



« Voies vertes », chemins et sentiers vicinaux, chemins et sentiers publics : Position d'IEW - (septembre 2005)

1	Introduction.....	2
2	Les multiples intérêts du maintien et du développement des petites voies publiques.	3
2.1	Répondre à des besoins sociaux.....	3
2.1.1	Dans le cadre des déplacements quotidiens.....	3
2.1.2	Dans le cadre des loisirs.....	3
2.1.3	Dans le cadre de l'éducation	3
2.2	Développer les activités économiques liées au tourisme doux	3
2.3	Lutter contre la congestion.....	4
2.4	Aider à la sauvegarde de notre environnement.....	4
2.4.1	En favorisant la mobilité douce : mobilité durable	4
2.4.2	En favorisant la biodiversité.....	4
3	Les menaces qui pèsent sur les chemins et sentiers publics	5
3.1.1	Les suppressions officielles.	5
3.1.2	Les effets de coupures engendrés par les voiries de grand gabarit, les voies de chemins de fer....	6
3.1.3	Les transformations en d'autres voies de circulation (routes, rues, voiries de remembrement).....	6
3.1.4	Les usurpations (accaparement contraire à la loi) par des privés, le plus souvent propriétaire de l'assiette de la voie vicinale.....	6
3.1.5	Les interdictions de passage	6
3.1.6	Le remembrement.	6
3.1.7	La prescription trentenaire extinctive	6
3.1.8	Manque d'entretien de la petite voirie.....	7
3.1.9	La circulation de véhicules motorisés : Conflit entre les usagers doux et les motorisés... ..	8
3.1.10	Les réaménagements trop lourds	8
4	Nos demandes : Elles ont pour but de favoriser le maintien et le développement d'un maillage dense de chemins et sentiers à l'intention des usagers doux (piétons, cyclistes et cavaliers).....	9
4.1	Mettre fin au « détricotage » des petites voiries vicinales	9
4.1.1	Qu'il n'y ait plus de suppression de chemins et sentiers vicinaux.....	9
4.1.2	Que les services d'urbanismes vérifient (ou demande que soit procédé à la vérification de) la compatibilité, des projets visés par un permis, avec les voiries vicinales par consultation de l'Atlas. ..	9
4.1.3	Que le remembrement ne soit plus synonyme de disparition de chemins et sentiers vicinaux ..	9
4.1.4	Que les voiries vicinales jouissent de la même imprescriptibilité que tous les biens publics ..	10
4.1.5	Que les enquêtes publiques soient réellement publiques	10
4.1.6	Qu'il soit mis fin aux usurpations	10
4.2	Mieux entretenir et aménager les petites voies publiques.....	10
4.2.1	Que les communes entretiennent et valorisent leurs petites voiries	10
4.2.2	Qu'il y ait certains aménagements des petites voies publiques	10
4.2.3	Que les chemins et sentiers soient repris sur les plans et /ou cartes des communes....	11
4.3	Développer un maillage suffisamment dense de chemins et sentiers publics destinés aux usagers doux.	11
4.3.1	Planifier et organiser un réseau pour les usagers doux	11
4.3.2	Ouvrir de nouvelles voiries destinées aux usagers doux	11
4.4	Restreindre la circulation des motorisés	11
4.5	Autres.....	12

« Voies vertes », Chemins et Sentiers vicinaux, chemins et sentiers publics : position.

1 Introduction

Ces dernières décennies, la mobilité a connu une véritable mutation. L'apparition puis le développement des véhicules motorisés individuels ont bouleversé nos habitudes de déplacement. Les infrastructures ont été adaptées à un trafic motorisé en continuelle expansion dans un souci de capacité et de fluidité. Parallèlement, les usagers doux ont vu leur situation se dégrader, régulièrement oubliés dans la conception des aménagements routiers. Pourtant, les usagers doux n'ont pas disparu et l'on assiste même à une recrudescence de leur nombre. De plus, face aux problèmes environnementaux qui résultent de la politique du tout à la voiture, le redéploiement de la mobilité douce est une alternative pour les petits trajets qui répond aux exigences de la mobilité durable. Enfin, le besoin de retrouver le contact avec la nature, de pouvoir s'y promener en toute tranquillité, loin du bruit et du stress est une demande de plus en plus pressante des citoyens.

Pour que la mobilité douce puisse être une alternative véritable et attractive, il faut que des itinéraires adaptés existent, soit en aménageant les infrastructures routières pour que les usagers doux y aient leur place; soit en leur proposant des itinéraires autonomes. Les petites voies publiques, chemins et sentiers vicinaux, petites voiries innomées offrent la possibilité aux usagers doux de se déplacer en toute quiétude et en sécurité. Elles ont, à ce titre, un rôle majeur à jouer. Leur rôle social en tant que lieu de rencontre avec la nature est, notamment dans le cadre de l'éducation, également primordial. Force est de constater que si, du côté des citoyens, la mobilisation des usagers doux (piétons, cyclistes et cavaliers) défenseurs des petites voies publiques est de plus en plus importante, du côté des décideurs, seules quelques timides initiatives sont prises.

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 dit « innomés ». Les sentiers et chemins qui n'ont pas été aménagés pour le trafic motorisé sont, par excellence, des voiries qui devraient être intégrés dans un maillage destiné aux usagers doux.

Dans ce document, nous développons les nombreux avantages d'un tel maillage : avantages sociaux, environnementaux et économiques dans une approche de développement durable. Nous passons en suite en revue les différentes menaces qui pèsent sur ce patrimoine. Enfin, nous exposons certaines demandes du milieu associatif en faveur du maintien et du développement de petites voies publiques.

2 Les multiples intérêts du maintien et du développement des petites voies publiques.

2.1 Répondre à des besoins sociaux

2.1.1 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 (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. La politique du « tout à la voiture » qui a prévalu ces dernières décennies a trop souvent oublié de prévoir des aménagements pour les usagers doux, ce qui rend leurs déplacements souvent dangereux.

L'insécurité subjective et objective liée au trafic motorisé est l'un des principaux freins au transfert modal pour les trajets quotidiens. Les chemins et sentiers publics devraient permettre d'offrir une alternative aux voies où circulent les véhicules motorisés. S'il est indéniable que des aménagements doivent être prévus pour que les routes puissent aussi être accessibles aux usagers doux; les petites voies publiques doivent permettre d'offrir une alternative sans danger et beaucoup plus agréable aux voiries routières. Il est évident que les parents laisseraient plus volontiers leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo s'ils circulaient hors du trafic motorisé; les enfants y gagneraient en autonomie... Un moyen de sortir de la génération dite « banquette arrière ».

Signalons que pour les 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 valeur du tronçon le moins sûr.

2.1.2 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 et 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.

2.1.3 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 éducation. Même les voies sans issues y sont utiles. On pourra, par exemple, y amener un groupe d'enfants, d'étudiants pour y découvrir en toute sécurité la flore et la faune sauvages de la région.

2.2 Développer les activités économiques liées au tourisme doux

A l'heure où le secteur économique doit 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, des petits producteurs locaux et du commerce de proximité. Il y a aussi 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.

2.3 Lutter contre la congestion

En période de vacances scolaires, on observe de façon générale une décongestion de notre réseau routier. Ceci est au moins partiellement dû à la non-utilisation des véhicules individuels pour conduire les enfants à l'école. En Belgique, une étude a révélé que la congestion 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.

2.4 Aider à la sauvegarde de notre environnement

2.4.1 En favorisant la mobilité douce : mobilité durable

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, énergie non renouvelable et en voie d'épuisement dont le coût ira croissant, font 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 passe entre autres par une offre en infrastructures adaptées, à ce titre 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 itinéraire de promenades ou randonnées dans nos régions favoriserait un tourisme local et minimiserait les grandes transhumances estivales vers l'étranger.

2.4.2 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 dans le milieu agricole, semi-urbain et urbain. Ils y 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. A ces titres, les chemins et sentiers, plus particulièrement ceux bordés par des haies, des fossés ou les chemins creux, contribuent de façon essentielle à la préservation de l'environnement sur notre territoire.

De plus, les chemins et sentiers sont des voies publiques qui permettent à chacun de partir à la rencontre de la nature, de la découvrir, de la connaître et de l'apprécier : autant d'éléments qui favorisent le respect de notre environnement naturel.

3 Les menaces qui pèsent sur les chemins et sentiers publics

La Belgique a la chance de posséder des Atlas pour chaque commune (avant fusion) inventoriant 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” (B. Pâques, Création et suppression des chemins ruraux par l’effet de la prescription, Kluwer Editions Juridiques Belges, aménagement-environnement, 1992, n° spécial, pp.36-43).*

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. Les raisons en sont multiples.

3.1.1 Les suppressions officielles.

La loi de 1841 prévoit en ses articles 27 et 28 (celui-ci modifié par la loi du 20 mai 1863) la procédure d’ouverture, de suppression et de déplacement d’une voirie vicinale.

Si les ouvertures font exception, il en va tout autrement pour ce qui est des fermetures. 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 augmenté ainsi leurs recettes), soit encore sous la pression de privés pour leur propre intérêt.

Les étapes de suppression se présentent comme suit (d’après un exposé de Mme A. VANBOTERDAL directrice générale de la DGPL) :

- L’initiative de la demande de suppression émane de la commune, d’un particulier ou d’un commissaire voyer, ceux-ci s’adressant au Collège échevinal.

Selon l’avis du Conseil d’Etat (CE) 85.175 on veillera à « être particulièrement attentif à la logique présidant à la suppression d’un chemin ou sentier vicinal; qu’en effet, c’est la décision de l’autorité communale d’abandonner le chemin, en accord avec l’intérêt général, qui peut donner, le cas échéant, droit de rachat par les riverains, et non la volonté des riverains d’acquérir une portion du territoire communal qui doit entraîner la suppression dudit chemin ».

- Le Collège procède à l’enquête publique (la loi n’en fixe pas la durée, les communes prévoient généralement 15 jours se référant à la réglementation en matière d’expropriation).
- Le Conseil communal délibère, en prenant en considération l’enquête publique et propose à la députation permanente, dossier à l’appui, soit la suppression, soit le maintien.
- La DGPL instruit le dossier, recueillant l’avis du service technique provincial et ponctuellement celui du fonctionnaire délégué de l’Urbanisme.
- La Députation permanente statue et son arrêté est notifié à la commune qui le publie pendant 8 jours (les renseignements relatifs aux droits de rachat et de recours y sont repris).

Le délai de recours est de 15 jours. C’est le Ministre régional ayant l’aménagement du territoire dans ses attributions qui statue sur le recours. Une fois les procédures de recours ordinaires épuisées, les parties intéressées et les tiers ont également la possibilité d’introduire un recours devant le conseil d’Etat.

Pour ce qui est des 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. De plus, si l’enquête publique se fait à la mauvaise saison, elle peut passer inaperçue ... et ce n’est qu’au printemps suivant que les promeneurs se rendront compte de sa fermeture, trop tard donc pour réagir. Pour ce qui est de « l’utilité sociale » et de « l’usage public », critères déterminants lors des décisions de fermeture (notamment pour les recours), il apparaît que ceux-ci ne sont pas interprétés au mieux pour la protection des voiries vicinales. Ainsi il arrive que l’état d’entretien suffise à prouver qu’il n’y a plus d’usage public, alors qu’un passage peu fréquent ne laisse pas de trace ou encore que ce soit le manque d’entretien qui soit la cause de la faible (voire non) utilisation. Pour ce qui est de « l’utilité sociale » s’il est vrai que d’un point de vue des déplacements fonctionnels les chemins sont moins usités, ils n’en ont pas moins toujours une utilité. Il conviendrait de faire entendre que se détendre par la promenade et la randonnée, dans notre société surmenée, prendre soin de sa santé par des

exercices de plein air tels la marche, le jogging et le VTT, sont des activités utiles et même nécessaires. Pour cela les sentiers ont toujours une « utilité sociale ».

Pour ce qui est des déplacements (de fait) de voiries vicinales, actuellement, la référence légale reste l'Atlas de 1841, sans tenir compte qu'en 160 ans, des tracés se sont déplacés de fait sur le terrain par l'usage. La reconnaissance officielle de ces déplacements se heurte actuellement à de grandes difficultés.

3.1.2 Les effets de coupures engendrés par les voiries de grand gabarit, les voies de chemins de fer....

Dans certains cas trop fréquents, les chemins et sentiers sont purement et simplement coupés, sans que des solutions d'itinéraires alternatifs ne soient recherchées.

3.1.3 Les transformations en d'autres voies de circulation (routes, rues, voiries de remembrement).

Ces voiries gardent leur statut vicinal mais elles sont réaménagées pour la circulation automobile, elles perdent alors leurs caractères de petite voirie et souvent ne sont plus adaptées aux usagers doux.

3.1.4 Les usurpations (accaparement contraire à la loi) par des privés, le plus souvent propriétaires de l'assiette de la voie vicinale.

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.

En son article 30, la loi de 1841 prévoit l'institution de commissaires voyers par les règlements provinciaux. Elle précise, à l'article 31, que les bourgmestres et échevins, les agents de la police communale et les commissaires voyers ont le droit de constater les contraventions et délits commis en matière de voirie vicinale. C'est ainsi que le règlement provincial de police de la voirie de la province du Brabant (chaque province procède son règlement mais ils sont quasi identiques), du 10 mars 1955, prévoit, en son article 12, que "*Les collègues des bourgmestres et échevins, les gardes champêtres et surtout les commissaires-voyers-chefs de district et les commissaires-voyers-chefs de district adjoints veillent à ce que les chemins soient entretenus en bon état; ils recherchent aussi s'il n'a pas été commis d'usurpations ou d'empiètements. Si la libre circulation est entravée, les autorités communales doivent rétablir immédiatement les lieux dans leur état primitif.*". A l'article 11, on lit notamment que "*les commissaires-voyers-chef de district font, tous les ans, dans le mois de mars, la visite des chemins communaux pour indiquer les réparations et les redressements à y faire*". Dans la pratique, ces lois ne sont pas toujours appliquées et les usurpateurs ne sont que trop rarement inquiétés.

3.1.5 Les interdictions de passage

Les usagers des petites voiries sont souvent confrontés à des panneaux d'interdictions divers, notamment d'interdiction de passage. 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 bordures des propriétés privées qui jouxtent les chemins. Ces pratiques, bien que n'empêchant pas physiquement le passage, se rapprochent de l'usurpation.

3.1.6 Le 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.

3.1.7 La prescription trentenaire extinctive

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. Celui-ci est imprescriptible. Or, l'article 12 de la

loi de 1841 introduit une restriction importante à ce principe. En effet, elle énonce que: *“Les chemins vicinaux, tels qu'ils sont reconnus et maintenus par les plans généraux d'alignement et de délimitation, sont imprescriptibles aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public, sans préjudice des droits acquis antérieurement à cette loi”*. B. Pâques, avocat, fait les remarques suivantes à ce propos: *“Comment imaginer qu'un chemin repris à l'atlas des chemins, fut-ce au titre de servitude, et dont l'utilisation effective consacre de manière indiscutable son aptitude à la satisfaction d'un besoin général, ne profite pas de la protection particulière accordée aux biens du domaine public...Au-delà de ces considérations, en tout état de cause, on peut relever qu'en ce qui concerne les chemins faisant partie du domaine public, l'article 12 introduit une dérogation par rapport au régime ordinaire de la domanialité. Ce dernier exige en effet que la sortie du domaine public résulte d'une décision expresse de désaffectation ou de déclassement. L'article 12 de la loi du 10 avril 1841 s'écarte donc de ce précepte par le seul fait du défaut d'usage, sans qu'intervienne la moindre décision de l'autorité communale”*.

D'ailleurs, la Cour de Cassation, dans l'arrêt nr.9.551 du 13 janvier 1994, voulut donner à l'exception contenue dans l'article 12 de la loi de 1841 l'acception la plus étroite possible. Elle décida qu'un tiers pouvait acquérir un chemin vicinal par prescription trentenaire à condition de prouver **l'absence de tout passage du public** sur cette voie pendant cette période. Ainsi pour la Cour de Cassation, le chemin vicinal reste à usage public et est dès lors imprescriptible même si les citoyens n'y passent qu'occasionnellement (Michèle Boverie, Mouvement Communal n°4/1995, Jurisprudence, p.226). Il est clair qu'un passage occasionnel ne laisse pas nécessairement de traces visibles sur le terrain, argument régulièrement invoqué pour affirmer qu'une voie n'est plus utilisée.

Dans un commentaire de D. Déom sur cet arrêt de la Cour de Cassation, on peut lire les considérations suivantes, qui vont dans le même sens : *“A l'examen, on s'aperçoit qu'en réalité l'article 12 (de la loi du 12 avril 1941), s'il confirme le principe général (de l'imprescriptibilité), y apporte surtout une restriction d'une portée pratique considérable. En règle générale, les biens du domaine public restent en effet couverts par une imprescriptibilité absolue aussi longtemps qu'ils font partie du domaine public. Or, normalement, seule une décision de désaffectation expressément adoptée par l'autorité compétente peut faire glisser un bien du domaine public vers le domaine privé de l'administration. Sans doute admet-on dans certains cas la possibilité d'une désaffectation tacite, mais encore faut-il que des circonstances particulières permettent de lever toute équivoque quant à l'intention de l'autorité compétente. Dans ce contexte, un bien du domaine public demeure donc imprescriptible aussi longtemps qu'il n'est pas expressément ou tacitement désaffecté. Peu importe que le passage du public soit fréquent, occasionnel ou même inexistant.*

L'article 12 de la loi du 10 avril 1841 déroge à ces principes en admettant que l'imprescriptibilité est levée dès la cessation du passage public, c'est-à-dire indépendamment d'un acte administratif de désaffectation expresse ou tacite.

Il est paradoxal de constater que les chemins vicinaux, seuls soumis à la loi de 1841, connaissent ainsi un régime de moindre protection que les chemins ou rues relevant de la voirie communale innommée, alors qu'ils constituent en principe des voies de communication plus importantes. L'abrogation ou la modification de l'article 12 a d'ailleurs été envisagée, notamment sous la pression des mouvements de promeneurs et de randonneurs, qui constatent fréquemment l'obstruction mise au passage du public par les propriétaires riverains de chemins vicinaux.” (Note par D. Déom, Kluwer Editions Juridiques Belgique – Droit communal 95/1, pp.62-63). Mme D. Déom considère que l'arrêt de 1994 cité plus haut rend pratiquement caduque la prescription. Elle en dit qu'il : *« est devenu diabolique de faire jouer la prescription d'autant que la charge de la preuve de l'absence de tout usage public revient au candidat acquéreur »*.

Des voiries sont néanmoins 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.

3.1.8 Manque d'entretien de la petite voirie

D'une manière générale, l'entretien de la petite voirie vicinale ou communale incombe aux communes. Cette mission est différemment assumée selon les lieux. 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. Certes l'utilisation des chemins et sentiers a connu un moment de désaffectation avec l'apparition de la voiture individuelle. Les chemins et sentiers qui étaient avant entretenus par le simple passage des usagers ont été envahis. Mais depuis un certain nombre d'années, cette utilisation trouve un regain

d'intérêt et les candidats utilisateurs sont toujours plus nombreux. Certaines petites voiries mériteraient dès lors une remise en état.

3.1.9 La circulation de véhicules motorisés : Conflit entre les usagers doux et les motorisés

Ces dernières années, on assiste à un développement de la pratique du quad qui vient se cumuler aux autres véhicules motorisés, 4x4 et motos sur les chemins et sentiers, parfois en très grande concentration. 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. En effet ils pratiquent trop souvent des vitesses irresponsables qui ne leur permettent pas d'éviter un autre usager.

En forêt, selon le décret du Ministre Lutgen, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1996, l'accès des véhicules à moteur est interdit (sauf motif 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.

3.1.10 Les réaménagements 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 et/ou les talus et/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 alors le sol jusqu'au ras du béton, ne laissant même plus la distance légale entre leur culture et le passage ; 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 adapté aux chemins engendrent des dégâts sur une largeur beaucoup plus importante que l'emprise de l'assiette. Ce type de réaménagement des voiries, entraîne de plus une circulation motorisée indésirable (même si elle n'est pas autorisée). D'autres types d'aménagement existent pourtant qui permettent la circulation aisée du charroi agricole sans détruire le caractère champêtre des chemins et ayant un impact environnemental moindre (ex : Aménagement proposé par le Groupe d'étude de la stabilisation faculté des sciences agronomiques de Gembloux à l'instigation de M. Guy Lutgen).

Si certaines voies vertes doivent être aménagées pour pouvoir être accessibles à tous, PMR 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 PMR. Toutefois de tels aménagements ne sont pas généralisables, entre autres pour des raisons économiques (1 km de RAVeL coûte entre 75 000 et 150 000 € selon Michel Lebrun, ex ministre de tutelle du RAVeL).

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.

4 Nos demandes : Elles ont pour but de favoriser le maintien et le développement d'un maillage dense de chemins et sentiers à l'intention des usagers doux (piétons, cyclistes et cavaliers).

4.1 Mettre fin au « détricotage » des petites voiries vicinales

4.1.1 Qu'il n'y ait plus de suppression de chemins et sentiers vicinaux

La fermeture de sentiers et chemins vicinaux doit devenir tout à fait exceptionnelle. Mme A. Vanboterdal (DGPL) a invité ses services à se laisser guider par l'analyse de MULLIE : « La suppression d'un chemin ou d'un sentier, à moins qu'elle ne soit motivée par des considérations d'utilité publique, ne doit être autorisée que lorsque le chemin ou le sentier est notoirement inutile ». Précisant que cette inutilité doit être considérée dans une réflexion de développement durable.

Le milieu associatif soutient cette position et rappelle que des tronçons peu ou pas fréquentés aujourd'hui, pourront demain être disponibles pour réaliser un maillage dans le cadre d'un réseau de voies lentes. A ce titre, quasiment aucun chemin ne peut être considéré comme notoirement inutile. Si le tronçon est supprimé ce potentiel de maillage est compromis, sauf expropriation pour cause d'utilité publique. De plus, toute voirie vicinale, même si son utilité peut être contestée pour les déplacements, reste toujours utile pour les activités en plein air de détente et/ou de découverte, garante de santé physique et mentale.

Les voies sans issue sont aussi utiles et doivent être conservées. D'une part, elles sont des voies publiques de pénétration dans notre environnement, utiles notamment dans le cadre de l'éducation. D'autre part, ces voies aujourd'hui sans issue pourront être intégrées dans un futur réseau de voies douces. En effet, nombre de voies sans issue résultent de fermeture dans une commune voisine (avant fusion par exemple), pour lesquels il serait beaucoup plus opportun de rouvrir la partie fermée que de fermer la partie encore existante. Les voies parallèles sont aussi à conserver étant donné qu'elles permettent de réaliser des boucles pour les promeneurs.

D'une manière générale, en cas de conflits, l'intérêt collectif d'un réseau adapté à sa fonction de déplacements tant utilitaires que de loisirs, doit primer sur les intérêts particuliers.

Il est important de rappeler que lors d'urbanisation de nouvelles zones (lotissement, zoning), si des voiries vicinales existent, les procédures prescrites par la loi de 1841 doivent être suivies pour qu'elles soient déplacées ou supprimées. Il est bien entendu que le souci de conserver un passage doit primer sur l'intérêt privé.

Il en va évidemment de même lors de la création de nouvelles routes ou autoroutes ; le Ministère de l'Équipement et des Transports ne peut être au-dessus des lois.

4.1.2 Que les services d'urbanismes vérifient (ou demandent que soit procédé à la vérification de) la compatibilité des projets visés par un permis avec les voiries vicinales, par consultation de l'Atlas.

Pour les cas où des bâtiments ont été construits sur des chemins et sentiers vicinaux avec délivrance d'un permis, il faudrait que soit procédé (quand c'est possible) au déplacement de la voirie.

Pour ce type d'usage, la numérisation de l'Atlas serait très utile.

4.1.3 Que le remembrement ne soit plus synonyme de disparition de chemins et sentiers vicinaux

Dans l'intérêt public, il faut que dans le cadre des remembrements soient associés d'autres acteurs que les propriétaires, les agriculteurs et leur ministère. Les opérations de remembrement ne peuvent plus se dérouler sans respecter les procédures prévues par la loi sur la voirie vicinale, notamment celles de redressement et de suppression, dont l'enquête publique. Les ministères chargés notamment du tourisme et de la mobilité doivent être associés à la démarche.

4.1.4 Que les voiries vicinales jouissent de la même imprescriptibilité que tous les biens publics

4.1.5 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.

Il faudrait qu'une circulaire administrative prévoyant une meilleure procédure d'enquête soit réalisée (ce qui peut se faire en de meilleurs délais que ceux nécessaires pour la révision de la loi)

Il en va de même pour les possibilités de recours lors de l'affichage par la commune de l'arrêté de la députation permanente.

4.1.6 Qu'il soit mis fin aux usurpations

Une application plus stricte de la loi de 1841 (chapitre 4) 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 est nécessaire. Beaucoup de problèmes actuels sont simplement dus à la non-application, par les autorités responsables, des réglementations existantes. Si les lois et règlements avaient été régulièrement appliqués, beaucoup de problèmes auraient pu être évités.

En ce qui concerne les sentiers qui traversent des pâtures par exemple, une application stricte de la réglementation sur les entraves à la circulation (loi de 1841 et règlements provinciaux) demande qu'un passage soit aménagé, sous forme de chicane, de tourniquet ou par tout autre moyen, dans toute clôture délimitant une pâture. Si nécessaire, la sécurité du public doit être assurée par une clôture de part et d'autre du sentier. Il faut se rappeler que le droit de se déplacer est primordial à la liberté de chacun.

4.2 Mieux entretenir et aménager les petites voies publiques

4.2.1 Que les communes entretiennent et valorisent leurs petites voiries

Il doit être rappelé 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'aide 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. Il est néanmoins vrai que pour qu'une véritable politique en faveur des petites voiries destinées aux usagers doux soit développée, plus de moyens devront y être alloués.

Il faut que les communes se rendent compte que les petites voiries locales sont aussi une chance pour leur développement local et non pas seulement une charge. Il y a là un gros travail de sensibilisation à faire auprès de certaines communes. En effet, un bon maillage de petites voiries est notamment un gage de meilleure qualité de vie pour la population communale, mais aussi un critère important dans le choix de lieu de vie, de vacances....

4.2.2 Qu'il y ait certains aménagements des petites voies publiques

L'aménagement et l'entretien des petites voies publiques est un gage de développement de leur utilisation. L'aménagement de zone de repos (banc), d'aire de pique-nique sont autant d'éléments qui rendent les itinéraires plus conviviaux et par-là même plus attrayants pour les usagers, dont les touristes. L'aménagement comprend aussi le balisage. Celui-ci est primordial, il permet aux usagers de découvrir des itinéraires, d'être assurés qu'ils sont bien sur des voies publiques et de ne pas se perdre. Le balisage est bien évidemment utile pour le tourisme mais aussi pour la population locale. Le balisage offre aussi l'intérêt d'augmenter la fréquentation du chemin ou du sentier donc de diminuer les frais de son entretien. On veillera à ce que le balisage soit discret et lisible.

Il faut que les aménagements soient réalisés dans un souci de préservation de la nature. A ce titre il faut veiller à conserver les haies et talus qui les bordent, à ne pas combler les chemins creux. Si un revêtement est estimé nécessaire, on veillera à ce qu'il soit perméable et à ce que sa mise en place ne détruise pas le milieu. Pour favoriser l'effet de couloir écologique, les bords des chemins et

sentiers pourront être replantés de haies d'essences indigènes. On veillera cependant à ne pas boucher les vues remarquables.

Les tourniquets placés sur les sentiers rendent impossible le passage à cheval, à vélo et avec poussette, ceux amovibles sont préférables car permettent le passage de tous les usagers doux.

4.2.3 Que les chemins et sentiers soient repris sur les plans et /ou cartes des communes

4.3 Développer un maillage suffisamment dense de chemins et sentiers publics destinés aux usagers doux.

4.3.1 Planifier et organiser un réseau pour les usagers doux

Des outils de planification et d'aménagement du territoire existent qui peuvent remplir cette fonction. Le schéma de structure communal qui doit comporter un chapitre traitant des orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation devrait mieux prendre en compte les modes doux et identifier un réseau de petites voiries locales à leur attribuer. Les Plans Communaux de mobilité comportent nécessairement un volet « modes doux », ils devraient proposer un réel réseau autonome de déplacement à leur usage.

4.3.2 Ouvrir de nouvelles voiries destinées aux usagers doux

La plupart des chemins et sentiers vicinaux existaient avant 1841. Depuis, bien des nouvelles zones ont été urbanisées, leur accessibilité par les usagers doux n'a que rarement été prise en compte, il faut que de nouvelles voiries destinées à ces usagers soient ouvertes là où elles font défaut. On pensera en priorité aux cheminements vers les écoles, les centres sportifs, les lotissements... Là où il n'existe plus de liaison inter-village autres que des voiries à circulation automobile (souvent rapides et sans trottoir), des itinéraires pour les usagers doux doivent être (ré)aménagés. Par ailleurs les réseaux communaux doivent être mis en connexion avec le réseau régional du RAVeL.

Pour ce faire, il faut une application plus fréquente de la procédure d'acquisition par la commune de la vicinalité d'un chemin par une possession trentenaire répondant aux prescriptions de l'art. 229 du Code civil (Cass., 18 mars 1971). Ou encore, l'application de la procédure de l'article 27 de la loi de 1841 pour faire reconnaître les voies lentes, non inscrites à l'atlas, mais devenues publiques par l'usage et pour permettre l'ouverture d'une voirie vicinale en invoquant l'argument d'utilité publique, au même titre que pour toutes les autres voiries (rues, routes et autoroutes).

Les nouvelles voiries nécessaires seront établies dans la mesure du possible par échange et vente volontaire ou à défaut par expropriation. La création d'un « fonds de compensation » entre plus-values et moins-values liées à des modifications de la voirie vicinale devrait être envisagée.

Pour compléter notre maillage, il faudrait aussi réaffecter 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. De plus, ceci présenterait l'avantage d'éviter les culs-de-sac dus aux fermetures. Un nouveau panneau de circulation pourrait être conçu : le panneau traditionnel du cul-de-sac, avec en pointillé le tracé d'une voie pour usagers doux.

Lorsque des nouvelles zones sont urbanisées le long de voiries existantes (urbanisation en ruban, par exemple, le long des nationales pénétrants les villes ou villages) 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.

4.4 Restreindre la circulation des motorisés

Les modes motorisés occupent la grande majorité des voies de déplacement, il faut que des itinéraires en site propre soient établis pour les modes doux.

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 (signal F99a). 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, signal F99c).

4.5 Autres

- Les régions et pays voisins développent aussi une politique en faveur des voies lentes, les contacts doivent être renforcés et une coopération doit se mettre en place.
- La plupart des communes ont dans leur service un conseiller en mobilité dont la formation devrait s'enrichir d'un module relatif aux petites voiries publiques.
- 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 (cf. : sentiers.be ; Lasne Nature).
- Les notaires ont pour tâche d'informer au mieux les candidats acquéreurs. Comme ils sont bien placés pour rechercher les servitudes existantes, y compris celles de passage public, la loi devrait leur interdire de vendre un bien sans garantie à ce sujet.