)

C'est toutefois désormais le ministre Courard qui est à la manœuvre et le Gouvernement l'a chargé de consulter officiellement nos organisations sur 8 questions précises.

On trouvera dans ce n° à la fois la quintessence de la réponse d'Itinéraires Wallonie (On peut s'en procurer le texte intégral ainsi que la proposition de décret de 179 articles , le commentaire des articles et un exposé des motifs qui y sont joints par mail à a.stassen.ca-v@skynet.be) . Cette réponse et surtout la proposition de décret annexe est en fait une illustration de ce que contient la réponse commune envoyée le même 26 janvier 2009 au Ministre Courard par l'ensemble des associations de défense de la petite voirie, dont Itinéraires Wallonie. (réponse également disponible à la même adresse e mail)

Pour la première fois depuis longtemps, les derniers mois nous ont vraiment donné l'impression d' « exister » aux yeux du Gouvernement wallon et d'être devenus des interlocuteurs effectifs de celui-ci dans le domaine de la petite voirie. L'envoi de la volumineuse proposition de décret présentant un Livre 1^{er} d'un code de la voirie participe de notre volonté de bien affirmer à l'intention des autorités wallonnes que nous disposons du know-how requis pour être un interlocuteur du Gouvernement wallon également pour la suite du processus qu'il a enclenché en vue de réformer la législation sur la voirie vicinale.

Notre travail est donc loin d'être achevé car on peut s'attendre à ce que nos revendications ne soient pas nécessairement accueillies par tous sans broncher mais nous avons en tous cas atteint un objectif important : nous sommes devenus des interlocuteurs écoutés et dont les avis comptent.

C'est sur cette bonne nouvelle que je vous souhaite à tous une année 2009 fructueuse et féconde.

Albert STASSEN
Président

= = = = =

Les Associations de défense des sentiers en action !

La province de Namur, conjointement avec la fondation (d'utilité publique) Gouverneur René Close, vient de clôturer 6 forums tenus de juin à décembre sur le thème "ce sentier, puis-y passer ?".

Au cours de ces réunions mensuelles, de nombreux orateurs se sont succédés pour développer divers thèmes en rapport avec le sujet. Parmi eux, notre vice-président Pierre Bastin nous a présenté le travail remarquable qu'il accomplit sur Beauraing.

A la base de cette initiative se trouve Laurence Lambert, administratrice de la fondation Close et conseillère provinciale écolo (qui n'en n'est pas à sa première organisation au profit de la petite voirie). D'autre part, Mr le député provincial (MR) Jean-Marc Van Espen, ayant le tourisme dans ces attributions et qui s'érige également en défenseur des sentiers, a coordonné la tenue de ces forums.

Entretiens, et indépendamment de cette organisation, Mr le ministre Antoine a présenté en première lecture au parlement wallon -et à l'insu des provinces- un projet de décret qui, entre autres conséquences, supprimait le rôle des provinces

dans la gestion des voies lentes pour charger les communes de toute cette problématique.

Pour les défenseurs de la petite voirie, cette décision sonnait le glas de la loi de 1841 et était la porte ouverte à toutes sortes de dérives de la part des communes, souvent heureuses de supprimer des sentiers dérangeants pour diverses raisons dont parfois le copinage.

Heureusement, avec nos partenaires, nous veillions au grain et sommes intervenus auprès des instances responsables afin de dénoncer ce projet inepte et

de faire supprimer les chapitres consacrés aux sentiers.

Si j'évoque cette péripétie dans le cadre des forums, c'est parce que lors de la réunion tenue à Walcourt, ITINERAIRES WALLONIE, par la voix de son président Albert Stassen, a interpellé les organisateurs à ce sujet. Cela a déclenché de leur chef un beau tollé défavorable au projet, réaction dont les suites se sont manifestées jusque dans la conclusion finale.

Il va de soi que nos interventions à cette occasion ont sérieusement rehaussé notre prestige auprès des autorités compétentes. Lors de leur dernière prise de parole, tant Mme Lambert que Mr Van Espen ont souligné le rôle primordial joué par nos associations dans la défense des sentiers, en nous citant en premier... Il n'y en avait que pour nous !

Quant à Maître Brusselmans, juriste bien connu dans le milieu de la petite voirie, sa conclusion a abondé dans le même sens, soit qu'il fallait à tout prix défendre la loi de 1841 au moins dans ses principes. Il a en outre signalé n'avoir pas apprécié du tout le fait que les provinces n'avaient même pas été contactées et il s'est empressé d'en informer les autres provinces.

On sait que depuis, le ministre A.Antoine a modifié son projet qui ne contient plus d'articles sur les sentiers. Par ailleurs, on a appris que la province de Namur avait l'intention de commander une étude sur la révision de la loi de 1841, afin de la mettre au goût du jour. Il semble que Me Brusselman serait pressenti pour cette tâche.

Franz Betermier.

+++++

Pour rappel.....

Notre site : www.itineraireswallonie.be

Assemblée générale d'Itinéraires Wallonie septembre 2008

Comme chaque année, l'Assemblée générale d'Itinéraires Wallonie a eu lieu dans les locaux de l'auberge de jeunesse de Namur.

Etant donné qu'il n'a pas été envoyé aux membres, le président donne lecture du rapport de l'Assemblée générale de 2007, lequel est avalisé à l'unanimité.

L'année 2007 a été très riche en événements pour notre association. Parmi les nombreuses actions entamées, nous tenons à évoquer ici les plus significatives.

L'organisation par Franz Bétermier d'une marche de contestation à Malonne dans le bois de la Marlagne a rassemblé plus d'une centaine de promeneurs afin de contester l'accaparement des chemins par le prince d'Arenberg. Afin de légitimer l'accaparement des voies publiques, le conseil du prince a diffusé un plan dont les ruisseaux et les chemins sont en décalage par rapport aux plans de l'atlas. L'argumentation de l'avocat a paru bien peu convaincante. Il est aussi navrant de déplorer que le prince a créé un système d'abonnement payant pour les gens qui demandent de circuler sur ses « terres ». Il est inconcevable de rançonner d'une telle manière les promeneurs qui utilisent normalement les chemins publics !

A Beauraing, Pierre Bastin a procédé à un très long travail de réhabilitation d'une vingtaine de voies vertes. Pour cela, il a été épaulé très étroitement par les autorités communales, l'office du tourisme, les Panards ainsi que le Service technique de la Province de Namur. La réhabilitation des chemins a fait l'objet d'une fiche PCDR permettant ainsi de recevoir des subsides jusqu'à quatre-vingt pour cent.



Philippe Gervais a réalisé une synthèse juridique remarquable sur les voies vertes. Ce vade-mecum est un outil indispensable à

tout quiconque veut entreprendre une réhabilitation de chemins ou tout simplement connaître ses droits en matière de voirie vicinale.

En ce qui concerne le code forestier, on peut se réjouir de l'article 17 qui prévoit des sanctions à l'encontre des personnes qui dissuadent le passage sur des voies publiques en forêt. Toutefois, cet article n'est pas encore applicable puisque les arrêtés d'application n'ont pas encore été votés. Le nouveau code forestier conserve toujours l'interdiction de circulation des motorisés en forêt.

En matière de défense de chemins, comme chaque année, la matière a été abondante. Pour la première fois de son existence, notre association s'est rendue au tribunal de Dinant afin de prouver l'existence d'une servitude à Martouzin.

La réforme du CWATUPE a aussi retenu toute notre attention. En effet, le Ministre Antoine, dans un souci de simplification administrative, a proposé de réformer le code de l'urbanisme et, en corollaire, simplifier certains articles de la loi vicinale. Heureusement, nous avons pu contester le projet de réforme avant son application afin de conserver toutes les règles assurant une certaine protection juridique à la petite voirie. Nous remercions tout spécialement Albert Stassen qui, avec la collaboration d'autres associations, a réalisé un travail remarquable en proposant une série d'amendements aux propositions de décret du Ministre.

Itinéraires Wallonie a aussi participé activement aux différents forums sur les chemins organisés par la Fondation René Close. A Walcourt en présence du représentant du Ministre Antoine, notre président a brillamment défendu les amendements proposés par IW afin d'empêcher que la réforme du CWATUPE ne mette en danger la sécurité juridique des chemins.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité et le budget 2008 a été proposé par Philippe Gervais, notre trésorier. Quelques petites modifications ont été proposées quant au montant nécessaire pour les assurances et la réalisation du bulletin. Le budget a ensuite été approuvé par l'Assemblée.

Y Pirlet et A. Stassen ont été réélus comme administrateurs. Dominique Bernier et Laurence Nanquette ont proposé leur candidature et élus à l'unanimité. Ils ont été applaudis par l'assemblée et vivement remerciés pour leur engagement.

Albert Stassen a évoqué la portée des nouvelles dispositions du code forestier ainsi que la proposition de réforme du CWATUPE. Les objectifs d'Itinéraires Wallonie proposés ont été avalisés par l'assemblée.

Pour conclure, M. Devlesschouwer a présenté une étude sur la restauration des voies lentes sur le grand Namur. Il a évoqué la difficulté de réhabiliter des voiries accaparées. Il a présenté le site « Balnam.net » qui reprend un répertoire de tous les chemins du grand Namur et leur état d'accessibilité.

A propos de l'opération "Rendez-vous sur les sentiers"

A la lecture des comptes-rendus (voir sentiers.be), il appert que l'opération a été un beau succès en cette année 2008. Bien que de nombreux membres de ITINERAIRES WALLONIE aient participé localement et individuellement à cette activité, nous en avons reçu peu d'échos.

Je vais donc préciser ma propre participation. Le samedi, à l'appel de Mr Lemoine, du cabinet de Mr l'échevin Mabilie de la commune de Floreffe, nous nous sommes retrouvés à une vingtaine de bénévoles pour entreprendre le défrichage d'un sentier longeant un ancien bras de la Sambre à Franière. Ce sentier doit permettre de laisser le chemin longeant la rivière et pouvoir ainsi progresser à travers bois entre Floreffe et Franière.

Nous n'avons pu finaliser le tracé car cela requérait du gros matériel et ce sont les services de la commune qui s'en chargeront.

A noter qu'en ce qui concerne Floreffe, les défenseurs des voies lentes ont un allié de poids en la personne de Mr l'échevin Mabilie qui ne se lasse pas de réhabiliter des sentiers de sa commune, également hors opération.

En ce qui concerne le dimanche, je me dois d'abord de présenter un nouveau club de défense de sentiers. S'associant au Cercle d'Histoire et d'Archéologie de Malonne, une poignée de personnes engagées s'est donnée pour but la défense et la réhabilitation de sentiers du village.

Ayant été pressenti, en tant qu'administrateur d'I.W., pour faire partie du groupe et lui apporter mon expérience en la matière, j'ai évidemment accepté ainsi d'ailleurs que notre ami de « Balnam », Mr Eric Devleeshouwer.

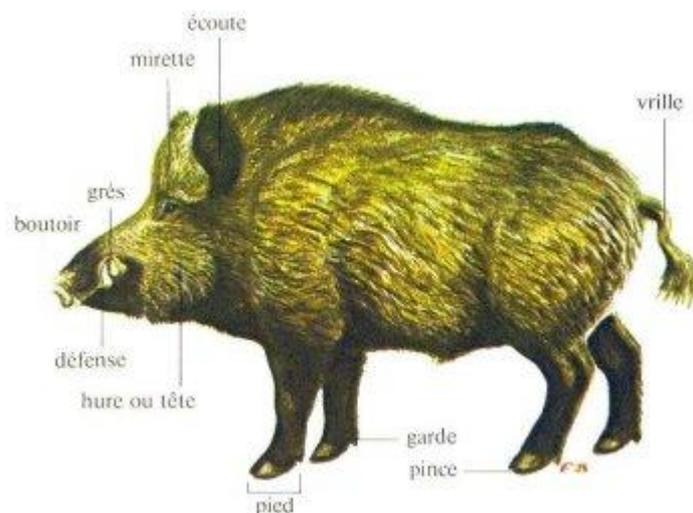
Sur mes conseils, nous avons donc suggéré de participer à l'opération "rendez-vous sur les sentiers" et proposé certaines voies à réhabiliter. Mais la ville s'est montrée réticente et, finalement, nous n'avons pu réaliser l'opération envisagée. Toutefois, comme l'information avait circulé dans le village et pour ne pas laisser les personnes intéressées sur leur faim, on m'a demandé d'organiser une marche empruntant des sentiers qui, à notre demande, avaient été récemment remis en ordre par la ville. Ce fut un succès. Nous avons accueilli plus de 70 participants qui ...en redemandent.

Il est évident que nous prévoyons déjà notre participation l'année prochaine. Comme dit notre leader, nous sommes les seuls namurois à avoir posé notre candidature...Bon début pour un nouveau-né....

Animaux de nos forêts : le SANGLIER

Origine

Le plus lointain ancêtre du sanglier est apparu il y a environ quarante millions d'années. Il était nettement plus petit que l'espèce actuelle. L'ancêtre direct du sanglier d'aujourd'hui a vécu il y a plus d'un million d'années. Au fur et à mesure de l'évolution, le sanglier est devenu plus gros et sa hure (la tête) s'est aussi fortement développée. On trouve des sangliers un peu partout dans le monde mais surtout en Europe et en Asie. Les premiers sangliers ont été domestiqués vers 9000 avant JC. Au fil de l'évolution, ils sont devenus les cochons que nous élevons aujourd'hui.



Description

Il mesure environ 1m50 de long et son poids peut atteindre 100 kg. Certains individus peuvent peser jusqu'à 200 kg. C'est un omnivore qui se nourrit aussi bien de petits rongeurs que de glands, noisettes et autres fruits. La portée du sanglier va de 4 à 7 marcassins. Le mâle possède des défenses redoutables affûtées en permanence sur les grès. La peau du sanglier est très épaisse et elle est recouverte de longs poils dénommés « soie ». Grâce à cette redoutable carapace, il peut franchir des buissons épineux sans aucun mal. Le sanglier possède une puissante ossature qui lui permet notamment de creuser le sol avec beaucoup de vigueur. Cet animal peut courir jusqu'à 50 km/h. Étant donné la courte longueur des pattes, le sanglier ne peut pas sauter très haut. Il possède quatre doigts (deux pinces principales et des gardes latérales) se marquant très distinctement dans la boue ou la neige.

Comportement

La compagnie de sangliers est dirigée par une laie dominante et elle regroupe tous les jeunes et les femelles. A l'intérieur du groupe, une hiérarchie très précise s'installe rapidement. Ce sont les animaux les plus dominants qui ont accès en premier lieu aux meilleures places. Il en est de même lorsque le groupe va se nourrir.

A l'époque du rut, les jeunes mâles sont chassés du groupe afin qu'un vieux mâle solitaire vienne féconder les femelles. Lorsque la femelle dominante du groupe est tuée, la compagnie est alors très désorganisée. Après un an et demi, les mâles sont chassés du groupe par les femelles et ils doivent vivre en solitaire.

La vue du sanglier n'est pas très bonne mais son ouïe et son odorat sont très performants. En cas de danger, ils préfèrent la fuite à l'attaque. Tous les membres du groupe se livrent à la même activité plus ou moins en même temps. Lorsque l'un d'eux s'arrête, toute la troupe décide de prendre une pause. En fonctionnant ainsi, les jeunes sont relativement bien protégés. Les sangliers sont de très bons nageurs, ils peuvent aisément franchir un cours d'eau.

Le sanglier retourne souvent la terre pour trouver sa nourriture. Il peut le faire lorsqu'il cherche à attraper des rongeurs ou des rhizomes et il est particulièrement bien adapté à cette tâche puisqu'il possède un os plat servant de boudoir.

Le sanglier est un animal très adaptable puisqu'on le retrouve un peu partout en Wallonie. Il vit surtout dans les forêts et il affectionne les points d'eau pour se désaltérer et se rouler dans la boue. Il emprunte souvent les mêmes petites sentes appelées « coulées ». La bauge est l'endroit où le sanglier aime se reposer, en général, un lieu tranquille en forêt à l'abri des regards et de la pluie.

Il se complait à se rouler dans la boue (souille) afin d'éliminer une partie des parasites qui l'entourent. Par la suite, il se débarrasse de cette carapace en se frottant sur le bas des troncs.

Reproduction

Le rut a lieu à la fin de l'automne et parfois aussi au printemps. Les mâles parviennent à localiser les femelles car ces dernières couvrent de salive les branches et les troncs lorsqu'elles sont réceptives.

Les femelles les plus âgées peuvent mettre bas un plus grand nombre de marcassins. Peu avant la naissance, la femelle prépare le chaudron (nid dans un trou avec des brindilles) qui va recevoir les jeunes. La laie va aussi allaiter ses petits dans le chaudron. Les marcassins gardent toujours la même tétine

maternelle et ce sont toujours les plus robustes qui se permettent de prendre les tétines les plus gorgées.

Le marcassin à la naissance possède un pelage rayé qui lui permet de se confondre avec le sol forestier. Vers l'âge de 4 mois, une fois sevrés, les jeunes vont perdre leur livrée rayée et adopter un poil roux uniforme d'où le nom de « bête rousse ». Quatre mois plus tard, un nouveau changement de livrée va s'opérer. Ils vont devenir noirs d'où le nom de « bête noire ».

Chasse et dégâts

Le sanglier en Région wallonne peut être chassé toute l'année tant sa prolifération est grande. Il occasionne très souvent des dégâts aux cultures et aux prairies. Il s'aventure de plus en plus dans les jardins des propriétés privées où il endommage parfois gravement les pelouses. En général, le sanglier est chassé en battue. Le nourrissage de l'espèce par certains gardes-chasse aggrave encore un peu plus la pléthore d'individus.

En ce qui concerne la petite voirie, il faut déplorer le placement de clôtures basses sur les chemins empêchant le sanglier de gagner les campagnes. Ces dispositifs sont certes utiles pour empêcher les dégâts dans les champs mais ils constituent une entrave redoutable pour les utilisateurs de la voirie. Il n'est pas rare qu'un VTT ou un cavalier fasse une chute sur ces clôtures avec des conséquences parfois dramatiques. Par conséquent, nous militons pour des dispositifs plus évolués où le passage peut se faire sans encombre.



Pierre Bastin

+++++

Code forestier

Dans notre dernier N° (septembre 2008), nous communiquions le contenu du nouveau Code Forestier adopté le 15 juillet 2008 par le Gouvernement wallon. Nous tenons à préciser que les dispositions du nouveau code ne sont pas encore en vigueur.

On attend pour cela les arrêtés d'application encore à promulguer. Patience !!!!

=====

Une plateforme de "CONCERTATION VICINALE"

Association fédérative, Itinéraires Wallonie (IW) regroupe en son sein de nombreux membres, particuliers ou associations, qui partagent ses préoccupations de la promotion et la sauvegarde de la petite voirie et des modes de déplacements doux dans le respect de l'environnement et du domaine public. On peut ainsi se réjouir de la large représentativité d'IW tant sur le plan géographique qu'en terme d'activités.

Cependant, nous comprenons aussi que d'autres acteurs ne tiennent pas spécialement à rentrer dans le cadre d'une fédération. Par ailleurs, la complexité et l'importance de certaines matières ainsi que le besoin d'approfondir les relations entre associations génèrent des besoins de rencontre et de dialogue entre les instances dirigeantes des associations les plus importantes, qu'elles soient ou non membres d'une même coupole fédérative. Enfin, la réalisation d'actions concertées, le regroupement des revendications, l'appui mutuel ne peuvent que favoriser une meilleure prise en compte par l'extérieur (en particulier l'autorité publique) de nos préoccupations communes.

Ces derniers aspects se sont avérés bien réels à la fin du printemps 2008 lorsqu'ont eu lieu les ultimes débats sur le Code forestier. Au-delà des sensibilités spécifiques, les principales associations d'utilisateurs des chemins et sentiers forestiers - dont IW - ont pu parler d'une seule voix, qui s'est matérialisée in fine lors de l'intervention de Claude Bougard (Réseau de la Forêt) au sein de la commission parlementaire en charge du projet de code forestier. Le résultat a été probant.

Dans la foulée, à l'initiative notamment d'IW, des rencontres informelles mais régulières ont été initiées avec divers organismes ou associations oeuvrant globalement aux mêmes buts qu'IW, à savoir la FFE, le Réseau de la Forêt, Sentiers.be et les Sentiers GR. A côté d'une volonté immédiate de mieux se connaître, des aspects concrets ont très vite été "mis au menu" de ce qu'il convient d'appeler une « plateforme vicinale »¹ et ont débouché sur des résultats tangibles.

Une première plume au chapeau a été l'appui des diverses associations mentionnées à la poursuite du financement de l'opération "Rendez-vous sur les Sentiers". Ce qui s'est tout de suite matérialisé par l'intervention "sonnante et trébuchante" du Ministre Lutgen en faveur du nouveau maître d'oeuvre de l'opération : Sentiers.be².

¹ Dans une plateforme, tout le monde est sur le même niveau.

² Cette opération, dont la pérennité a paru un moment menacée faute de financement, s'est avérée à nouveau un beau succès comme on peut le constater sur le site de Sentiers.be. Félicitations à tous ceux qui y ont contribué.

Un autre aspect a été la réaction commune des susdites associations aux projets du Ministre Antoine sur le CWATUPE. Ces projets risquaient d'altérer malencontreusement et très gravement la loi de 1841 sur les chemins vicinaux. L'intervention concertée des diverses associations a ici aussi porté ses fruits (et notre président en mérite plus qu'une grande part). On notera que le dossier, fortement remanié, est toujours en cours et que les associations du groupement ont d'ores et déjà mérité une place comme interlocuteur de référence. Encore une fois, l'énorme implication de notre président s'est avérée essentielle mais on ajoutera que les autres représentants des associations de la "coupole" n'ont cessé d'apporter des contributions de grande valeur.

Il reste à espérer que le fruit de ces œuvres concertantes sera apprécié à sa juste valeur par les autorités régionales. En tous cas, les associations participant à cette "plateforme vicinale" sont bien décidées à continuer leur collaboration harmonieuse. Ce ne sont pas les sujets qui manquent !

Yves Pirlet

+++++

Un souffle nouveau à Namur - Ville

Une idée qui date de plusieurs années déjà : le recensement de toutes les voies lentes du Grand Namur (25 anciens villages) afin de déterminer celles qui sont intéressantes à divers titres et méritent une réhabilitation.

Il y a quelques semaines, soit en octobre 08, l'échevinat de la mobilité recevait le feu vert du conseil communal pour proposer 10.000 Euros à l'organisme qui pourrait se charger de ce travail. Les associations de défense des sentiers, attentives et informées par un article de presse, se proposaient auprès de l'échevinat en question afin de participer au choix des sentiers retenus.

Madame l'Echevine GRANDCHAMPS (écolo) informée par nos soins se disait bien consciente qu'en effet, seules les associations de défense étaient intéressées et en mesure de participer à ce projet.

A la mi-décembre 2008, changement de cap : les propositions remises sont bien au dessus des sommes prévues et la ville ne peut supporter ces frais. Il semblerait donc que celle-ci va faire le travail avec l'aide de ITINERAIRES WALLONIE et avec BALNAM (pour balades Namur) qui a déjà un beau dossier sur le sujet.

Au moment de mettre sous presse, nous en sommes à ce stade et ne manquerons pas de vous informer de la suite.

Franz Betermier

« Partageons la route ! »

« Partageons la route » est un slogan bien connu mais pas toujours mis en pratique. Il exprime l'attitude positive des différents usagers de la voie publique les uns vis-à-vis des autres. Il ne s'agit pas seulement de prôner la « coexistence pacifique », mais de susciter le respect mutuel, voire la prévenance, notamment entre usagers de types différents que sont les motorisés, cavaliers, cyclistes et piétons.

L'autre jour, en pratiquant un peu de jogging, j'aborde un carrefour et vois arriver un véhicule que je m'apprête à éviter en ralentissant ma course. A ma grande surprise, l'automobiliste s'arrête pour me laisser le passage, soucieux sans doute de ne pas perturber le rythme de mon exercice. J'ai bien entendu apprécié cette attitude bienveillante que j'ai saluée d'un grand geste du bras.

Il m'est arrivé aussi, piéton, de marcher sur une rue étroite et de m'arrêter sur le bas-côté pour laisser passer un véhicule. Bien que la largeur disponible soit suffisante pour que la voiture poursuive sa route normalement, l'automobiliste a fortement ralenti et, au passage, m'a gratifié d'un geste de la main accompagné d'un sourire.

Pratiquant la randonnée pédestre, il vous est certainement arrivé de laisser le passage à des cyclistes qui ne manquent pas de vous adresser un merci au passage.

Ces situations ne sont pas exceptionnelles. Il faut pouvoir les remarquer et surtout indiquer que l'on apprécie la démarche. En ces cas, on est loin de l'abus de pouvoir vis-à-vis d'un usager faible, tel ce dépassement dangereux et non annoncé d'un groupe de piétons par quelques cyclistes dévalant à grande vitesse un chemin assez étroit. Les cavaliers vous diront encore combien ils redoutent la réaction de leur monture effrayée par des cyclistes arrivant rapidement et sans bruit par l'arrière.

Que l'on soit automobiliste, cavalier, cycliste ou piéton, il convient de respecter les autres usagers, surtout les plus faibles, en pensant qu'il existe toujours un plus faible que soi. Pensons surtout aux enfants et, si nous sommes cyclistes, n'approchons pas un groupe de piétons ou un cavalier sans nous être annoncés. N'oublions pas que la sonnette est un accessoire **obligatoire** sur un cycle. Encore faut-il l'utiliser et en user, non de manière impérative pour réclamer le passage, mais discrètement pour manifester sa présence.

Tenir compte des autres est une attitude contagieuse. On constate combien il est agréable d'être l'objet d'une attention et l'on a généralement tendance à « rendre la pareille ». Alors, nous les « usagers doux » respectons les usagers faibles ; partageons la voie !

Des nouvelles d'Ohey et environ

Il s'en passe des choses à Ohey.

Récemment, la réserve de cartes de promenades éditées par le syndicat d'initiative est arrivée à épuisement. A l'occasion de la réédition, il s'est trouvé opportun de revoir l'ensemble des circuits proposés. Les autorités communales, bourgmestre et échevin de l'environnement, conscientes de l'intérêt du sujet, ont soutenu l'initiative. Le PCDN, plan communal de développement de la nature qui abrite en son sein un groupe de travail dédié aux chemins, sentiers et paysages, s'est mis de la partie. L'agent local de la DNF s'est impliqué à plusieurs titres d'abord comme membre responsable à la fois du syndicat d'initiative et du PCDN ensuite comme étant naturellement intéressé par tout ce qui touche de près ou de loin la mise en valeur des richesses environnementales et patrimoniales de la commune. Une éco-conseillère récemment engagée par la commune s'est de suite impliquée avec beaucoup de dynamisme dans le dossier dont elle assure le suivi. Au total plus d'une trentaine de personnes s'est trouvée directement concernée par ce projet. Il en est résulté deux propositions axées chacune sur des points de vue différents. L'une voulant valoriser le patrimoine ce qui a pour conséquence que la portion de promenade sur macadam est importante. L'autre optant pour la mise en valeur de l'aspect chemin et sentier. Lors de réunions plénières les deux options ont été débattues et il a été convenu que les protagonistes proposeraient un mixte des deux options qui en soi ne sont pas contradictoires. Comme résultat, une centaine de kilomètres devrait s'offrir à la randonnée mais la réalisation pratique demande la levée de certains obstacles.

Par ailleurs la commune a développé un ambitieux programme de plantation d'arbres et haies le long des voiries et notamment le long des chemins et sentiers à réhabiliter. Ce qui leur confère ipso facto un statut de reconnaissance et en garantit la pérennité. Ici encore la commune a organisé une large concertation de l'ensemble de la population. Elle a même exposé des montages photo montrant les vues avec et sans plantation.

La partie n'est pas simple car une minorité est hostile à la plantation le long des parcelles cultivées. Malgré tout la commune tient bon car ces plantations rehausseront l'aspect paysager et assureront un maillage écologique.

Et ce n'est pas fini. La commune s'est engagée avec les communes voisines Gesves et Assesse, dans un programme de Leader+. Il s'agit d'une impulsion soutenue pendant 5 ans par l'Europe, visant à développer et encourager les aspects ruraux selon différents axes. Un des axes concerne le cheval, partenaire privilégié de la ruralité et atout pour le développement. Dans ce cadre, un projet de circuit équestre reliant les trois communes a été présenté. Actuellement ce

CHASSE et fermeture des chemins et sentiers

Comme chacun le sait, la période d'octobre à décembre n'est pas toujours propice à la promenade, de nombreux cheminements étant momentanément interdits à la circulation en raison de l'exercice du droit de chasse.

Après avoir observé plusieurs battues deux années durant et suite aux nombreux commentaires de nos membres, le constat est assez malheureux car cette activité s'organise encore trop souvent au mépris des usagers doux.

Et la législation... que dit-elle ? Rapide petit tour d'horizon...

1. La **demande** d'interdiction est soumise au chef de cantonnement (DNF), elle doit contenir les coordonnées du demandeur, le nom de la commune et du bois, les jours concernés et un extrait de carte qui indique le contour de la zone.
2. **Publicité** : le chef de cantonnement **doit** transmettre une copie de la décision de fermeture aux autorités communales qui doivent l'afficher aux valves communales. Il doit également avertir les responsables d'itinéraires balisés (souvent les syndicats d'Initiatives et Maisons du Tourisme). Les mesures d'interdiction sont matérialisées au moyen d'affiches positionnées aux différents points d'entrée de la forêt.
3. **Fermeture** : les affiches sont placées au plus tard dans les quarante-huit heures précédant l'entrée en vigueur de la mesure. Dans le cas d'une battue, **l'interdiction de circuler n'est souvent pas valable plus d'une journée.**
4. Ces affiches doivent **reprendre l'endroit** où la mesure est d'application, la **durée** d'application de la mesure (début et fin) et le numéro de la décision. Elles doivent être placées de part et d'autre du cheminement **à 2.5 m de hauteur** et maintenues en parfait état de **visibilité** et de **lisibilité**...
5. Lorsque la mesure affecte la circulation sur **un itinéraire balisé permanent**, une affiche d'information doit être apposée au début de l'itinéraire reprenant la durée d'application de la mesure, le tracé de la voirie concerné par la mesure au moyen d'une carte I.G.N., le numéro de la décision et un itinéraire alternatif qui permet de contourner la



voirie où la circulation est limitée ou interdite, lorsque celui-ci est envisageable.

6. Ces panneaux sont placés et retirés par les personnes qui ont sollicité la fermeture.
7. Cette réglementation est d'application pour les fermetures de chemins et sentiers qui pénètrent à l'intérieur des bois.
8. Pour les **cheminements situés en lisière et à l'extérieur de la forêt**, les demandes doivent être adressées au Collège des Bourgmestre et Echevins qui peut autoriser la fermeture en délivrant un arrêté de police à placer aux abords de la zone de battue.

Et en pratique, que peut-on souvent constater...

1. Pas d'affichage aux valves communales
2. A la lecture des décisions de fermeture, il est difficile pour les administrations communales et les responsables d'itinéraires balisés de déterminer les chemins et sentiers qui vont vraiment être fermés (pas d'extrait de carte joint à l'autorisation). Difficile donc de répercuter l'information auprès du grand public.
3. Fermetures abusives sans autorisation.
4. Méconnaissance de la législation par les agents de la Division de la Nature et des Forêts et par les chasseurs.
5. La législation prévoit d'annoncer une fermeture aux départs des itinéraires balisés permanents mais elle ne précise pas qui doit réaliser cette tâche.
6. La législation ne prévoit pas d'annoncer une fermeture bien avant d'atteindre la zone de battue (parfois plusieurs centaines de mètres), ce qui permettrait d'éviter de progresser vers une « impasse ».
7. Certains locataires de chasse tentent de dissuader les promeneurs de pénétrer dans les zones de battue plusieurs jours (...semaines) avant la chasse par divers moyens...

Des solutions...

- 1 Dans le cadre de l'élaboration du nouveau code forestier, produire des arrêtés d'application et d'exécution plus complets et plus précis (un courrier sera prochainement envoyé au Cabinet du Ministre Benoît Lutgen)
- 2 Interpeller la DNF (chefs de cantonnement), les communes et maisons du tourisme pour **une meilleure diffusion de l'information** (affichage aux valves communales, site web, affichage aux départs des itinéraires balisés permanents...) afin de pouvoir localiser avec précision les chemins et sentiers fermés.
- 3 En cas de fermeture abusive, de non respect de la législation (affichage, panneau d'interdiction...) n'hésitez pas à interpeller **le Bourgmestre car il est responsable de la sécurité sur les voies publiques**. Vous pouvez également interpeller les échevins, les

policiers communaux, les gardes champêtres et les commissaires voyers. Lorsqu'il s'agit de fermeture en forêt, c'est d'abord à la Division de la Nature et des Forêts qu'il faut s'adresser.

Enfin...

Pour votre sécurité, surtout ne pénétrez jamais dans une zone fermée à l'occasion d'une chasse même si celle-ci n'a pas clairement été annoncée !

Dominique Bernier

=====

Réagir....

Réagir, c'est ce que nous conseillons de faire lorsque l'on prend connaissance de la mise en œuvre d'une procédure de suppression de sentier ou chemin. La dite procédure commence par l'enquête publique et c'est à ce niveau qu'il faut intervenir. Il est même recommandé de propager l'information se rapportant à cette consultation afin qu'un maximum de citoyens fassent connaître leur point de vue (souvent opposition).

On entend parfois cette réflexion : *A quoi ça sert ???*

Eh bien oui, c'est utile ! Ainsi, Itinéraires Wallonie a récemment apporté sa voix lors d'une enquête organisée à Genappe à propos de la suppression d'un sentier à Baisy-Thy. Il nous est agréable de communiquer ci-dessous le contenu de la lettre nous adressée le 13 novembre par la Ville de Genappe :

« Suite aux nombreux courriers de réclamation introduits au cours de l'enquête publique, Monsieur D..M.. nous a informé par courrier du 21 octobre courant de son souhait de solliciter un déplacement du sentier en lieu et place de la suppression. Nous ne manquerons pas de vous informer de la suite réservée à ce dossier ».

Voilà qui prouve bien l'utilité de la réaction et qui doit inciter à agir en ce sens. Dans le cas qui nous occupe, le déplacement est une bonne solution de compromis qu'il est souhaitable de préconiser quand cela est possible.

Philippe Gervais

.....

Législation relative à la petite voirie

Le point

On se rappellera l'information communiquée dans notre dernier « Chemin Faisant » :

Après adoption en première lecture du projet de décret réformant le CWATUP, nous avons envoyé le 12 septembre dernier un courrier au ministre André ANTOINE, en commun avec d'autres associations. Nous regrettions que la préparation du texte s'était faite sans concertation avec les associations s'occupant de petite voirie. En plus, nous proposons une série d'amendements destinés à sauver la protection menacée des voies lentes.

Suite à cette démarche, le cabinet du Ministre a reçu une délégation des associations de protection de la petite voirie, dont faisait partie le président d'Itinéraires Wallonie qui a mis en évidence les points principaux de nos préoccupations (notamment la sécurité juridique de l'atlas) et le Ministre a revu le projet et en a retiré une grande partie de ce qui touchait à la loi de 1841 sur les chemins vicinaux. A la demande du gouvernement wallon, un projet de décret modifiant la loi précitée a été mis en chantier par le ministre Philippe COURARD. Le Gouvernement wallon du 12 décembre a décidé la création d'un groupe de travail pour définir les contours de la réforme projetée ainsi qu'une consultation préalable des associations de protection de la petite voirie.

C'est ainsi que dans un courrier nous adressé le 29 décembre, le ministre nous a demandé de préciser notre sentiment à propos de 8 points repris dans sa lettre. Nous avons estimé nécessaire de présenter à Mr COURARD une réponse concertée avec Sentiers .be, GR, Gracq, FFE, et Réseau de la forêt. Une lettre commune a été adressée au ministre et, parallèlement, Itinéraires Wallonie (essentiellement son président) a préparé un important dossier consistant en un projet de législation relative à la voirie en général et notamment la voirie vicinale. C'est du contenu de la lettre des associations et du projet dont question que nous vous entretenons ci-après. Ces deux courriers ont été décidés en concertation avec les autres organisations de défense de la petite voirie.

a) Extraits de la Réponse d'Itinéraires Wallonie *(en gras italique les questions du Ministre)*

1° « définition de tous les termes principaux devant être utilisés par le décret. »

Notre réponse : Tout décret commence effectivement dorénavant par des définitions et toute réforme de la voirie vicinale et de la voirie en général n'y échappera pas.

L'article 1^{er} du projet de livre 1^{er} du Code de la voirie joint à la lettre suggère 133 définitions des termes principaux indispensables en matière de voirie.

2° « *Hierarchisation des voiries* »

La hiérarchisation de la voirie participe effectivement de la logique indispensable à un code de la voirie et l'on trouvera, dans l'exposé des motifs, une ébauche de hiérarchisation (sous forme de tableau) tirée des définitions visées sous 1°. Nous n'avons en l'occurrence rien inventé, dans la mesure où tous ceux qui se préoccupent de doter la Wallonie d'une législation organique sur la voirie ont en général une vue assez similaire sur la question, laquelle fut d'ailleurs matérialisée en 2002 dans un document réalisé par M l'Ir Michel Peeters du MET, en collaboration avec MM Y.Fobelets du MET, M Rodesch du STP Luxembourg, M Dewinne du Ministère de la Communauté Flamande et M Hanssens de la Région de Bruxelles Capitale.

Dans ce cadre, la voirie vicinale qui constitue notre préoccupation essentielle est un maillon de la petite voirie, elle-même divisée en deux réseaux. La hiérarchisation proposée codifie en fait ce que la doctrine en matière de voirie (Marcotty, Wilkin, Genot...) avait déjà fait.

Au niveau de la petite voirie, il nous paraît qu'il y a lieu de réorienter les régimes de voirie de manière rationnelle.

La voirie vicinale n'a plus de sens là où l'urbanisation a bouleversé le réseau et lui a substitué des rues, boulevards, avenues, piétonniers et autres voiries urbanisées avec un équipement organisé par le CWATUP dans le cadre des lotissements ou constructions. Un régime de voirie urbanisée devrait y voir le jour et s'appliquer dès qu'une zone du plan de secteur est soit déjà urbanisée, soit affectée à l'urbanisation par un plan d'urbanisation.

Inversement, en zone non urbanisable l'équipement des voiries n'est pas lié à l'urbanisation et le régime de la voirie vicinale y garde assurément toute sa pertinence et sa sécurité juridique. Il devrait y être étendu à la voirie innommée présente en zone non urbanisable et dont l'existence devrait se limiter aux voiries qui n'ont pas encore reçu une affectation dans le régime de la voirie vicinale ou de la voirie urbanisée.

Dès lors il nous semble que la petite voirie devrait être organisée en deux régimes : le régime de la voirie urbanisée (en zone urbanisable au plan de secteur et ce à partir du moment où la mise en œuvre d'une telle zone est décidée) et le régime de la voirie vicinale (en zone non urbanisable au plan de secteur et dans les zones urbanisables non encore mises en œuvre).

Il va évidemment de soi que les procédures d'ouverture, de déplacement, de suppression doivent être au maximum uniformisées (de même que les procédures « parallèles » mais tout aussi indispensables juridiquement que sont les procédures d'affectation, de désaffectation, de classement ou reconnaissance et de déclassement)

Tant dans le régime de la voirie urbanisée que dans celui de la voirie vicinale, une classification des voiries en plusieurs catégories selon leur fonction est également nécessaire.

3° « Objectifs et champ d'application de cette nouvelle réglementation »

Cet aspect nécessite avant tout de définir les objectifs. Si notre préoccupation va principalement à la voirie vicinale, à sa sécurité juridique, elle s'insère néanmoins dans un ensemble de voiries et nous pensons qu'un décret n'a de sens que s'il prend en compte l'ensemble du régime de la voirie terrestre qui est de la compétence de la Région.

Il est impensable de se limiter à la seule voirie vicinale dans un décret mais il faut au contraire l'insérer avec sa spécificité dans l'ensemble de la voirie et plus particulièrement dans les différents réseaux de petite voirie gérés par les communes.

Doter la Région wallonne d'un véritable « Code de la voirie » est évidemment un travail d'une autre envergure que la seule réforme de la loi vicinale mais il faut bien admettre que cette voirie vicinale s'insère dans un ensemble juridiquement plutôt flou et réalisé surtout par la jurisprudence et la doctrine ; la grande voirie elle aussi souffre d'un manque flagrant de cadre légal actualisé et la voirie innommée aussi. Mais l'objet ici ne porte que sur les dispositions générales et celles relatives à la petite voirie.

Nous avons cru néanmoins devoir nous atteler, pour bien insérer les dispositions qui nous préoccupent et celles qui préoccupent les associations sœurs, à un ensemble cohérent et structuré.

Voici la synthèse des objectifs à poursuivre selon nous et développés dans le projet annexé à la lettre pour ce qui concerne la petite voirie et les dispositions communes (atlas) :

La législation sur la voirie en Région wallonne doit couvrir l'ensemble de la voirie et ne saurait pas se limiter à la seule voirie vicinale, laquelle fait partie d'un tout. Des chapitres devraient être consacrés aux aspects suivants :

- définitions relatives à la voirie et à son régime juridique
- la domanialité publique de la voirie
- la propriété de l'assiette
- l'affectation au domaine public
- la désaffectation
- les modes de constitution des voiries dont la création par possession publique immémoriale,
- la création de voirie par possession publique décennale,
- la constitution de voirie par ouverture
- les modes de confection de l'atlas de la voirie et de son fichier signalétique
- les plans de délimitation et plans généraux de délimitation constituant l'atlas,
- la procédure d'établissement de l'atlas,
- les effets juridiques de l'atlas,
- les modes de classement dans la grande voirie
- les modes de reconnaissance dans la petite voirie (voirie urbanisée et voirie vicinale)
- l'absence de reconnaissance (voirie innommée)
- les modes d'alignement en l'absence de plan (alignement « de viabilité »)

- les plans d'alignement, la procédure d'adoption,
- les servitudes d'alignement,
- les plans généraux d'alignement
- les modes d'ouverture et de suppression des voiries vicinales et urbanisées et les modes de recours
- les droits de riveraineté
- les charges de voirie et devoirs de riveraineté
- les servitudes d'utilité publique dans l'intérêt de la voirie
- les règlements de voirie
- les permissions et autorisations de voirie
- les concessions de voirie
- le placement des équipements de voirie
- les charges et redevance de voirie
- la coordination des travaux des impétrants et des travaux de voirie
- l'exploitation des services de transports en commun sur le domaine de la voirie
- dispositions techniques, financières et statutaires spécifiques à la petite voirie
- statut et normes de la voirie vicinale
- statut et normes de la voirie urbanisée
- dispositions pénales et amendes administratives en matière de voirie
- agents constatateurs et sanctionneurs en matière d'infractions relatives aux différents régimes de voiries.

Cette liste n'est pas exhaustive.

Le but serait avant tout de doter ces voiries d'un régime organique (statut) n'empiétant pas sur les dispositions déjà réglées par le CWATUP mais les protégeant efficacement contre les prédatons et déprédations de toutes natures avec un véritable régime de sanctions réellement applicable ouvrant notamment la possibilité d'appliquer, comme c'est désormais le cas en matière d'environnement (le régime proposé s'en inspire très largement), un régime d'amendes administratives et renforçant les autorités chargées de la police du domaine de la voirie vicinale et urbanisée.

4° » identification des autorités compétentes pour tous les actes juridiques et matériels liés à la voirie communale ainsi que les procédures pour gérer au mieux cette matière. »

Nous ne décelons pas de nécessité fondamentale de modifier la répartition actuelle des tâches en la matière. Le régime vicinal s'accommodait bien du système d'avis communal suivi d'une décision du collège provincial secondé par un avis technique autorisé des services techniques provinciaux dont le know-how en la matière n'est pas négligeable.

Cette procédure ne semble pas souhaitée par le Gouvernement qui lui préfère un rôle d'avis du collège provincial. Nous nous sommes dès lors pliés à cette orientation mais estimons que le rôle des provinces en la matière aurait pu rester ce qu'il est.

Nous estimons aussi qu'en matière de plan d'alignement et encore plus en matière d'adoption de l'atlas, ces champs d'activités doivent certes se situer essentiellement au niveau de la commune mais avec un réel contrôle des autorités supérieures afin d'éviter, surtout en petite voirie non routière, des suppressions intempestives dictées par des intérêts locaux sans égard pour la préservation du maillage global de la petite voirie. En matière de recours, on peut imaginer un système analogue au système préconisé dans le CWATUP pour les dossiers de l'espèce (art 129 bis du CWATUP)

5° « *L'entretien et l'amélioration de la voirie et la responsabilité de gestionnaire vis-à-vis de la sécurité des usagers et en vue de la préservation de ce patrimoine dans une gestion budgétaire responsable.* »

Le Code de la Démocratie et de la Décentralisation attribue aux communes la charge de l'entretien et de l'amélioration de la voirie. Les articles restés fédéraux de la loi communale chargent aussi les communes de garantir la sûreté et la sécurité des voies publiques.

En ce qui concerne la préservation du patrimoine de la voirie vicinale par rapport à une certaine tendance latente parfois au niveau communal consistant à se débarrasser de ces voiries à entretenir et sécuriser quand elles ne servent guère, il y a lieu de veiller à ce que le décret empêche de fait les communes de se défaire de petites voiries vicinales. Nous proposons dès lors un système sensiblement plus pointilleux en matière de suppression de voirie qu'en matière d'ouverture ou de modification de voirie.

Nous rencontrons ici un problème délicat. Dans les communes où nous disposons de relais locaux, nous sommes généralement avertis lorsqu'un projet de suppression de voirie n'est pas opportun mais il existe aussi un certain nombre de communes où nous n'avons pas ces relais et où l'administration de tutelle doit jouer ce rôle.

Néanmoins, nous restons aussi ouverts à la création d'une commission d'avis éventuelle (non prévue dans la proposition ci-jointe), instance qui aurait pour mission de veiller à maintenir un maillage cohérent de la petite voirie dans chaque commune.

6° « *le calquage de la procédure d'élaboration et de modification des plans d'alignement délimitant les chemins vicinaux sur la procédure prévue dans l'avant-projet de décret RESA III du Ministre du développement territorial* »

. Il n'existe actuellement que l'obligation d'élaborer et de modifier les plans d'alignement délimitant les chemins vicinaux (art 28 bis de la loi du 10 avril 1841 inséré en 1948) Il n'existe pas à proprement parler de procédure déterminée. Il n'y a donc pas d'inconvénient à calquer autant que possible la procédure d'élaboration des plans d'alignement sur celle prévue pour l'élaboration de plans d'alignement dans le CWATUP.

7° « le calquage de la procédure d'élargissement, de redressement, d'ouverture et de suppression des chemins et sentiers vicinaux sur celle du même CWATUP »

La procédure « CWATUP » présente l'avantage par rapport à la procédure des articles 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux d'être plus précise et plus adaptée à la société actuelle (interdiction d'enquêtes publiques pendant les vacances notamment). Elle peut donc être calquée sans problème pour les élargissements, redressement, ouvertures et suppressions des chemins et sentiers vicinaux et c'est ce qui est prévu dans la proposition ci-jointe.

8° « Elaboration d'un nouvel atlas sous forme cartographique, définition d'un fond de plan support, d'une méthodologie de consultation et d'exploitation des données et d'interopérabilité et d'intercommunication entre les différents systèmes d'information géographique existants ou à venir sur le marché. »

L'élaboration d'un nouvel atlas cartographique est une opération à la fois délicate et qui nécessite un très grand soin.

Le support le plus approprié serait évidemment le même que celui qui a servi à l'atlas initial, à savoir le support cadastral, le seul qui permette réellement de visionner les limites. Il a l'avantage aussi de pouvoir facilement y calquer l'ancien atlas pour repérer les différences et en rechercher l'origine.

Toutefois, TOUTES les données juridiques des atlas existants qui sont toujours d'actualité doivent y être injectées et celles qui ne le seraient pas doivent faire l'objet d'une motivation à examiner de manière minutieuse. Le nouvel atlas doit faire l'objet d'une enquête publique et d'une approbation par le Gouvernement au même titre qu'un plan d'aménagement local avec lequel il présente d'ailleurs de grandes similitudes.

Vu l'ampleur de la tâche, nous craignons que l'objectif 2012 inscrit dans le projet de décret RESA III soit assez optimiste alors qu'il s'agit d'un travail qui, à notre sens, vaut bien en ampleur celui des plans de secteur. Ce sont les auteurs de projets qualifiés qui risquent de manquer dans un délai aussi court. En tous cas si cela devait être la cause d'un dossier bâclé, nous serions les premiers à le dénoncer car l'enjeu serait trop grave.

Il ne nous paraît pas du tout réaliste d'obliger toutes les communes à se doter d'un atlas rénové dans un délai de quelques années. A l'instar des plans de secteur qui ont nécessité plus de 20 ans entre le premier et le dernier et faute d'un nombre suffisant d'auteurs de projets qualifiés, il sera nécessaire d'étaler l'opération dans le temps en faisant d'abord appel aux communes volontaires puis en désignant ensuite les autres selon les disponibilités budgétaires régionales et la capacité de l'administration d'examiner les dossiers. Un système de cofinancement (qui était déjà appliqué à raison de 50/50 dans la loi du 10 avril 1841) doit être envisagé car le coût sera significatif pour les communes.

Il va de soi aussi que le nouvel atlas devra être accessible et bénéficier d'une version numérique coordonnée avec géo référencement sur le site cartographique de la Région wallonne au même titre que les plans de secteur. De même ses mises à jour devront y paraître également.

Telles sont les principales réflexions qui nous paraissent nécessaires dans une première étape.

Nous avons aussi appuyé la proposition de la plate-forme qui sollicite une représentation au sein du groupe de travail décidé par le Gouvernement wallon.

En annexe à ce courrier, est jointe une proposition de décret rédigée par notre président avec 179 articles, ainsi que leur commentaire et un exposé des motifs. Ces documents peuvent servir de base de travail pour le groupe de travail et abordent tous les aspects relatifs à la petite voirie.

b) Extrait de la réponse de la plate-forme des associations de défense de la petite voirie.

Si les termes de « *chemin* » et « *sentier* » sont définis, ils doivent être **liés à la situation de terrain** et non à la classification des Atlas, qui ne répond à aucune distinction claire ni de largeur, ni de propriété de l'assiette. Ces définitions présentent un intérêt si elles permettent de **déterminer les usagers autorisés à y circuler**.

Les termes suivants peuvent être définis :

- **Sentier** : *voie étroite dont la largeur est adaptée à la circulation des piétons et autres usagers non motorisés n'exigeant pas un espace plus large, la circulation des véhicules motorisés y est interdite.*
- **Chemin** : *voie plus large qu'un sentier mais qui ne permet toutefois que le passage d'un seul véhicule ordinaire à la fois et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules motorisés en général.*
- **Route** : *voie de circulation d'une largeur suffisante pour le passage de véhicules ordinaires aménagée pour la circulation des véhicules motorisés en général.*
- **Usagers doux** : *piétons et apparentés, chaises et voiturettes pour PMR, cyclistes, cavaliers, meneurs d'attelages,...*
- **Servitude de passage** : *partie du réseau des voiries vicinales dont le fonds appartient soit au domaine privé des personnes morales de droit public, soit à des tiers et dotée en conséquence du statut de servitude publique de passage.*

Les formes et le contenu du plan d'alignement **doivent être définis** (arrêté).

Les formes et le contenu des Atlas **doivent être définis** (arrêté).

La hiérarchisation actuelle **peut être conservée**.

Le terme de « *petites voiries* » peut **couvrir les réseaux des voiries communales (innommées) et vicinales**.

Cette loi doit avoir notamment pour objectifs de **protéger et redévelopper un réseau complet de déplacements adapté et réservé aux usagers doux**. Réseau qui doit permettre de relier toutes les villes, villages et hameaux de Wallonie.

En aucun cas la modification de la loi **ne doit conduire à une diminution de la protection** dont jouissent actuellement les voies vicinales !

Projet de réforme de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux

Remarques et principes à prévaloir

La voirie communale (innommée) **pourrait avantageusement être intégrée à la voirie vicinale** et ainsi bénéficier de la même protection que celle-ci.

La nouvelle loi doit être aussi **courte et lisible que possible**, qualités dont bénéficiait la loi de 1841.

La nouvelle loi doit permettre la réalisation d'atlas de la voirie **actualisés et régulièrement mis à jour** et, ayant valeur juridique au minimum pour les voies vicinales.

La modification de la loi doit principalement moderniser les articles qui concernent **le chapitre II relatif à l'entretien et l'amélioration des chemins vicinaux**.

La modification de la loi est l'occasion de **supprimer la prescriptibilité de la voirie vicinale** induite à la fin de l'article 12 de la loi actuelle : « *aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public* ». A ce titre l'article 129 § 4 du CWATUPE soumis au GW en 2ème première lecture le 27 novembre 2008, nous agrée : « *Les voiries vicinales contenues dans les plans d'alignement sont imprescriptibles sans préjudice des droits acquis précédemment.* ». La voirie vicinale rentre ainsi dans le régime commun du domaine public qui bénéficie de l'imprescriptibilité .

Les communes **doivent rester les premières autorités compétentes** en matière de voiries vicinales.

Mais elles **ne peuvent assurer seules ces compétences** pour les décisions de modification des plans d'alignement et d'élargissement, de redressement, d'ouverture ainsi que, surtout, de suppression des voiries vicinales.

De même, il faut qu'une instance supérieure ait la possibilité **d'intervenir en cas de manquement dans le chef des communes** en matière d'entretien et de maintien du libre passage sur les voies vicinales.

Nous ne décelons pas de nécessité fondamentale de modifier la répartition actuelle des tâches. Le régime vicinal s'accommode bien du système d'avis communal suivi d'une décision du collège provincial appuyé par un avis autorisé des services techniques provinciaux dont le *savoir-faire* en la matière est largement reconnu.

Les modifications de revêtement qui visent à indurer et/ou imperméabiliser les chemins et sentiers **doivent faire l'objet d'une demande de permis et d'une enquête publique**.

Les chemins et sentiers vicinaux **doivent être repris avec précision dans les actes notariaux de vente et d'acquisition de biens** au même titre que les autres servitudes. Cette disposition doit être prévue dans un arrêté.

La voirie vicinale doit pouvoir s'enrichir **par l'application de la prescription acquisitive décennale/ vicennale** (10/20 ans) en faveur du public pour les chemins et sentiers utilisés à cet effet conformément aux articles 2265 et 2266 du code civil. Une possibilité de convention entre l'autorité communale et un propriétaire privé doit permettre d'autoriser le passage sans encourir la

prescription. En contrepartie, le propriétaire privé doit être dégagé de sa responsabilité civile.

L'entretien de la voirie vicinale **incombe aux communes** qui doivent disposer de moyens à cet effet.

L'entretien doit **répondre à une largeur et une hauteur suffisantes** pour permettre le passage des usagers potentiels.

Il est nécessaire de prévoir la possibilité **qu'une autorité supérieure puisse se substituer aux communes** en cas de non respect par celles-ci de leurs obligations tant en matière d'entretien que de poursuite des contrevenants responsables de dégâts à l'assiette ou d'entrave au passage public.

Les infractions **devront être définies ainsi que les sanctions**. Celles-ci devront être dissuasives.

En cas d'entraves au passage ou de dégâts inhabituels à l'assiette occasionnés par un tiers, doivent être habilités à intervenir :

- *les agents désignés par le Gouvernement ;*
- *les agents désignés par la commune ;*
- *le commissaire voyer ;*
- *les commissaires d'arrondissement ;*
- *les bourgmestres et échevins.*

En cas d'entraves au passage ou de dégâts inhabituels à l'assiette occasionnés par un tiers, ces personnes habilitées doivent pouvoir :

- *donner un avertissement ;*
- *recourir aux amendes administratives (cf. Code de l'environnement) ;*
- *dresser procès verbal ;*
- *rétablir le passage ou procéder à la remise en état de la voie aux frais du contrevenant si celui-ci refuse de réaliser les travaux ou les aménagements nécessaires.*

Si, bien qu'il lui en ait été adressé la demande expresse par courrier, une commune n'entretient pas une voirie vicinale, le demandeur **doit pouvoir se tourner vers une autorité supérieure** qui, soit contraindra la commune à réaliser (ou faire réaliser) les travaux nécessaires, soit réalisera (ou fera réaliser) les travaux nécessaires et ce, aux frais de la commune.

Il serait appréciable qu'un tiers puisse **se retourner contre la commune qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter le libre passage** (cf. Règlement provincial du Brabant).

L'entrave au passage sur une voie vicinale doit être considérée comme une **infraction continuée et non instantanée**.

Les passages de clôture de chemins et sentiers traversant des pâtures **doivent être aménagés ou restaurés pour permettre le passage des usagers potentiels**. Les échaliers et autres dispositifs « anti-transit » doivent être utilisés à bon escient.

Pour les sentiers traversant une culture il est envisageable moyennant autorisation écrite de la commune, annulable par celle-ci lors de chaque labour :

- *de labourer l'assiette si elle est damée directement après labour ;*
- *de déplacer momentanément le sentier en bordure de zone cultivée sur un sentier provisoire, praticable et signalé, qui longe la zone cultivée en un seul tenant. Le sentier provisoire ne pourra allonger le parcours de plus de une fois et demi le tracé légal.*

Ces tolérances ne constitueront en aucun cas une altération du domaine public et ne pourront pas servir comme titre à la prescription acquisitive pour l'agriculteur.

Il doit être **interdit de placer des panneaux ou autres moyens de dissuasion au passage public** sur les voies vicinales (cf. Article 16 du nouveau code forestier).

S'il n'est plus besoin d'établir de corvées, il faut **confirmer le droit pour toute personne intéressée de libérer, désentraver, nettoyer** les voies vicinales.

La circulation des usagers motorisés doit être interdite sur les sentiers à l'exception des véhicules d'entretien, des secours et des riverains n'ayant pas d'autre accès. Ceci pour des questions évidentes de sécurité et de dégradation.

Les communes doivent **pouvoir limiter l'usage des chemins et routes à certaines catégories d'usagers** conformément au code de la route (ex : F99a et F99c).

La loi de 1841 renvoie aux règlements provinciaux qui traitent, entre autres, des questions relatives aux plantations en bordure de voies publiques et les modalités d'entretien de celles-ci. **Soit la nouvelle loi s'y réfère, soit elle reprend ces questions directement dans les articles.**

NOTE : Nous basons nos remarques sur l'article 129 soumis au GW en 2ème première lecture le 27 novembre.

Nous sommes particulièrement satisfaits du dernier point du § 4 : « *Les voiries vicinales contenues dans les plans d'alignement sont imprescriptibles sans préjudice des droits acquis précédemment.* ». En effet, **il est primordial que la voirie vicinale bénéficie de l'imprescriptibilité au même titre que tout bien du domaine public.**

Concernant la procédure développée au §3, en matière d'avis :

- *selon nous, la décision peut soit rester une compétence provinciale, soit peut relever de la Région ;*
- *si la décision revient au conseil communal, il est indispensable que l'avis, soit du collège provincial ou du GW soit requis. Cet avis devrait être contraignant.*
- *l'avis de la CCATM devrait aussi être requis.*

L'enquête publique, dont les modalités doivent être clairement définies, est une étape incontournable. Elle peut s'inspirer de celles du CWATUPE, mais doit être davantage précise et complète :

- *l'enquête doit être largement diffusée : sur les lieux et à proximité des lieux, dans des points régulièrement fréquentés, à l'administration communale, dans la presse locale, dans le bulletin communal et sur le site internet de la Commune ;*
- *pour les voies peu fréquentées ou fréquentées principalement dans le cadre des loisirs, la durée de l'enquête doit être d'un mois minimum.*

Il serait utile que, pour émettre son avis tel que demandé dans l'article 129, le Collège provincial ou le GW dispose du « **schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande** » exigé dans l'article 129bis. Il en va de même pour les remarques récoltées dans le cadre de l'enquête publique relative à l'ouverture, la modification et la suppression (129bis). Si comme nous le demandons (cf. point suivant) la procédure **d'élargissement, de redressement, d'ouverture et de suppression requiert cette même demande d'avis et si les**

procédures des articles 129 et 129bis sont liées, l'autorité supérieure disposera des dits documents.

Les **procédures des articles 129 et 129bis doivent être liées.** Dans le cas contraire, que se passera-t-il lorsqu'un déplacement, une modification, une ouverture ou une fermeture aboutissent selon la procédure prévue à l'article 129 et non pas celle prévue à l'article 129bis ou vice versa ? Les articles 129ter et 129quater les lient déjà, de même qu'à d'autres demandes de permis.

Il est également nécessaire qu'en cas de refus des permis dont il est question ou de non réalisation des voiries de remplacement, **la situation juridique antérieure soit rétablie.** Ceci à fin de d'éviter le détricotage du maillage des petites voiries.

Dans l'article 129 soumis au GW en 2ème première lecture le 27 novembre, il n'est pas précisé que les fermetures doivent être inscrites dans un plan d'alignement. **Cette précision ne doit-elle pas être introduite ?**

Les plans d'alignement qui visent à entériner un déplacement de fait de plus de 10-20 ans, ne faisant l'objet d'aucune réclamation, **pourraient bénéficier d'une procédure allégée.** Il en va de même pour les élargissements déjà effectifs et les ouvertures qui entérinent une prescription acquisitive décennale ou vicennale en faveur du public conformément aux articles 2265 et 2266 du code civil. De même les déplacements sur une même propriété qui n'allongent pas le tracé de plus de 10% et/ou de plus de 100m devraient bénéficier d'une procédure allégée.

NOTE : Nous basons nos remarques sur l'article 129bis soumis au GW en 2ème première lecture le 27 novembre.

Nous sommes particulièrement satisfaits du deuxième point du § 3 : « *Sauf pour des motifs d'intérêt général, les demandes doivent tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux.* » En effet, **il est primordial que les modifications améliorent le réseau et en aucun cas ne l'appauvrissent.** Si, exceptionnellement, elles devaient l'appauvrir, nous demandons cependant que les motivations « d'intérêt général » soient développées avec un soin spécial.

Concernant la procédure développée au §2, en matière d'avis :

- *comme nous l'avons écrit dans les pages précédentes, la décision peut rester une compétence de la Province ou devenir une compétence de la Région ;*
- *si la décision revient au conseil communal, il est indispensable que l'avis du collège provincial ou du GW soit requis. Idéalement cet avis sera contraignant.*
- *l'avis de la CCATM devra aussi être requis.*

Ces avis sont indispensables. En effet, si un certain nombre de voiries ou de tronçons de voiries ne représentent qu'un intérêt mineur pour la commune, **ils peuvent, par contre, répondre à un intérêt majeur dans le développement ou le maillage des petites voiries de communes voisines.** Nous avons constaté régulièrement qu'il arrivait qu'une commune sollicitée par un de ses citoyens, par exemple pour une fermeture, pouvait être tentée de satisfaire à sa demande en faisant passer l'intérêt général au second plan.

Nous répétons que les modalités de l'enquête publique doivent être clairement définies. Elles peuvent s'inspirer de celles du CWATUPE. Elles doivent toutefois être adaptées à la problématique des petites voiries.

L'enquête **doit être largement diffusée** : sur les lieux et à proximité des lieux, dans des points régulièrement fréquentés, à l'administration communale, dans la presse locale, dans le bulletin communal et sur le site internet de la commune.

En matière de recours, l'article 129bis soumis au GW en 2ème première lecture le 27 novembre 2008 est acceptable. Il est indispensable que **tout recours émanant de personnes physiques ou morales puisse intervenir au niveau régional, l'intérêt général en matière de voiries vicinales dépassant le seul cadre communal.**

Les modifications qui visent à **régulariser un déplacement de fait** et qui ne font l'objet d'aucune réclamation **devraient pouvoir bénéficier d'une procédure allégée.** Il en va de même pour les élargissements déjà effectifs et les ouvertures qui entérinent une prescription acquisitive décennale ouvicennale en faveur du public conformément aux articles 2265 et 2266 du code civil. De même les déplacements sur une même propriété qui n'allongent pas le tracé de plus de 10% et/ou de plus de 100m devrait bénéficier d'une procédure allégée.

L'élaboration des ces nouveaux atlas nécessite des **moyens financiers à prévoir** (par ex : 50% Région - communes).

Aussi longtemps que ces nouveaux Atlas ne seront pas élaborés et approuvés, les anciens Atlas doivent garder leur valeur juridique. Les nouveaux Atlas tiendront compte de toutes les modifications (fermetures, ouvertures, modifications) reportées dans les annexes des anciens Atlas et uniquement des prescriptions coulées en force de chose jugées en vertu de l'article 12 de la loi de 1841 avant l'entrée en vigueur du présent décret.

Toutes les voies, même supposées non utilisées, n'ayant pas fait l'objet d'une suppression officielle ou d'une prescription jugée, doivent être reprises dans le nouvel Atlas. Les conditions nécessaires à l'accomplissement de la prescription acquisitive prévue à l'art.10 de l'ancienne loi de 1841 seront présumées avoir été remplies, sauf preuves du contraire. Ces voiries retrouveront certainement un jour leur utilité et permettront de développer un réseau complet praticable.

Un comité de suivi devrait être chargé de **vérifier la transcription.**

Une **possibilité de correction doit être prévue** en cas d'erreur avérée dans la transcription.

Les nouveaux Atlas devront être soumis à enquête publique :

- *l'annonce de celle-ci devra être **largement diffusée** à l'administration communale, dans la presse locale (3 quotidiens) et dans la presse gratuite, dans le bulletin communal et sur le site internet de la commune ;*
- *les **personnes et associations** qui en auront fait préalablement la demande par écrit **seront averties** ;*
- *le délai de consultation sera porté à un **minimum de 45 jours** ;*
- *une **réunion de concertation** (avec PV) sera organisée par la commune ;*
- *le projet et les résultats de l'enquête seront soumis à **l'avis de la CCATM** et à défaut, à l'avis de la CRAT.*

L'atlas fera l'objet d'un **arrêté du Gouvernement wallon.**

Ces atlas seront **digitalisés** et **géo référencés.**

Une **charte graphique** devra être adoptée pour garantir une lisibilité optimale selon diverses échelles.

Les informations sur le **type d'usagers autorisés et le revêtement devraient y être consignées.**

A l'heure de l'informatique, **la version ayant valeur juridique doit être la version informatisée.** Toutes les modifications pourront ainsi y être directement insérées en temps réel.

L'ensemble des Atlas informatisés doit être **centralisé à l'administration de tutelle.**

L'échelle de base sera le **1:2500.**

Ceux-ci seront actualisés **au minimum une fois par an.**

Ces atlas seront **accessibles à tous** via internet et **auprès des administrations communales** qui en imprimeront des extraits à la demande.

Ceux-ci seront aussi **visualisables en superposition avec les différentes couches déjà accessibles** sur le site Cartographique de la Région Wallonne au travers d'une application WebGIS : <http://cartographie.wallonie.be>.

Les **données numériques** devront aussi être **disponibles au public.**

Ces nouveaux atlas **pourraient avantageusement reprendre les autres voiries**, prioritairement les voiries innommées qui jouent un rôle essentiel dans le réseau de la petite voirie.

Comme déjà signalé, vu l'ampleur de la tâche, nous craignons que l'objectif 2012 soit trop optimiste alors qu'il s'agit d'un travail de grande ampleur. Les auteurs de projets qualifiés risquent de disposer de délais trop courts. Si cela devait être la cause d'un dossier bâclé, nous serions les premiers à le dénoncer.

Il sera nécessaire d'étaler l'opération, en faisant dans un premier temps appel aux communes volontaires puis en désignant par la suite les autres communes selon les disponibilités budgétaires régionales et la capacité de l'administration à examiner les dossiers.

Le Département des Infrastructures subsidiées de la DGO1 a déjà rédigé une procédure de scannage de l'atlas des chemins vicinaux de 1841 et, dans le cadre des Contrats de partenariat 2007-2008-2009 entre la Région wallonne et les différentes provinces wallonnes, le travail de numérisation des atlas a déjà commencé. Celui-ci doit être poursuivi et finalisé. **Ces documents numérisés seront utiles à la réalisation des nouveaux Atlas.**

Des mesures transitoires devraient être mises en place afin d'éviter de perdre de nombreuses petites voies vicinales.

NOTE : La plupart des éléments de réponse énoncés ici sont développés sous forme d'articles dans la proposition de décret réalisée par l'association Itinéraires Wallonie, document également envoyé au ministre par cette association (« Livre 1er du code de la voirie »).

Albert Stassen

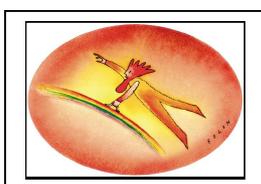
=====



Rue de Caraute, 108 1410 Waterloo tél./fax 02 354 90 60

Secrétariat : Porte de l'Ardenne E411 – 5564 Wanlin tél 082 66 77 12

www.itineraireswallonie.be - Email : info@itineraireswallonie.be



*Avec le soutien du Commissariat général au Tourisme
de la Région Wallonne*

Editeur responsable : A.Stassen Rue Laschet, 8 4852 Hombourg