



etopia

# sauver et promouvoir les sentiers

mode d'emploi  
à l'usage  
de l'action locale

DENIS BRUSSELMANS  
BENOÎT LECHAT

collection  
«biens communs»

Editions Etopia 2011



## LES SENTIERS COMME « BIENS COMMUNS »

### Avant-propos philosophique

Formant la partie à la fois la plus visible et la plus tangible de l'iceberg des biens communs, les sentiers (comme les rivières), constituent une introduction adéquate à ce domaine de réflexions trop longtemps délaissé et pourtant fondamental. Car au-delà des biens communs naturels, l'humanité vit de biens communs construits par la civilisation dans le temps long de l'histoire : depuis les langues que nous avons en partage jusqu'aux traditions de philosophie et de sagesse patiemment élaborées, en passant par les chiffres, la musique, les logiciels libres ou les paysages. Ils forment la trame invisible de nos existences. Leur évidence trompeuse nous aveugle sur leur pérennité. Leur profusion apparemment sans limite nous incite dangereusement à les négliger. Et ils risquent bien de ne jamais apparaître aussi indispensables que lors de leur disparition.

Pris entre le marteau du marché - et son obsession des droits de propriété -, et l'enclume de l'État - et de ses processus standardisés et bureaucratiques -, les biens communs ont été soumis à rude épreuve au cours des derniers siècles. En résulte un affaiblissement général des capacités de résilience de notre planète d'un point de vue environnemental et social. Elles sont en effet aujourd'hui menacées sur les fronts de la biodiversité, du réchauffement climatique, de l'accumulation des déchets, de l'épuisement des ressources et enfin, de l'homogénéisation culturelle. Affronter efficacement ce constat requiert de prendre acte des défaillances du duo Marché/État dans la gestion des biens communs et de réfléchir aux conditions qui permettront une gestion commune de ces biens communs.

Ce pari implique de renverser deux présupposés fondateurs de la gouvernance néolibérale. Tout d'abord, le pessimisme misanthrope qui en constitue le socle anthropologique : la pensée néolibérale identifie en effet la rationalité humaine à l'égoïsme calculateur. Elle s'avère incapable

de comprendre – et a fortiori d’encourager – les logiques de coopération, pourtant empiriquement avérées, indispensables à tout fonctionnement social, mais aussi les « affects de joie » qui se manifestent dans l’action collective, ou encore les logiques de don et de souci du commun. Que l’épreuve des faits ne confirme pas cette anthropologie négative, que les biologistes aient trouvé des fondements génétiques aux comportements coopératifs, que se fassent plus éclatants chaque jour les ravages des politiques publiques fondées sur l’homo economicus, rien de tout cela ne semble susceptible d’ébranler la foi des économistes dans leur sombre credo. À les lire, on en viendrait presque à considérer que l’étalon de la scientificité soit le degré de désillusion jetée sur l’âme humaine.

En matière de biens communs, cette vision morose de l’humanité s’incarne dans le célèbre article de Garrett Hardin sur « La tragédie des Biens communs ». Hardin imagine un pâturage dans lequel chaque éleveur – évidemment égoïste et calculateur – pourrait librement laisser brouter son troupeau. Bénéficiant à court terme de tous les gains d’une éventuelle surexploitation, en risquant de n’être exposé qu’à une fraction seulement des dommages ainsi engendrés, chaque éleveur serait dès lors incité à laisser brouter un maximum de ses animaux au détriment de la pérennité même du pâturage, et donc de l’intérêt commun. De cet exemple imaginaire, des générations d’économistes ont déduit que seule la création de droits de propriété – fussent-ils publics – permettrait de sauver les biens communs de la surexploitation. L’abondance d’exemples de gestions à la fois communautaires et durables, reposant sur la délibération plutôt que la propriété privative, ne semble pas avoir ébranlé cette certitude ânonnée en chœur.

Le deuxième présupposé néolibéral, que la prise en compte des biens communs devrait amener à renverser, est celui du « One size fits all » (une approche taille unique). Ce pauvre slogan qui voudrait faire croire qu’en tout temps et lieu, indépendamment des parcours historiques, des réalités sociales, des diversités philosophiques et même de la nature des biens considérés, s’imposerait naturellement comme optimal un seul et même mode de gestion : essentiellement marchand et accessoirement

étatique. Une fois de plus, ce credo ne résiste pas aux faits. Dans son livre fondateur, *Gouvernance des biens communs*, Elinor Ostrom (Prix « Nobel » d'économie, 2009) montre au contraire à quel point sont variées et distinctes les méthodes permettant de rendre soutenable la gestion des biens communs : pas de recette miracle, ni de panacée, mais des combinaisons d'outils de gestions communautaire, publique et marchande. Partout, elles misent sur les savoirs et les ressources locaux, les tissus symboliques, les spécificités historiques et sociales, et les contraintes et forces qu'apporte chacune de ces dimensions. Entretenir une réserve de pêche au Sri Lanka nécessite des dispositifs d'une autre nature que gérer une nappe aquifère de la Côte Ouest des Etats-Unis. Ce qui apparaît comme une évidence continue pourtant à tenir de l'hérésie pour de nombreux acteurs globaux guidés par la théorie économique néoclassique dominante ou les préjugés néolibéraux.

Au moins autant qu'un guide à destination de l'action locale, ce que vous tenez en mains est donc un manifeste politique, un béliet brandi contre les politiques de l'égoïsme, du repli et de la surconsommation, et une attestation des dimensions irréductiblement multiples de l'humanité. Jouir des ruisseaux, les protéger par une action collective, participer spontanément à leur entretien, c'est aussi prouver le mouvement en marchant et démontrer par l'exemple que les belles ondes de nos rivières ne seront jamais les eaux glacées du calcul égoïste.

Edgar Szoc, coordinateur de la prospective à Etopia



Elinor Ostrom, Prix « Nobel » d'économie 2009, auteure de *Gouvernance des biens communs*. *Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, DeBoeck, 2010





Auteurs : Denis Brusselmans, avocat et Benoît Lechat (Etopia),  
avec la relecture attentive en 2011 de Patrick Dupriez, député Ecolo,  
Sylvianne Gilmont (sentiers.be) et Akémi Roberfroid (Etopia)

© Etopia 2011



## **SENSATION**

Par les soirs bleus d'été, j'irai dans les sentiers,  
Picoté par les blés, fouler l'herbe menue :  
Rêveur, j'en sentirai la fraîcheur à mes pieds.  
Je laisserai le vent baigner ma tête nue.  
Je ne parlerai pas, je ne penserai rien,  
Mais l'amour infini me montera dans l'âme ;  
Et j'irai loin, bien loin, comme un bohémien,  
Par la Nature, heureux - comme avec une femme.

ARTHUR RIMBAUD

## INVITATION À LA BALADE ET À L'ACTION...

Notre territoire est parcouru par un réseau dense de routes. Elles sont aujourd'hui de plus en plus abondamment utilisées, essentiellement par des véhicules motorisés avec toutes les conséquences que l'on connaît sur notre environnement et d'insécurité objective et subjective pour les usagers doux..

Mais bien avant l'apparition de la voiture, les êtres humains se rendaient dans le voisinage en utilisant un réseau composé de chemins et de sentiers. Ce réseau on l'a appelé réseau vicinal, en référence au mot latin « vicinus » qui signifie voisin. Depuis la nuit de temps, celui-ci a connu un lent et patient développement qui a accompagné notre histoire. Après avoir été progressivement délaissé à l'époque industrielle, il est appelé dans un avenir proche à connaître une nouvelle vie de plus en plus riche.

Nos chemins et sentiers vicinaux constituent un véritable patrimoine pour l'avenir à la promotion duquel cette brochure se propose modestement de contribuer. Car l'enjeu est là : ce patrimoine doit être non seulement mieux connu et apprécié sous toutes ses facettes (économiques, naturelles, culturelles...), mais il doit aussi être défendu et protégé par ceux-là mêmes qui s'en servent et qui s'en serviront pour vivre ensemble.

L'objectif de cette brochure est donc de rappeler un certain nombre de données de base et surtout de proposer à ceux qui veulent agir au niveau local de se mettre dans une dynamique de protection et de promotion de ce patrimoine. Elle se veut également un outil à destination de ceux qui sont confrontés à des conflits d'usage ou liés à la destruction de petites voies vicinales. Elle renvoie à cette fin à une étude juridique particulièrement fouillée réalisée en 2006. Cette étude a pu être réalisée grâce au groupe ECOLO du Conseil provincial de Namur. En effet, celle-ci consacre sa dotation annuelle à l'exploration des champs d'activité peu couverts par la Province, ce qui lui permet de déposer devant le Conseil provincial des propositions concrètes d'actions novatrices.

Marc Terwagne, Chef de groupe ECOLO au Conseil provincial de Namur (2000-2006).



## **1. POURQUOI VOULOIR PRÉSERVER LES CHEMINS ET SENTIERS VICINAUX ?**

Les raisons de vouloir préserver ces chemins et sentiers vicinaux, voire de les réhabiliter ou d'en créer de nouveaux sont multiples !

### **Ces chemins et sentiers font souvent partie de notre patrimoine**

Du temps où on se déplaçait plus à pied qu'en auto, ces chemins et sentiers étaient utilisés par une partie importante de la population : les travailleurs qui se rendaient au travail, les écoliers qui allaient à l'école, les paroissiens qui se rendaient à la messe, les chalands ou les clients qui se rendaient à la ville ou au marché, les paysans qui partaient cultiver leurs champs, les exploitants forestiers, les pèlerins... Ces chemins et sentiers ont des choses à nous raconter, ils font partie de notre histoire et nous mènent à des lieux intéressants (bornes, vestiges divers, points de vue originaux...).

### **Les chemins et sentiers constituent des couloirs écologiques, véritables réservoirs de biodiversité**

Les des petites voiries, souvent bordées de bandes herbacées, de talus, de fossés, de haies ou d'arbres, jouent un rôle de couloir écologique et de refuge essentiel pour le maintien de la biodiversité, notamment génétique, en reliant les différents milieux naturels entre eux par un maillage permettant le déplacement de la faune et de la flore à travers le territoire. Traversant des milieux parfois pauvres en biodiversité, parce qu'urbanisés ou cultivés, ces petites voies - que nous aimons emprunter - le seront aussi par les animaux. Ce rôle moins connu des chemins et sentiers n'en est pas moins important. Et il est primordiale de penser, lorsqu'on entend préserver les voies vicinales, à préserver leur impact positif sur la nature, voire à l'améliorer.

## **Se balader sur ces chemins et sentiers, c'est bon pour la santé !**

Pour les jeunes ou vieux pensionnés, comme pour les actifs, les chemins et sentiers vicinaux sont des espaces de découverte infinis, qui améliorent la santé et la qualité de vie et offrent des possibilités multiples de loisirs. Le succès des marches populaires et des initiatives visant à promouvoir de nouveaux itinéraires en est la preuve ! Une heure de marche, ce sont sept jours de vie gagnés, dit l'adage populaire...

## **Réhabiliter et baliser des sentiers, c'est renforcer le tourisme de proximité !**

Notre espérance de vie augmente chaque année et, avec elle, notre temps de loisirs après le travail. Nos provinces regorgent de beaux lieux à visiter, dans le cadre d'un tourisme d'un jour ou à tout le moins de courte durée, pas loin de chez soi. Réhabiliter un sentier, mettre à jour les cartes, tracer des itinéraires de promenade et les promouvoir, tout cela contribue à renforcer l'attrait de nos vertes campagnes.

## **Les chemins et sentiers sont un atout pour une mobilité plus douce**

Pour accepter d'abandonner sa voiture au profit d'un peu de marche, il faut disposer des chemins ou sentiers réellement accessibles, en bon état, plus sécurisants et, tant qu'à faire, permettant des itinéraires plus courts que les voies carrossables. Bien souvent, cette voirie alternative a été abandonnée au profit de routes. Réhabilitée, elle peut servir d'itinéraire bis, permettant d'éviter les passages ou les endroits dangereux. En agglomération, les chemins de messe, qui serpentent entre les jardins particuliers, sont des itinéraires à redécouvrir !

## **2. CHEMINS ET SENTIERS DANS LA LÉGISLATION BELGE**

Si nous voulons protéger et valoriser efficacement le patrimoine des sentiers et chemins vicinaux, il faut nous replonger dans le droit. Certains textes sont déjà anciens, d'autres ont été remis à jour plus récemment.

Plusieurs sources nous aident à nous y retrouver: la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, le code forestier wallon de 2008, le Code de la Route et le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE) .

### **2.1 La loi de 1841**

- Elle a été rédigée à une époque où de plus en plus de propriétaires privés cherchaient à s'approprier tout ou partie de l'assiette des petits chemins ruraux et parfois à entraver leur accès. De plus, l'état d'entretien était souvent précaire et les usages, coutumes et règlements hérités de l'Ancien Régime variaient très fort d'une région à l'autre.
- Elle veille donc à réaliser un inventaire de la voirie publique à préserver, à unifier son régime juridique et à établir des mesures assurant l'entretien, l'administration et la police des chemins,
- La loi de 1841 vise donc à défendre ce réseau de communication et à le maintenir accessible au plus grand nombre tout en respectant scrupuleusement les limites de la propriété privée.
- Les parlementaires qui ont rédigé la loi n'ont pas voulu donner de définition trop strictes aux mots qu'ils employaient.

Un député a ainsi déclaré que « les chemins vicinaux en Belgique, appartiennent à tous et n'appartiennent à personne. Il n'y a pas d'inconvénient à ajouter le mot « sentiers » ; mais quand même on ne l'ajouterait pas, les sentiers ne seraient pas moins compris dans la loi ».

- Le grand mérite de la loi de 1841 est d'avoir imposé la réalisation dans chaque commune de Belgique d'un Atlas des chemins et sentiers vicinaux qui devait constituer un relevé exhaustif et précis de tous

les chemins du territoire d'une même commune considérés comme utiles à la circulation publique et nécessitant une protection spéciale.

A noter que, s'agissant de la Belgique de 1841, il n'y a donc pas eu de réalisation d'Atlas dans les « cantons de l'Est »)

L'Atlas indique précisément la largeur praticable. Le terme chemin vicinal est très généralement utilisé pour des voies de largeur supérieure à 1,20 m. Jusqu'à cette dimension, on reprend le plus souvent le terme 'sentier'.

### **La loi comporte 39 articles répartis en 5 chapitres.**

Le chapitre I traite de la reconnaissance et de la délimitation des chemins vicinaux : il indique la méthode d'élaboration de l'Atlas communal des chemins et sentiers vicinaux qui devait être réalisé endéans les deux ans de la date de publication de la loi afin de les reconnaître en tant que bien public ; ce chapitre ne présente donc plus qu'un intérêt historique.

Le chapitre II établit l'obligation de maintien et d'entretien des chemins vicinaux à la charge des communes ; il contient pour le reste des dispositions relatives au financement de cet entretien, dispositions qui ne sont, pour la plupart, plus d'application aujourd'hui.

Le chapitre III indique la procédure et les autorités compétentes dans le cadre d'élargissement, de redressement, d'ouverture et de suppression des chemins vicinaux. En règle générale, l'initiative émane du Conseil communal, mais la décision appartient au Collège du Conseil provincial. Une enquête publique doit être organisée par la commune avant toute ouverture, suppression ou « changement » d'un chemin vicinal.

Le chapitre IV traite de la police des chemins vicinaux, soit les modes de constat et de répression des infractions commises en matière de voirie vicinale. Les constats peuvent être opérés par les bourgmestres et échevins, les agents de la police communale et les commissaires voyers. Les peines prononcées ne pourront excéder celles de simple police, mais le tribunal peut, en plus de la pénalité, imposer la réparation matérielle de l'infraction aux frais du condamné.



Le chapitre V prévoit l'adoption de règlements provinciaux (un par province) destinés à contenir des mesures d'exécution de la loi.

Chaque règlement provincial est rédigé de manière légèrement différente, mais ils contiennent tous des dispositions relativement similaires - en particulier en matière de police - qui complètent celles de la loi. Les règlements provinciaux contiennent des restrictions précises concernant notamment l'usage autorisé de la voirie vicinale, ses aménagements, les constructions adjacentes, l'élagage de la végétation, etc.

La loi et les différents règlements provinciaux sont disponibles sur le site [www.sentiers.be](http://www.sentiers.be).

## **2.2 Le Code forestier de 2008 :**

Le code forestier de 2008 (qui a remplacé la loi du 19 décembre 1854) donne une définition des termes « chemin » et « sentier » ayant valeur en forêt et précise qui peut y circuler.

Sentier : voie ouverte à la circulation du public, étroite, dont la largeur, inférieure à un mètre, n'excède pas celle nécessaire à la circulation des piétons ;

Chemin : voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général.

La largeur des voies vicinales est clairement indiquée dans les Atlas. En règle générale, les voies plus étroites y sont dénommées sentiers et les plus larges, chemins.

## **2.3 Le Code de la Route :**

L'arrêté royal du 1er décembre 1975 reprend aussi les notions de chemins et sentiers :

« Le terme «sentier» désigne une voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons. »

« Le terme «chemin de terre» désigne une voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général. »

#### **2.4 Le CWATUPE (Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie) :**

Ce code détermine spécifiquement les modalités d'ouverture, modification et suppression des voiries communales. Les voiries visées par la loi de 1841 sont explicitement exclues du champ d'application du CWATUPE.



### **3. QU'EST-CE QUE L'ATLAS DES CHEMINS ET SENTIERS VICINAUX ?**

Chaque commune de Belgique (à l'exception des communes situées dans les cantons de l'Est qui n'étaient pas belge en 1841) est donc censée disposer d'un Atlas dans lequel tous les chemins et sentiers vicinaux de la commune sont relevés.

L'Atlas est la référence des chemins et sentiers vicinaux, il a valeur légale.

Il est constitué de deux parties :

- les plans sur lesquels sont tracés les chemins et sentiers,
- les tableaux descriptifs qui reprennent des informations sur chacun des chemins et sentiers.

En cas de divergence, les indications du tableau descriptif priment sur celles du plan.

Les originaux de l'Atlas sont conservés à l'administration communale ; l'autorité provinciale dispose d'un double de l'Atlas de toutes les communes de la province. Ce double servira à reconstituer l'exemplaire communal en cas de perte.

L'Atlas est tenu à jour par l'administration communale lors de chaque décision de création, modification ou suppression d'éléments de la voirie vicinale. En pratique, il n'est pas question de porter des indications sur l'Atlas original, mais d'y joindre en annexe une copie des décisions qui ont été prises. Ces annexes détenues par la Province sont généralement conservées dans des boîtes séparées. Dans de nombreuses communes, la bonne tenue de l'Atlas n'est malheureusement pas une priorité des administrations communales.

Seuls les chemins et sentiers repris dans l'Atlas sont soumis au régime de la loi de 1841 et des règlements provinciaux. Si la voirie n'est pas indiquée dans l'Atlas, c'est qu'il s'agit, suivant le cas, d'une voirie communale, provinciale ou régionale (ex-nationale).



Un chemin ou un sentier peut être créé par le simple usage pendant plus de trente ans, mais il ne deviendra vicinal que par une décision explicite de l'autorité compétente.

L'Atlas original, réalisé au XIXe siècle, n'est pas d'une consultation aisée ; outre les erreurs de mesurage inhérentes aux moyens techniques utilisés à l'époque, le tracé des chemins et sentiers est souvent inintelligible sans disposer, en parallèle, d'une carte récente, idéalement à la même échelle, soit 1/10.000e ou 1/2.500e .

Cette dernière échelle est suffisamment détaillée pour établir avec précision l'assiette de la voirie.

### **Quelques remarques :**

Tous les chemins ou sentiers publics existants lors de la confection de l'Atlas de 1841 n'y ont pas été nécessairement repris. Ce faisant, la commune concernée ne leur donnait pas la même protection et les mêmes garanties d'entretien que pour les chemins repris dans l'Atlas. Pour autant, cela ne veut pas dire qu'ils ne font plus partie du domaine public.

Les communes des cantons de Malmedy, Eupen, Saint-Vith, incorporés à la Belgique en 1919, n'ont pas d'Atlas. Il n'y a donc pas aucun chemin vicinal au sens légal du terme. Pourtant l'Est de la Belgique recèle un vaste réseau de petites voiries publiques.

Il n'y a pas de différence de traitement, dans la loi de 1841, entre un chemin dont l'assiette appartient au public et un chemin dont l'assiette appartient à un privé mais grevé d'une servitude vicinale de passage. La plupart du temps, un tel chemin est appelé «sentier vicinal» car la largeur de la servitude ne dépasse pas en général 1,20 m.

Suite à la fusion des communes, les Atlas ont été regroupés dans l'administration de la nouvelle entité résultant de la fusion. On ne s'étonnera pas que, d'une ancienne commune à l'autre, l'état des Atlas soit très variable.



#### **4. QUE POUVONS-NOUS FAIRE POUR CONSERVER NOTRE PATRIMOINE DE SENTIERS ET DE CHEMINS ?**

La chose la plus évidente et la plus facile à réaliser est de les emprunter à toutes les occasions et de créer ces occasions.

En effet, un chemin qui n'est pas utilisé risque de disparaître :

- Physiquement : l'assiette n'étant le plus souvent pas indurée (càd que le sentier n'est ni bétonné, ni macadamisé et est parfois recouvert de pavés), la végétation reprend très vite ses droits et, en quelques années, le passage n'est plus possible (orties, ronces, arbustes en tous genres et recouvert ensuite d'arbustes). Au bout de trois à cinq ans, c'est la disparition du chemin, réversible par l'usage régulier, voire, dans certains cas, par des travaux de réhabilitation.
- Juridiquement : la loi de 1841, en son article 12 dispose que « les chemins vicinaux, ..., sont imprescriptibles aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public ». Cet article fait (faisait) des chemins vicinaux le seul bien public prescriptible ! C'est-à-dire que leur non usage plus que trentenaire leur fait (faisait) encourir le risque d'une demande de prescription par le(s) propriétaire(s) riverain(s) qui se les seraient appropriés de facto. Dès septembre 2012, suite au vote du décret 234 par le Parlement wallon, la voirie vicinale ne sera à l'avenir plus prescriptible (voir point 8). En tout état de cause, une voirie vicinale n'est effectivement prescrite que si un juge en a donné « pour droit la prescription ». Le plus souvent, en matière de prescription, le « candidat acquéreur » lance citation contre la commune. Il est alors primordial que la commune évoque l'arrêt de la Cour de Cassation (9 551 du 13/01/94) qui stipule que la preuve de non usage est à charge du candidat acquéreur et que la disparition suppose la cessation complète de l'usage public. En d'autres termes, la notion d'usage public inclut les actes de passages accidentels et isolés. Il sera alors aussi utile de réunir des preuves ou témoignages d'usage de la voie en question.

- Administrativement : lorsqu'un chemin n'est plus utilisé, les autorités communales peuvent estimer qu'il a perdu toute utilité et acquiescer aux demandes de riverains de leur en céder la propriété. La décision finale de désaffecter ou non le chemin est prise par le Collège provincial. Des recours auprès du gouvernement sont possibles.

## **C'EST DU VÉCU !**

*Le chemin vicinal serpente à travers prairies et bosquets. Sur la partie centrale de son itinéraire, il traverse en oblique une grande pâture de plusieurs hectares pour plonger ensuite dans un petit bois de sapins.*

*La double clôture (à l'entrée et à la sortie de la pâture) empêche la traversée ; les promeneurs, réguliers sur cet itinéraire, empruntent, à titre alternatif, un chemin de terre bien tracé qui contourne la pâture sur deux de ses côtés. Un beau jour, le chemin de terre lui-même est fermé par une double grille !*

*Les utilisateurs s'adressent à l'exploitant qui leur rétorque que le chemin en question est privé, ce qui s'avère exact. D'autre part, le propriétaire de la pâture invoque la prescription à son avantage...*

*L'affaire se termine par un jugement du Juge de Paix du canton qui constate que si la servitude publique de passage sur le chemin vicinal s'est bien éteinte par non usage de plus de trente ans, les promeneurs ont toutefois acquis un droit de passage sur le chemin de terre contournant la pâture du fait de son utilisation à cette fin pendant plus de trente ans (preuve dûment apportée par les témoignages d'utilisateurs). En quelque sorte, la prescription extinctive coiffée au poteau par la prescription acquisitive. Tel est pris qui croyait prendre...*

*Seul bémol : le chemin de terre contournant la parcelle n'acquiert pas le statut de chemin vicinal ; ce statut ne peut résulter que d'une décision explicite du Conseil communal.*

## **5. COMMENT POUVONS-NOUS PRÉVENIR LES CONFLITS ENTRE LES USAGERS ET LES PROPRIÉTAIRES ?**

Il s'agit en toutes circonstances de promouvoir autant que possible le dialogue. La concertation est le meilleur outil de prévention des conflits. Il existe dans la plupart des communes au moins une association, un club sportif ou un mouvement de jeunesse qui s'intéresse aux chemins et sentiers, le plus souvent pour en être utilisateur régulier.

- La participation à une structure collective permet la mise en commun des idées et des ressources et autorise des initiatives de terrain peu imaginables individuellement (rallye pédestre, cycliste, équestre, opération de nettoyage et d'entretien, balisage d'itinéraires de promenade).
- Un groupe de citoyens organisé est toujours plus crédible que des citoyens isolés, tant auprès des interlocuteurs « officiels » (administrations, autorités judiciaires, écoles, mais aussi sponsors et mécènes) qu'auprès des riverains (qu'ils soient à l'origine de troubles ou sollicités comme partenaires de gestion).
- L'idéal de la concertation est d'aboutir à l'élaboration d'une convention tripartite (utilisateurs/administration/riverains) permettant d'assurer une gestion dynamique et positive des chemins et sentiers de la commune.

L'échange d'informations et la compréhension mutuelle sont les gages d'une gestion harmonieuse des chemins et sentiers. La convention tripartite est l'outil de gestion idéal.

Exemple de convention tripartite :

ENTRE

L'asbl LES AMIS DU CHEMIN DE TERRE,  
La Commune de MONTERROIR  
Le Baron A. d'UBOIS, propriétaire terrien,  
et Monsieur E. DELPATURAGE, agriculteur,

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

1. Monsieur DELPATURAGE s'engage à laisser libre de toute entrave les chemins et sentiers portés à l'Atlas de Chemins vicinaux sous les n° 18, 34 et 62 constitués sur les terres qu'il exploite dont le Baron d'UBOIS est propriétaire.
2. Afin de préserver la quiétude du bois dit des FEUILLUS, la Commune de MONTERROIR s'engage à procéder au déplacement de la portion du chemin vicinal n° 34 située entre les repères A et A' portés sur le plan annexé, vers le nouveau tracé figuré par un trait rouge sur le plan annexé.  
La Commune procèdera aux formalités prévues par la loi du 10 avril 1841 et le Règlement provincial sur les voiries vicinales pour assurer la bonne fin de l'opération prévue au paragraphe précédent, dans les quatre mois de la signature de la présente convention.
3. Le Baron d'UBOIS accepte le déplacement du chemin vicinal n° 3.
4. L'asbl s'engage à assurer un entretien bisannuel des chemins et sentiers n° 18, 34 et 62 par fauchage, élagage et suppression de toute entrave naturelle.
5. La Commune s'engage à procéder aux éventuels gros travaux nécessaires pour restaurer le passage sur les chemins et sentiers n° 18, 34 et 62 en cas d'entrave exceptionnelle dépassant le cadre de l'entretien ordinaire effectué par l'asbl, dans les deux mois de la lettre de l'asbl lui indiquant précisément les entraves à lever.
6. Les parties s'engagent à exécuter la présente convention de bonne foi.  
En cas de différend sur les modalités d'exécution de la convention, les parties conviennent de recourir par priorité et avant toute instance judiciaire, à la médiation volontaire par l'entremise de Madame F. ONSICALME, qui a la confiance des parties.

Fait à la Maison Communale de MONTERROIR le 12 février 2002, en trois exemplaires originaux.



## **6. QUELLES SONT LES OPPORTUNITÉS LÉGALES DONT NOUS POUVONS NOUS SERVIR POUR DÉFENDRE ET PROMOUVOIR LES SENTIERS ?**

La vie administrative de la commune est jalonnée d'occasions de participer à l'élaboration des outils de gestion. Profitons-en !

Les enquêtes publiques sont des opportunités uniques de faire connaître ses observations sur un projet touchant aux chemins et sentiers.

- En matière d'urbanisme communal, les décisions administratives sont précédées d'une enquête publique, en particulier (pour les permis) lorsqu'elles amènent une transformation quelconque à la voirie.
- Dans certaines communes, un plan de mobilité, un plan de développement rural, un ou plusieurs plan(s) communal(aux) d'environnement et de développement de la nature sont en cours d'élaboration. De près ou de loin, ils concernent inévitablement des aspects liés aux voiries et en particulier aux chemins et sentiers.

Les citoyens pourront apprécier la pertinence des choix de l'auteur de projet et faire connaître leurs observations lors d'une enquête publique qui porte sur les projets de plan.

Les commissions consultatives communales constituent des structures citoyennes destinées à apporter une aide à la décision des autorités communales dans diverses matières.

La Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire (CCATM) est la plus connue mais l'élaboration des outils planologiques évoqués ci-avant s'accompagne obligatoirement de la constitution d'une commission consultative qui peut aussi être la CLDR (Commission locale de développement rural) si la commune s'est engagée dans une démarche de PCDR.

En faire partie est une garantie non seulement de disposer de toute l'information requise en temps utile mais aussi d'exercer, par les avis rendus par la commission, une influence certaine sur la décision finale.

## VU A LA CCATM

*(Commission Consultative d'Aménagement du Territoire et de Mobilité)*

*Un dossier de demande de permis de lotir est déposé à l'administration communale. Le projet impliquant l'ouverture d'une nouvelle voirie, les mesures particulières de publicités sont mises en oeuvre (enquête publique) et la CCAT est consultée.*

*Lorsque le dossier est évoqué à la réunion de la CCAT, il ne contient pas la moindre allusion à l'existence d'un chemin vicinal.*

*Heureusement, un membre zélé et âgé de la CCAT a réveillé ses souvenirs et fait part de sa conviction de l'existence d'un chemin. Apparemment, la consultation de l'Atlas n'était pas monnaie courante dans cette commune !*

*Pourtant, il existe une obligation de régler les questions relatives aux modifications des voies vicinales avant l'introduction d'une demande de permis.*

*Vérification faite, il s'est avéré que le chemin traversait la parcelle de part en part, en provenance du plateau agricole pour déboucher sur la grande voirie (route régionale).*

*Comme un doute existait sur l'époque de sa désaffectation par le public, le conseil communal a décidé de modifier son tracé sur la parcelle destinée à être lotie pour le rendre compatible avec la voirie intérieure à créer.*

*Et dans la foulée, avec l'accord du propriétaire des parcelles agricoles voisines, le chemin a été réouvert sur la totalité de son tracé, permettant à tous – dont les futurs habitants du lotissement – d'accéder au réseau de chemins du plateau agricole, utiles pour l'exploitation mais aussi pour la promenade.*

*Bref, une bonne affaire pour tout le monde.*

## **7. COMMENT PARVENIR À DÉMINER LES CONFLITS RELATIFS À L'USAGE DE LA VOIRIE VICINALE ?**

### **7.1 La première chose à entreprendre est de constater**

D'abord sur le terrain ensuite auprès des administrations.

#### **Sur le terrain:**

Quelle est la nature exacte du problème ?

#### **Les cinq situations conflictuelles les plus fréquentes sont :**

- 1 présence d'une clôture ou d'une barrière en travers du chemin ;
- 2 disparition du chemin dans une parcelle cultivée ou boisée ;
- 3 construction ou dépôt de matériaux sur l'assiette du chemin ;
- 4 présence d'indications (panneaux) interdisant l'accès ;
- 5 praticabilité diminuée ou nulle, dégradation de l'assiette.

#### **Les données à rassembler sont :**

- 1 description précise, métrage ;
- 2 photographies ;
- 3 témoignages (de riverains ou d'utilisateurs) ;
- 4 premiers indices de responsabilité.

#### **Auprès des administrations :**

- 1 consultation de l'Atlas et de ses mises à jour (décisions du Collège provincial) ;
- 2 consultation de la matrice des plans cadastraux : qui est propriétaire de l'assiette ?
- 3 consultation d'une personne ressource :
  - au niveau communal : employé ou échevin compétent ;
  - au niveau provincial : commissaire voyer ou service technique provincial.

#### **Bon à savoir 1 :**

Le constat précis et objectif des éléments du conflit est indispensable.

Tous les moyens de preuve sont permis, pour autant que l'on reste dans les limites de la légalité (pas de violation de propriétés privées).

Les informations recueillies doivent permettre d'apporter toutes les indications requises lors des démarches auprès de l'administration.



Profiter d'être sur les lieux pour essayer de rassembler des témoignages, ce qui permettra d'éviter des démarches inutiles (entrave temporaire, situation accidentelle, bonne foi manifeste du responsable).

Dans l'attente de la confirmation des indications de terrain par une consultation de l'administration, éviter tout comportement de nature à envenimer le conflit (bris de clôture, passage en force, invectives).

Les indications cadastrales ne sont pas mises à jour rapidement ; si un doute subsiste, il faudra consulter l'administration de l'enregistrement.

Il faut savoir qu'il n'est pas obligatoire de faire apparaître les servitudes de passage public au cadastre ou sur les actes de ventes des notaires.

Si l'infraction est confirmée après le recueil des données à l'administration, tenter de se ménager la collaboration des autorités communales en montrant une détermination raisonnable.

### **Bon à savoir 2 :**

Les communes ont la possibilité de limiter l'autorisation de circuler à certains usagers en apposant des panneaux F99. On pourra ainsi éviter certaines résistances à la réouverture de chemins liées aux craintes qu'y circulent des véhicules motorisés.



## **7.2 La seconde chose à faire, c'est de parler**

En cas de conflit, il est important d'entrer en dialogue avec tous les acteurs :

- utilisateurs potentiels ;
- le responsable de l'entrave : propriétaire riverain, agriculteur, utilisateur ;
- les autorités communales et le commissaire voyer ;
- les tiers médiateurs : association locale, personne de confiance.

### **Bon à savoir :**

- Le dialogue est une étape indispensable, sous peine de blocage immédiat et d'obligation de recourir au pouvoir judiciaire, qui doit rester la réponse ultime.
- Le responsable de l'entrave aura le plus souvent d'excellentes justifications de son comportement. La compréhension est la meilleure base de solution.
- Les autorités administratives sont parfois responsables de l'entrave. Dans ce cas, le dialogue est parfois plus difficile...
- En cas d'échec du rapport direct, ne pas hésiter à faire appel à des tiers connus pour leur compétence, leur autorité ou leur habileté à résoudre le conflit. Tous les moyens sont bons pour parvenir au but, le plus rapidement et le plus simplement possible.
- Utiliser au besoin la menace de sanctions administratives et/ou judiciaires en cas de refus de cessation de l'infraction. La bonne intelligence avec les autorités compétentes constitue un atout décisif dans ce cadre.
- Si un accord se dégage sur la restauration du passage, quelles qu'en soient les modalités, prévoir impérativement la rédaction d'un écrit qui formalise les engagements des parties, sans oublier d'y indiquer les délais d'exécution. Ce document pourra, le cas échéant, permettre de rappeler à chacun ses engagements et éventuellement servir de pièce si le dossier part en justice.

### **Une piste intéressante en cas de conflit : la médiation**

Une loi du 21 février 2005 complète le Code judiciaire par une septième partie intitulée « La médiation ».

Chaque partie en conflit peut à tout moment proposer une procédure de médiation, même si une instance en justice est en cours. La médiation suspend la procédure judiciaire. La médiation ne peut naturellement débiter que si les parties sont toutes d'accord d'y recourir. Chacun peut décider de mettre fin à la médiation à tout moment.

La médiation fait intervenir dans le débat une personne tierce disposant de compétences spécifiques permettant une approche nouvelle du conflit. Le médiateur doit être agréé suivant une série de critères permettant de s'assurer de sa compétence. Il est choisi librement par les parties.

Le médiateur n'a pas le pouvoir d'un juge ou d'un arbitre ; il ne peut que favoriser l'émergence d'une solution acceptée par les parties. Il n'exerce aucune contrainte et n'impose aucune solution.

La proposition de médiation peut émaner des parties en conflit, avant ou pendant une procédure judiciaire, mais elle peut aussi être proposée par le juge saisi du dossier. Dans ce cas, l'accord des parties est toutefois indispensable. La médiation peut concerner la totalité ou seulement une partie du litige.

Les parties s'entendent pour organiser toutes les modalités pratiques de la médiation (choix du médiateur, calendrier des réunions, échange de pièces, audition de tiers, vue des lieux,...).

Une caractéristique essentielle de la médiation est son caractère confidentiel : le médiateur lui-même est tenu à la plus totale discrétion et les pièces et écrits échangés par les parties ne pourront être utilisés lors d'une éventuelle procédure judiciaire ultérieure sans l'accord explicite des parties.

Si les parties parviennent à un accord, elles le consignent par écrit. Cet écrit peut être présenté au tribunal pour homologation. L'accord homologué a les mêmes effets qu'un jugement, et peut faire l'objet de toutes les mesures d'exécution de droit commun.

La loi est trop récente pour que ses dispositions puissent être éclairées par la pratique, mais vu le coût et la durée des procédures judiciaires, il est probable que la formule connaîtra un grand succès.

### **7.3 En cas d'échec des négociations, la dernière voie est judiciaire**

On peut dans ce cas de figure :

- Tenter une conciliation auprès du Juge de Paix ;
- Mener une procédure judiciaire ;

#### **Bon à savoir :**

Le Juge de Paix, magistrat de proximité, est légalement chargé de recevoir les doléances des parties qui le souhaitent dans un cadre non contentieux : c'est la tentative de conciliation.

- Sur demande, les acteurs du conflit peuvent être convoqués et le Juge de Paix peut à cette occasion contribuer au rapprochement des positions.
- Si un accord se dégage, il sera acté par le Juge de Paix et aura rang de jugement en bonne et due forme, exécutoire par la contrainte si cela s'avère nécessaire.
- L'intérêt de la procédure de conciliation devant le Juge de Paix est d'être rapide et gratuite, tout en bénéficiant de l'éclairage juridique d'un magistrat proche du terrain.
- Si la procédure de conciliation est un échec, il reste la possibilité d'introduire le dossier devant le même magistrat, intervenant cette fois en plein contentieux. C'est la procédure judiciaire ordinaire, qui donnera lieu, en fin de processus, à un jugement.

#### **Comment se déroule la procédure ?**

La plupart des procédures en justice sont introduites par citation, par l'intermédiaire d'un huissier de justice. Celui-ci ne rédige pas le contenu de la citation, mais a pour mission d'y apposer les formules légales et de la transmettre à son destinataire. L'huissier doit donc disposer d'un projet de citation reprenant le résumé de la situation et des arguments de la partie citante, ainsi que le détail de ce qui est concrètement demandé.

L'aide d'un avocat est souvent utile, mais nullement indispensable, que ce soit pour rédiger la citation ou pour toute autre étape de la procédure.

Encore faut-il savoir qui citer : la détermination du ou des défendeur(s) n'est pas toujours aisée. Si ce sont les propriétaires riverains qui sont responsables de l'entrave, leur identité peut facilement être connue (le cas échéant par le cadastre). Mais en cas d'obstruction par des déchets, par exemple, il est pratiquement impossible de déterminer le responsable. La commune peut parfois être mise à la cause en cas d'absence d'intervention de sa part sur le terrain, ou si ses services sont eux-mêmes responsables de l'entrave.

Au jour de l'audience d'introduction de la cause commence sa mise en état. Les parties s'échangent des écrits appelés 'conclusions' dans lesquels elles exposent leur position et leurs arguments, factuels et juridiques. Ces échanges peuvent se prolonger, chaque partie ayant, suivant le Code judiciaire, un mois pour répondre à l'autre. Ces délais sont rarement respectés et une des parties - la plus pressée - devra parfois demander au juge d'imposer des délais à peine de déchéance pour le dépôt des conclusions.

Le juge peut - d'office ou à la demande d'une partie - décider de se rendre sur les lieux, désigner un expert (géomètre, par exemple) pour l'éclairer sur des aspects techniques, ou entendre des témoins. Dans ce dernier cas, chacune des parties peut proposer ses propres témoins, qui seront convoqués à une audience particulière où ils seront interrogés par le juge sur base de questions proposées par les parties. Lorsqu'il s'agit d'apporter un témoignage sur l'utilisation d'un chemin durant les trente dernières années, l'exercice est parfois compliqué du fait de l'âge des témoins et du caractère partisan de certains témoignages motivés par des circonstances étrangères au conflit. A la fin de l'audition, il n'est pas rare que le juge dispose de déclarations résolument contradictoires et invérifiables.

Une fois la mise en état terminée, une audience de plaidoiries est organisée pour permettre aux parties de faire valoir une dernière fois oralement, avec toute la force de conviction dont elles sont capables, les arguments qui plaident en faveur de leur position.

L'affaire est ensuite mise en délibéré et le jugement généralement rendu dans le mois. Tout le processus peut durer une bonne année, en fonction de la bonne volonté des parties et de la disponibilité de la juridiction. Si une partie fait appel de la décision, le processus est repris à son point de départ... avec des délais souvent doublés.

#### **7.4 La dernière étape à franchir : réhabiliter le chemin (ou le sentier)**

Lorsqu'un accord ou un jugement est acquis, il reste à en garantir l'exécution.

En cas de mauvaise volonté manifeste du responsable, deux attitudes sont possibles, successivement :

- collaborer à la remise en état des lieux ;
- faire appliquer la décision par la contrainte.

##### **Bon à savoir :**

- La passivité n'est jamais bonne conseillère dans l'exécution des accords et des jugements. Si le responsable de l'entrave ne s'exécute pas volontairement, il vaudra souvent mieux, après l'en avoir dûment averti et obtenu son accord, procéder soi-même aux quelques travaux nécessaires à la restauration du passage, plutôt que d'entamer des longues et coûteuses démarches en vue de l'exécution forcée.
- Il est également possible de demander au Juge de Paix de pouvoir se substituer au condamné en cas d'inexécution du jugement dans un délai déterminé.
- Attention toutefois, en ce cas, à ne pas commettre soi-même des infractions (violation de propriété privée, appropriation de biens d'autrui, mise en danger objective de tiers par l'ouverture de pâtures occupées, etc.).

- Si aucune exécution, directe ou de substitution, ne peut être obtenue, il faudra se résoudre à l'exécution forcée, par tous les moyens réglementaires disponibles.

**L'exécution d'un jugement : mettre toutes les chances de son côté**

- Si des éléments objectifs du dossier font craindre que le jugement ne sera pas exécuté volontairement et rapidement, il est utile de demander d'emblée au juge d'assortir la condamnation principale de délais d'exécution et d'une astreinte. L'astreinte est une somme qui sera payée au bénéficiaire du jugement par le condamné qui n'exécute pas le jugement dans les délais et/ou dans les modalités ordonnées.

L'astreinte est principalement dissuasive, le but étant d'obtenir l'exécution matérielle du jugement, et pas de s'enrichir aux dépens du condamné. La somme réclamée à titre d'astreinte doit donc être assez élevée pour garantir que le condamné fera tout pour éviter de devoir la payer.

Ceci étant, l'exécution de l'astreinte peut donner lieu à des contestations, qui seront le cas échéant traitées par le tribunal sur opposition du débiteur. Ce qui signifie une procédure supplémentaire...

- Une bonne solution alternative à l'astreinte est le pouvoir de substitution. Il s'agit de solliciter du juge la possibilité de pourvoir à l'exécution du jugement en lieu et place et aux frais du condamné, si celui-ci ne s'exécute pas volontairement dans un délai déterminé.

En ce cas, l'objectif principal est en tout cas atteint, à savoir la restauration du libre passage. Mais la difficulté est alors reportée sur la récupération des frais, qui auront été avancés par ceux qui auront pris l'initiative de l'exécution du jugement par substitution. Comme pour l'astreinte, cette récupération peut donner lieu à des contestations qui devront aussi être tranchées par le juge compétent au terme d'une nouvelle procédure.

- Indépendamment de ces deux contraintes particulières, qui ne sont pas toujours accordées par le juge, le bénéficiaire du jugement est bien désarmé face à la mauvaise volonté persistante du condamné. La condamnation portant le plus souvent sur une obligation de faire (enlèvement de l'entrave, restauration de l'assiette), toutes les mesures d'exécution patrimoniales (les saisies) sont inopérantes.

Il reste que la faute avérée - par jugement civil - du condamné est le plus souvent également constitutive d'une infraction pénale. Le recours à la menace de poursuites pénales peut parfois exercer un impact plus immédiat que des contraintes civiles.

## **Un exemple d'actions concertées : Rendez-Vous sur les Sentiers**

*Depuis 2006, d'abord à l'initiative d'Inter Environnement puis ultérieurement sous la coupole de l'asbl Sentiers.be, un week-end de réhabilitation de chemins et sentiers est organisé, mêlant associations régionales, groupements locaux, personnes individuelles mais aussi, de plus en plus, les autorités communales.*

*Ce week-end permet d'abord des actions de terrain, concrètes, visant à réhabiliter ou améliorer la voirie vicinale. Il sensibilise tout un chacun à la fois aux problèmes auxquels sont confrontés les petits chemins et sentiers, et aux solutions pratiques qui peuvent être apportées. Il conscientise les décideurs locaux... et régionaux sur l'utilité et les besoins de rénovation du réseau viaire.*

*Au delà du nombre important d'actions concrètes qui ont été déjà réalisées, la mobilisation renouvelée d'année en année par cette opération a démontré à de nombreux décideurs locaux ...et à d'autres... que la volonté de réaménager des petits chemins n'est pas une lubie portée par quelques «sentiéristes illuminés» mais répond au contraire aux souhaits de la majorité de la population de récupérer un espace public mis en péril par l'égoïsme de certains individus ou surtout la négligence ou la passivité des autorités locales.*

*Cette entreprise de responsabilisation et de conscientisation citoyenne est aussi, indiscutablement un excellent outil de médiation de la promotion de la voirie «douce». On ne s'étonnera donc pas du succès renouvelé de l'opération, qui a d'ailleurs amené l'émergence d'une opération «soeur» en Région flamande.*



## **8. QUE FAIRE SUR LE PLAN POLITIQUE POUR AMÉLIORER LA SITUATION ?**

Il y a deux types d'actions à entreprendre :

- des actions de type légistique, visant à modifier et à améliorer des règlements et lois existants depuis parfois fort longtemps ;
- des actions de terrain visant à améliorer les choses concrètement.

### **8.1 Les initiatives de type légistique**

#### **Initiatives régionales**

L'État fédéral n'étant aujourd'hui plus compétent pour légiférer en matière de voirie vicinale, la loi du 10 avril 1841 peut, à tout moment, faire l'objet de modifications ou d'une refonte complète par un décret régional.

La survivance d'une loi du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle dans le corps réglementaire applicable en Région wallonne n'est pas sans poser un certain nombre de difficultés.

Sur le plan régional, les initiatives actuelles relatives à la petite voirie sont plutôt ponctuelles. Beaucoup d'attention a été apportée au le RAVeL (Réseau autonome des Voies lentes) qui n'est pas un réseau vicinal et le projet de « Voies vertes communales » auquel participaient 9 communes est actuellement au point mort.

La nécessité se fait de plus en plus pressante de procéder par décret à une refonte globale du régime juridique de la voirie vicinale, accompagnée nécessairement d'un recensement systématique et structuré des différentes catégories de « petites voiries » :

- les chemins et sentiers repris dans l'Atlas et maintenus ouverts au passage public ;
- les chemins et sentiers repris dans l'Atlas sur lequel le passage est interrompu, quel qu'en soit le motif ;
- les chemins et sentiers innomés ;
- les chemins et sentiers qui ne figurent pas dans l'Atlas mais qui sont manifestement usités ;

- les nouveaux itinéraires à créer pour assurer la liaison entre des chemins et sentiers existants et pour desservir de nouveaux quartiers de la commune.

### *2011, un premier pas dans l'amélioration de la loi de 1841*

A la suite de demandes répétées et motivées d'associations de protection de la petite voirie, des parlementaires Ecolo se sont saisis de la question de la prescriptibilité des chemins vicinaux et une proposition de décret a été votée par le Parlement wallon le 1er juin 2011 afin de rendre les chemins et sentiers vicinaux imprescriptibles au même titre que le reste du domaine public au statut inconditionnellement imprescriptible.

Cette exception est en effet source de problèmes et conflits qui ne se règlent souvent que par des procédures judiciaires longues et finalement peu démocratiques.

Par delà la correction d'une faiblesse de la loi de 1841, la modification apportée par le décret de juin 2011 a le mérite de constituer un signal fort de la part du pouvoir public par rapport à son implication dans la revalorisation des modes de déplacement doux et la conservation d'un patrimoine collectif, marque de l'histoire et ressource pour le futur..

Pour permettre au gouvernement de faire, le cas échéant, entrer en vigueur ce décret mettant fin à la possibilité de prescription des chemins en même temps que la mise en place d'une méthodologie et d'un processus de révision des Atlas, il a été décidé que ce décret entrerait en vigueur à la date choisie par le Gouvernement wallon et au plus tard le 1er septembre 2012. A partir de cette date, il ne sera plus possible pour un particulier de faire jouer la prescription acquisitive pour s'approprier une voirie vicinale.

### *Vers une révision globale de la loi de 1841*

Parallèlement au décret du 1er juin 2011, le gouvernement wallon a chargé le Ministre des Travaux Publics et de la ruralité de mettre en place un large groupe de travail afin de préparer une réforme législative globale en matière de petite voirie conformément au souhait exprimé dans la Déclaration de Politique Régionale (DPR) de 2009-2014.

Pour les défenseurs de la petite voirie, la refonte de la loi doit reposer notamment sur les principes suivants :

- primauté de l'intérêt général sur l'intérêt particulier ;
- caractère démocratique des procédures de création, modification ou suppression des tracés ;
- intégration de l'ensemble des chemins et sentiers publics (vicinaux et autres) ;
- prise en considération des urgences environnementales (mobilité douce, développement du tourisme durable, protection de la biodiversité) ;
- utilisation d'un référencement cartographique moderne ;
- maintien des possibilités de recours auprès d'une instance supérieure au niveau communal.

**Initiatives provinciales (ceci vaut pour la province de Namur, mais peut être étendu à toutes les provinces wallonnes)**

L'exercice complet et efficace des compétences provinciales passe par la rédaction d'un nouveau règlement provincial, pour mettre à jour, restructurer et compléter le règlement de 1969.

Sur la forme, le règlement mérite une refonte globale qui en permettrait une lisibilité accrue et donc une meilleure efficacité sur le terrain. Sur le fond, le règlement provincial mériterait de contenir les dispositions habituelles de toute réglementation moderne en matière d'environnement (définitions, dispositions budgétaires et financières, obligations et interdictions, surveillance et constatation des infractions, sanctions).

Moyennant le judicieux exercice des compétences qui lui sont dévolues par la loi et le règlement provincial, la Collège provincial est en mesure de donner l'impulsion nécessaire pour prévenir ou rencontrer les difficultés les plus habituelles auxquelles la voirie vicinale est actuellement confrontée.

Ainsi, l'action des autorités politiques et de l'administration provinciale sera axée sur les objectifs suivants :

- organiser un contrôle systématique de l'état d'accessibilité et de viabilité des voiries vicinales ;

- assurer la surveillance et la prévention des dégradations naturelles ou volontaires ;
- procéder à un examen rigoureux des demandes de suppression de voiries vicinales en vérifiant chaque proposition dans son contexte et s'assurant du maintien du maillage ;
- développer une action proactive avec les communes pour l'ouverture de nouveaux itinéraires ;
- assurer un suivi et un appui technique dans les procédures judiciaires.

### **Initiatives communales**

L'autorité communale est le partenaire indispensable de l'autorité provinciale dans la gestion de la voirie vicinale.

Sur le plan réglementaire, beaucoup de communes se sont dotées récemment de nouveaux règlements de police qui concernent de façon malheureusement trop évasive la police des chemins et sentiers.

Les règlements communaux mériteraient de reprendre les dispositions qui sont contenues dans le règlement provincial relatif à la voirie vicinale, en intégrant les données spécifiques au territoire communal concerné, ceci afin de permettre de coller au mieux aux réalités de terrain qui peuvent être différentes selon la commune concernée. Il serait également souhaitable que les règlements communaux de police administrative reprennent de manière explicite et systématique les différentes sanctions, tant administratives que pénales, qui sont associées à la violation des dispositions de police en matière de voirie.

L'intervention du Conseil communal dans la matière s'exprime également à travers le vote du budget affecté à l'entretien et à l'amélioration de la voirie vicinale. Les communes veilleront chaque année à faire précéder l'inscription d'un article budgétaire d'une étude en bonne et due forme des besoins réels nécessités par l'aménagement et l'entretien de la voirie vicinale, tant au niveau des dépenses ordinaires que pour les travaux dépassant les « travaux ordinaires ».

Dans le cadre de l'organisation des procédures devant amener à des modifications substantielles de la voirie vicinale, le conseil communal veillera à ménager les espaces de concertation avec les citoyens et les associations œuvrant en la matière et à assurer une large publicité aux enquêtes publiques.

L'efficacité de l'action communale passe aussi par une organisation du personnel communal, du temps et de la répartition du travail permettant l'exercice plein et entier des compétences qui reviennent aux services communaux pour les nécessités de l'entretien et de l'amélioration de la voirie vicinale.

## **8.2 Les actions de terrain**

### **Initiatives provinciales**

Comme dans d'autres matières, il serait utile que la Province mette à disposition des communes, des compétences et des moyens nécessaires à une gestion proactive et volontaire des sentiers et chemins vicinaux, notamment en matière de réalisation et d'actualisation d'une cartographie détaillée dans chaque commune.

Une aide technique ainsi que la mise en commun des connaissances et approches utilisées dans diverses communes en vue de la définition d'une méthodologie commune seraient ainsi particulièrement bienvenue.

### **Initiatives communales**

Les communes ont également un rôle actif à jouer en la matière, si possible en collaboration avec des groupes de citoyens.

Ainsi, il serait utile dans chaque commune :

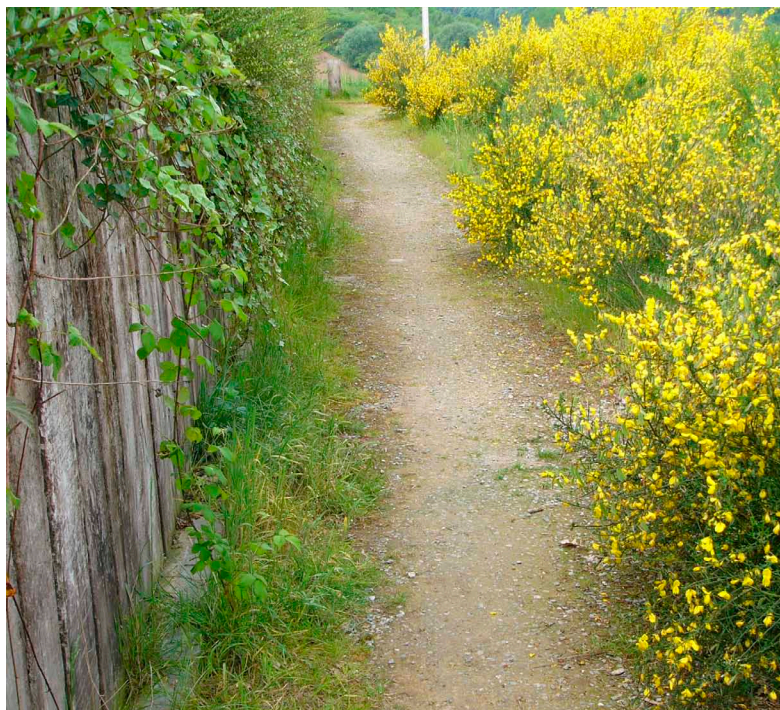
- de réaliser un inventaire des chemins et sentiers vicinaux mais aussi des autres petites voiries innommées ouvertes au public;
- de réhabiliter et de rendre accessibles certains sentiers et chemins qui ne l'étaient plus parfois depuis longtemps, avec en priorité, les sentiers et chemins de jonction ;
- de faire valoir le droit de passage là où c'est nécessaire, notamment quand des sentiers ont été privatisés ou usurpés ;

- de créer des chemins, là où ils n'existaient pas et où ils sont utiles ;
- de promouvoir ces nouveaux chemins, non seulement dans le cadre d'un passage quotidien mais également en vue du développement du tourisme local.

### **Initiatives citoyennes**

Nombre de citoyens sont également préoccupés par ces questions. Il s'agit de les informer au mieux sur les règles applicables en matière de chemins et sentiers vicinaux, ainsi que de leur proposer une méthodologie adéquate pour répondre à des situations problématiques auxquelles ils seraient confrontés.

Ces initiatives de terrain prendront tout leur sens dans la future actualisation des Atlas des chemins vicinaux qui se profile à l'horizon.



## 9. L'ACTUALISATION DES ATLAS

Autant que la révision de la loi de 1841, une mise à jour en profondeur des Atlas s'impose. Les techniques modernes de géo-référencement, de cartographie et de diffusion informatique doivent faciliter la mise à disposition de l'ensemble du public mais aussi des autorités de l'information la plus complète et la plus fiable possible concernant le réseau de petites voiries.

Dans cette optique, par son décret du 1er juin 2011, le Parlement wallon a souhaité non seulement mettre fin à la prescription de la voirie vicinale mais aussi amorcer un processus d'actualisation des Atlas.

L'article 2 du décret l'exprime comme suit : Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de sentiers et chemins vicinaux en fonction des situations de fait et de la nécessité de renforcer le maillage des chemins et sentiers pour rencontrer les besoins de mobilité douce actuels et futurs.

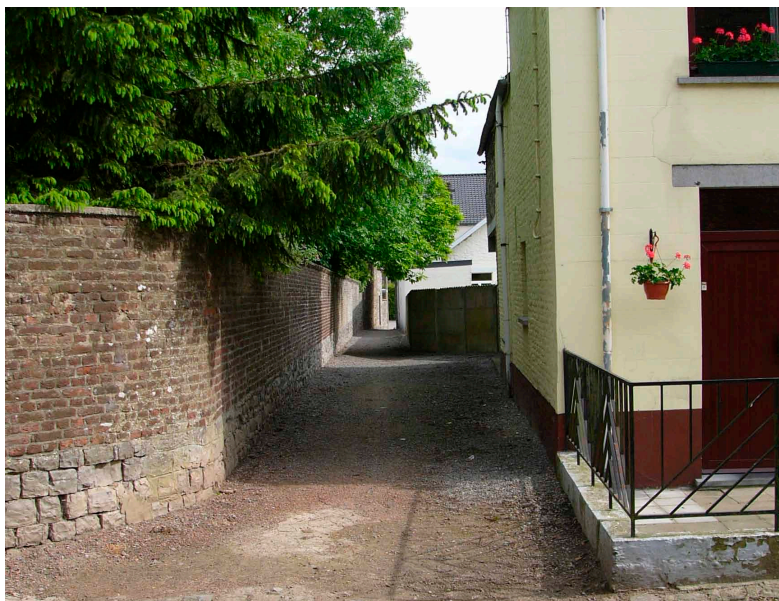
Pour les associations de protection des chemins et sentiers, afin de répondre au mieux à ces objectifs, l'actualisation des Atlas devrait répondre aux conditions suivantes :

Exhaustivité : l'actualisation devrait reprendre non seulement la voirie vicinale mais aussi les autres éléments viaires (voiries communales, innommées, chemins de remembrement, ...).

Démocratie : le processus de révision doit être participatif et permettre la rencontre de tous les différents acteurs (autorités locales, propriétaires, exploitants, utilisateurs, milieux associatifs, ...). Les décisions prises par la concertation et le dialogue seront bien mieux acceptées et respectées de tous.

Objectivité : les éléments de droit (situation juridique des chemins), la situation de fait (présence ou absence de chemins, praticabilité ou non, utilité ou non), la recherche de la cohérence d'un réseau à (re)





constituer ou conserver, et le renforcement du maillage de ce réseau, doivent guider les travaux d'actualisation.

Primauté de l'intérêt public : les considérations personnelles, les conflits d'intérêts particuliers doivent être évités ou arbitrés en privilégiant le souci du bien public. Etant entendu qu'il ne peut être question de spolier les particuliers de leurs droits légitimes.

Renforcement du réseau viaire «doux» : l'actualisation ne peut être prétexte à un «grand nettoyage». Il doit bien s'agir de rencontrer les besoins futurs de mobilité douce qui seront, à ne pas douter, plus grands qu'actuellement !

Le Gouvernement wallon est chargé de fixer les modalités de mise en œuvre de ce travail d'actualisation : méthodologie, choix des interlocuteurs, rôle de la tutelle, ressources à affecter...

La participation citoyenne au niveau local aura quoi qu'il en soit une place prépondérante dans ce processus.

## **10. CONCLUSION : LES SENTIERS UN PATRIMOINE D'AVENIR**

Cette brochure entend nous inviter à transmettre ces héritages. Car en somme, nous sommes tous co-propriétaires des sentiers et chemins qui sillonnent et structurent notre terroir et nous voulons les léguer dans le meilleur état possible à nos enfants.

Les raisons en sont multiples : c'est beau, c'est utile, ça peut même rapporter santé et plaisir et ça améliore la mobilité de tous.

Mais les sentiers, c'est aussi un peu comme la biodiversité : le capital génétique des espèces est là pour nous aider - avec toutes les espèces vivantes - à faire face à toutes les mutations de notre environnement. Et un appauvrissement de cette diversité réduirait la réponse que l'écosystème peut offrir aux évolutions futures et notamment aux changements climatiques.

De même, un appauvrissement du capital des sentiers et chemins que des générations et des générations d'humains ont patiemment frayés dans nos paysages pour communiquer, travailler, échanger serait synonyme d'une fameuse régression collective.

En effet, à l'échelle de l'histoire de l'humanité, le gros siècle de dictature des déplacements motorisés ne pèse pas très lourd. Aujourd'hui déjà, nous découvrons ou redécouvrons le bonheur des mobilités douces. Pour la plupart des habitants de cette partie du monde, nous le faisons librement. Demain, peut-être, cela deviendra-t-il une nécessité ? Parce que le pétrole sera de plus en plus rare et de plus en plus cher. Parce que nous serons confrontés à la nécessité de réduire nos empreintes écologiques et, singulièrement, notre impact sur le climat.

Et donc tant qu'à faire, commençons par joindre le très utile au très agréable en nous lançant dès aujourd'hui à la reconquête des sentiers !



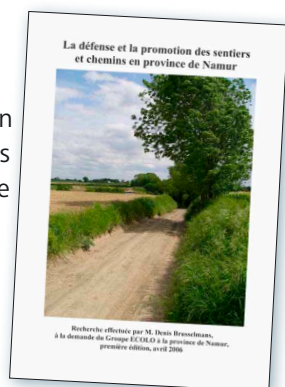


## 11. ANNEXES

### 11.1 Etude juridique de référence

La défense et la promotion des sentiers et chemins en province de Namur. Recherche juridique effectuée par Denis Brusselmans à la demande du groupe Ecolo de la Province de Namur, première édition, avril 2006, 192 pages.

Disponible sur demande ou téléchargeable sur [www.etopia.be](http://www.etopia.be) et sur [www.namur.regionale.ecolo.be](http://www.namur.regionale.ecolo.be)



### 11.2 Lexique

**Alignement** : mode d'établissement par l'administration des limites matérielles du domaine public par rapport aux propriétés riveraines ;

**Assiette** : surface, aménagée ou non, prévue pour la circulation.

**Commissaire voyer** : agent de l'administration provinciale chargé de la police de la voirie vicinale, de rendre un avis sur les projets qui touchent à la voirie vicinale et d'élaborer des études de projets liés à l'aménagement de la voirie vicinale. Chaque commissaire voyer couvre de deux à six communes, en fonction de leur taille.

**Prescription** : mode d'acquisition ou de perte d'un droit par le seul écoulement du temps. En matière de droit de passage, la durée de la prescription, tant acquisitive qu'extinctive, est de trente ans. A partir de septembre 2012, la voirie vicinale sera imprescriptible au même titre que tout bien public.

**Service technique provincial (STP)** : ce service regroupe les agents provinciaux qui sont chargés de la gestion et de l'entretien des voiries vicinales et provinciales. Les commissaires voyers de la province en sont la pierre angulaire.

### **Servitude de passage :**

- **privée** : accès aménagé sur la propriété d'un tiers permettant d'accéder à une propriété enclavée, c'est-à-dire ne disposant pas d'accès direct sur une voirie praticable. Cette servitude est légalement prévue (Code civil) ;
- **publique** : voirie publique aménagée sur terrain privé. Beaucoup de chemins et sentiers vicinaux sont aménagés sur des terrains privés ; la commune n'est pas propriétaire de l'assiette mais le droit de passage public y est reconnu.

**Voirie communale** : petite voirie qui n'est ni vicinale, ni provinciale, ni régionale. En moyenne, 15 % des chemins et sentiers sont communaux. Ce sont les rues et les voiries créées lors des opérations de remembrement des terres agricoles, lors de la création de lotissement, ou simplement par l'usage.

**Voirie vicinale** : petite voirie qui a figuré dans l'Atlas ou qui y a été inscrite par une décision de l'autorité compétente, qui sanctionne ainsi le caractère d'intérêt général que revêt ce chemin de communication (vicinalis = voisin, en latin).

### **11.3 Liens internet**

- [www.sentiers.be](http://www.sentiers.be) : le superbe site de l'asbl Sentiers.be. A découvrir ! rue Nanon, 80 à 5000 Namur Téléphone : 081/39 08 12
- [www.itineraireswallonie.be](http://www.itineraireswallonie.be) : Itinéraires Wallonie asbl, rue de Caraute, 108 à 1410 Waterloo Téléphone : 02/354 90 60
- [www.grsentiers.org](http://www.grsentiers.org) : site des sentiers de Grande Randonnée Belge.
- [www.iewonline.be/document/position-sentiers09-2005.pdf](http://www.iewonline.be/document/position-sentiers09-2005.pdf) : « Voies vertes », chemins et sentiers vicinaux, chemins et sentiers publics : Position d'IEW - (septembre 2005) la position d'Inter-Environnement Wallonie sur la problématique des sentiers.





## 11.4 Quelques réalisations d'échevins Ecolo en Wallonie et à Bruxelles

### A Sombreffe, un pré-Ravel avec les citoyens

BRIGITTE MAROY, ÉCHEVINE (2000-2006)

Les deux plus importants villages de la commune de Sombreffe sont reliés entre eux par une route régionale rectiligne mais aussi, à quelques centaines de mètres de là, par une voie de chemin de fer désaffectée et inutilisée par les habitants car toujours pourvue de ses rails et traverses.

Nous avons donc initié un projet d'aménagement de ces trois kilomètres de voie ferrée pour en faire une liaison intervillages réservée aux usagers doux que sont les piétons et les cyclistes.

À l'issue de nombreuses consultations citoyennes, un projet conciliant l'aménagement d'une voie de liaison lente, la préservation du patrimoine naturel, la préservation d'un patrimoine ferroviaire exceptionnel et la faisabilité financière a été déposé.

La (grande) difficulté a consisté à mettre d'accord la SNCB (propriétaire de la ligne), le MET (gestionnaire du réseau Ravel), la Direction Générale de l'Agriculture (et son département Développement rural), partenaire financier assurant 80% du coût du projet) et la commune (porteuse du projet et assurant 20% du coût). Les réunions furent nombreuses, constructives et le marché est en voie d'attribution. Les travaux commenceront fin 2006. Il s'agit du premier pré-Ravel aménagé dans le cadre du développement rural en Wallonie. Espérons qu'il soit suivi par beaucoup d'autres.



## **Un réseau de 10 promenades piétonnes et cyclistes à Anderlecht**

PHILIPPE DEBRY, ÉCHEVIN (2000-2006)

Anderlecht a la particularité en Région bruxelloise d'avoir conservé sur son territoire une zone rurale : Neerpede. Il s'agit d'une porte d'accès entre la ville et le Pajotteland, véritable vestige préservé de campagne et lieu plein de charme unique à Bruxelles. Pour mieux la faire connaître, nous avons voulu revaloriser son réseau de sentiers et de chemins vicinaux. Dans un premier temps, nous avons entrepris de remettre en état 2,5 km de chemins et 2,5 km de sentiers, dont certains avaient même totalement disparus. Cette réhabilitation s'est faite en utilisant des matériaux naturels et respectueux du caractère rural du lieu : le pavé pour les voies carrossables et la lave broyée (lavatith) pour les sentiers. Toutefois, un filet d'eau extra-large en béton a été prévu pour servir de "bande confort" pour les cyclistes.

Sept promenades piétonnes (de 4 à 11 km) et trois itinéraires cyclistes (de 9 à 13 km, dont un pour les VTT) sont balisés. Ce balisage physique est complété par l'implantation de panneaux d'information et par l'édition de deux brochures reprenant cartes et explications sur l'intérêt des sites traversés.

### **Ressusciter nos sentiers !**

WALHAIN – Agnès NAMUROIS et Jean-Marie GILLET (2006-2012)

Walhain, par ses nombreux attraits touristiques - Centre de la Belgique, fermes en carré, ancien moulin à vent, ruines d'un château moyenâgeux, tour des Sarrasins... - constitue un but avéré de promenades. Pour préserver mais aussi valoriser ces richesses, des travaux de réfection de sentiers ont été entrepris dans la commune. Et à la faveur de leur job de vacances pour l'Opération Été solidaire, les jeunes ont réalisé un reportage photo, dont les tirages les plus emblématiques ont été imprimées et organisées en exposition. De quoi visualiser le travail fourni et mettre l'accent sur les nouvelles liaisons ainsi établies.

L'objectif de ce travail de réaffectation était de recréer des réseaux alternatifs à la route dans et autour des villages, pour permettre de rejoindre les quatre écoles de l'entité via des chemins sécurisés, ou encore de relier les villages entre eux. Cet objectif a été atteint grâce à la collaboration active du groupe sentier local « A vot'Sentier », qui a par ailleurs entrepris d'inventorier et caractériser les différents sentiers et voiries de la commune.

## **Sentiers et paysage au menu du PCDN**

ENGHIEN – Guy DEVRIESE (2006-2012)

Quand la Ville d'Enghien s'inscrit dans le réseau des PCDN en 2006, elle peut directement s'appuyer sur l'expertise et l'expérience d'un groupe consultatif qui, sous la présidence de l'Echevin de l'Environnement, rassemble des acteurs intéressés par la protection de la nature et la sauvegarde de la biodiversité. Devenu « groupe de travail du PCDN », il se subdivise en sous-groupes de travail thématiques, dont un axé sur les sentiers et le paysage. Parmi ses enjeux : maintenir un réseau de sentiers en tant qu'élément de liaison permettant de découvrir les sites d'intérêt paysager.

Les objectifs du groupe sont multiples. Il s'agit d'une part de recenser les sentiers en vue de les préserver, de restaurer des chemins plus anciens, de créer des aires de pique-nique, de développer des itinéraires de promenade, mais aussi d'établir une charte du bon usage des chemins et sentiers afin d'en assurer la protection. Une balade dans le Hainaut suffira à vous convaincre du travail déjà réalisé !

## **Un groupe « sentiers » actif sur tous les fronts...**

CINEY – Anne-Marie CAMUS (2006-2012)

A Ciney comme ailleurs, force a été de constater que de nombreux sentiers avaient disparu, usurpés ou simplement rendus impraticables par la nature et son œuvre... Pour remettre un peu d'ordre, un groupe de travail sur les sentiers a été constitué. Et si la tâche est rude, le groupe est motivé ! Plusieurs actions ont déjà été menées. Outre l'opération annuelle « Rendez-vous sur les sentiers » qui permet au groupe de mettre en lumière la réouverture de l'un ou l'autre sentier ou la participation à l'événement « Balades et vous », les bénévoles ont aussi accompagné des étudiants dans leur mission de défrichage d'été...

Un travail de veille tout aussi important est mené au quotidien, pour remédier aux dégradations éventuelles mais aussi dénoncer aux autorités les manquements ou les usurpations. Dans la plupart des cas un accord intervient mais il est parfois nécessaire de faire appel à la justice.

Le groupe est par ailleurs partie prenante du projet « ville cyclable » auquel la ville est candidate. Leur connaissance du réseau et leur œil avisé ont permis d'envisager la plus grande intermodalité possible.

## **Une promenade verte à boucler...**

Région de Bruxelles-Capitale – Evelyne  
HUYTEBROECK (2004-2014)

La Promenade Verte est une magnifique balade de plus de 60 km qui doit permettre aux piétons et aux cyclistes de faire le tour de la Région et de traverser de nombreux parcs et espaces de nature préservée. Régulièrement, de nouveaux tronçons sont inaugurés, laissant entrevoir le bouclage complet de Bruxelles-capitale...

La richesse de ce parcours réside en grande partie dans l'étonnante diversité de ses paysages. A certains endroits, de vrais petits coins de campagne s'offrent au regard du promeneur. A d'autres, ce sont des parcs aménagés, des bosquets, des marais...

La Promenade Verte donne une nouvelle visibilité à des lieux auparavant inaccessibles au public. Une partie des chemins existe ; d'autres doivent être aménagés. Une autre partie du tracé est encore à réaliser.

La Promenade Verte fait partie intégrante du Maillage vert régional dont le premier objectif est d'amener le public à la découverte de la nature urbaine, grâce aux cheminements verdurisés qui relient les différents espaces verts. Il contribue également aux qualités paysagères de la ville en préservant son patrimoine naturel et en favorisant la diversité de la faune et de la flore.

Brochure de Bruxelles Environnement sur demande (02 775 75 75)  
ou téléchargeable sur le site: <http://www.bruxellesenvironnement.be>









etopia

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Avant-propos philosophique</b>	<b>1</b>
<b>Invitation à la balade et à l'action...</b>	<b>6</b>
<b>1. Pourquoi vouloir préserver les chemins et sentiers vicinaux ?</b>	<b>7</b>
<b>2. Chemins et sentiers dans la législation belge</b>	<b>9</b>
<b>3. Qu'est-ce que l'Atlas des Chemins et Sentiers vicinaux ?</b>	<b>13</b>
<b>4. Que pouvons-nous faire pour conserver notre patrimoine de sentiers et de chemins ?</b>	<b>15</b>
<b>5. Comment pouvons-nous prévenir les conflits entre les usagers et les propriétaires ?</b>	<b>17</b>
<b>6. Quelles sont les opportunités légales dont nous pouvons nous servir pour défendre et promouvoir les sentiers ?</b>	<b>19</b>
<b>7. Comment parvenir à déminer les conflits relatifs à l'usage de la voirie vicinale ?</b>	<b>21</b>
<b>8. Que faire sur le plan politique pour améliorer la situation ?</b>	<b>30</b>
<b>9. L'actualisation des Atlas</b>	<b>36</b>
<b>10. Conclusion : Les sentiers un patrimoine d'avenir</b>	<b>38</b>
<b>11. Annexes</b>	<b>40</b>
Etude juridique de référence	40
Lexique	40
Liens internet	41
Quelques réalisations d'échevins Ecolo en Wallonie et à Bruxelles	43

avec  
le soutien de la  
Communauté  
française

av Marlagne 52  
5000 Namur  
t 081 22 58 48  
f 081 23 18 47  
info@etopia.be  
www.etopia.be