

# Fonctions des chemins et sentiers

Quels critères et quels indicateurs  
en perspective de la révision  
des atlas vicinaux ?

Actes du colloque organisé  
par Sentiers.be le 4 avril 2014



Sentiers.be



Avec le soutien de : Wallonie





<b>Discours d'accueil</b> Christophe Danaux - Directeur de Sentiers.be	3
<b>Allocution d'ouverture</b> Florence Natalis - Conseillère du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité	4
<b>Présentation du nouveau décret relatif à la voirie communale</b> Benoît Cartilier - Conseiller du Ministre des Travaux publics et de la Ruralité	5
<b>Perspective de l'actualisation des atlas</b> Christophe Danaux - Directeur de Sentiers.be	7
<b>Comment améliorer les chemins et sentiers au bénéfice de leurs fonctions ?</b>	9
<b>1. Mobilité et aménagement du territoire</b>	
<b>Les réseaux de Mobilité Douce - Expérience de Sentiers.be en Wallonie</b> Boris Nasdrovisky - Chargé de mission RDVS, Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be	9
<b>2. Sport, loisirs et tourisme</b>	
<b>50 ans d'expérience pour créer des circuits de randonnées</b> Alain Carlier - Les Sentiers de Grande Randonnée	12
<b>3. Biodiversité et agriculture</b>	
<b>Les chemins ruraux en Picardie - Expérience française de gestion de chemins ruraux</b> Mylène Eschemann - Chemins de Picardie	15
<b>4. Patrimoine</b>	
<b>Valorisation et accès au patrimoine grâce aux chemins et sentiers</b> <b>Expérience du GAL « Culturalités » en Hesbaye.</b> Marie Langhendries - GAL Culturalités	18
<b>Quels indicateurs pour mesurer objectivement la valeur d'un chemin ou d'un sentier ?</b>	21
<b>1. Mobilité et aménagement du territoire</b>	
<b>Atelier</b> Animé par Juliette Walckiers - Chargé de mission Mobilité chez Inter-Environnement Wallonie	21
<b>2. Sport, loisirs et tourisme</b>	
<b>Atelier</b> Animé par Gaëlle Cassoth - Chargée de mission Nature, Mobilité et Développement chez Sentiers.be	22
<b>3. Biodiversité et agriculture</b>	
<b>Atelier</b> Animé par Gino Aufero - Chargé de mission Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be	23
<b>4. Patrimoine</b>	
<b>Atelier</b> Animé par Boris Nasdrovisky - Chargé de mission RDVS, Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be	24
<b>Allocution de fermeture</b> Jean-Pol Delory - Conseiller du Ministre des Pouvoirs locaux, de la Ville et du Tourisme	26
<b>Conclusion</b> L'équipe de Sentiers.be	27
<b>Liste des intervenants</b>	28
<b>Liste des participants</b>	28



Mesdames,  
Messieurs,

Bonjour et bienvenue à toutes et à tous à ce premier colloque organisé par Sentiers.be. Depuis ce 1er avril 2014, le monde du sentier wallon, et plus généralement celui de la voirie communale ont changés !

En effet, la vénérable loi vicinale de 1841, presque aussi vieille que notre pays, est abrogée et un **nouveau décret relatif aux voiries communales**, voté ce 5 février au Parlement wallon et signé le 6 par le Gouvernement wallon, est entré en application.

Ce décret est la suite attendue d'un autre décret, celui du 3 juin 2011 qui a modifié l'article douze de la loi vicinale et fait tomber la prescription trentenaire extinctive.

Il a aussi établi les bases pour la révision future des atlas vicinaux. **Même s'il ne s'agit pas du sujet principal de ce colloque**, ce nouveau décret en est la toile de fond. Il vous en sera fait une présentation par M. Cartilier, le représentant du Ministre wallon des Travaux publics et de la Ruralité.

Actualiser les atlas ! Vaste chantier ! Nombreux enjeux et travail de longue haleine !

La plupart d'entre vous sont régulièrement confrontés à des situations locales qui montrent que si le constat de l'existence physique ou non d'une rue ou d'une route est aisé, il en va tout autrement en ce qui concerne les chemins et encore plus les sentiers.

Plusieurs étapes indispensables seront nécessaires pour transformer l'hiatus actuel entre la situation de droit et la situation de fait en un nouveau réseau de chemins et sentiers publics.

Réseau qui devrait idéalement tenir compte des enjeux actuels en termes de **mobilité douce**, mais aussi d'**aménagement du territoire**, de **loisirs**, de **tourisme**, de **biodiversité**, d'**agriculture** ou encore de **patrimoine**.

Si l'on veut rencontrer au mieux les objectifs définis par la déclaration gouvernementale et par le décret du 3 juin 2011, c'est-à-dire recréer une cohérence dans le maillage en favorisant les déplacements doux, on ne peut faire l'économie d'une analyse plus générale du contexte territorial.

Une analyse des potentialités héritées du passé et du présent pour un projet d'avenir. Une analyse de principe qui intervient bien avant les étapes de mesurages précis des alignements.

Le décret prévoit d'instaurer des groupes de travail dans chaque commune. Le souhait du Gouvernement est de faire participer les forces vives locales dans un **processus de concertation**.

C'est une excellente chose pour la démocratie locale, mais sans un travail préparatoire d'inventaire et de classement objectif des tronçons de voiries selon des critères établis, et généralisés à l'ensemble du territoire wallon, le risque de voir ressurgir les conflits d'intérêts et les débats stériles après seulement quelques minutes de réunion n'est pas exclu. Ce qui serait contreproductif.

Lors de cette journée, nous vous invitons à réfléchir tous ensemble sur ce que pourraient être ces critères et la manière de les mesurer.

Nous nous engageons pour que ce travail commun vienne utilement enrichir la réflexion en cours au sein du groupe de travail technique mis en place par le Gouvernement. Ce groupe de travail est chargé d'établir une méthodologie d'actualisation des atlas vicinaux.

Et pour terminer, je tiens à remercier tout particulièrement:

- M. **Philippe Henry**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité pour son soutien, ainsi que son collaborateur, M. Michel Destrée ;

- M. **Carlo Di Antonio**, Ministre des Travaux publics et de la Ruralité, ainsi que ses collaborateurs, M. Benoît Cartilier et Mme Isabelle Jeurissen sans qui ce nouveau décret n'aurait pas vu le jour ;

- M. **Philippe Lorent** et tout **le staff du réseau des Conseillers en Mobilité** de la Direction de la Planification de la Mobilité de la DGO2 du Service Public de Wallonie pour leur soutien logistique ;

- **Inter-Environnement-Wallonie** pour son soutien régulier en tant que fédération et particulièrement Juliette Walckiers pour son aide et sa présence à nos côtés aujourd'hui ;

- **l'ensemble des intervenants** de ce jour pour leur aimable participation et le partage de leurs expériences respectives ;

- les **membres des groupes de travail** mis en place par le Gouvernement wallon et particulièrement nos partenaires de la plateforme sentiers avec qui nous échangeons régulièrement nos points de vues et nos expériences depuis des années : **Itinéraires Wallonie**, les



**Sentiers de Grande Randonnée, la Fédération Francophone d'Équitation et d'Attelage de Loisir, la Fédération des Scouts de Belgique, le GRACO, la Fédération Francophone Belge des Marches Populaires et le Réseau de la Forêt ;**

- tous ceux qui, sur le terrain, s'emploient à protéger notre patrimoine voyer ;
- je tiens également à remercier mes collaborateurs,

**Gaëlle, Boris et Gino** pour leur travail quotidien et leur engagement dans l'organisation de cet événement.

Toute l'équipe de Sentiers.be est satisfaite de vous voir nombreux, de voir la diversité des approches qui sont représentées et vous remercie pour votre présence.

Nous espérons que cette journée sera enrichissante pour chacun d'entre vous.

Merci.



## Allocution d'ouverture

Florence Natalis - Conseillère du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

Mesdames et Messieurs,

Je suis particulièrement heureuse d'être parmi vous aujourd'hui pour inaugurer, au nom du Ministre Henry, ce colloque organisé par l'ASBL « Sentiers.be ». Le Ministre s'excuse de ne pouvoir être présent aujourd'hui, mais, comme vous l'aurez lu dans la presse, il est retenu en commission pour le vote du nouveau Code du Développement Territorial, ou CoDT.

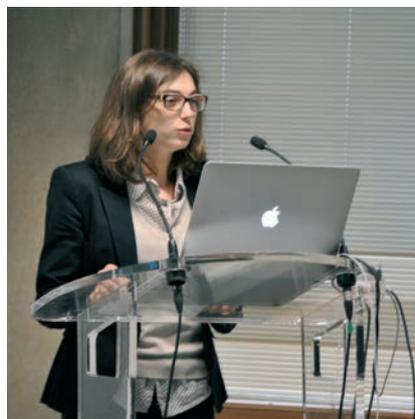
La mobilité douce est une question essentielle aux yeux du Ministre et elle a bénéficié, au cours de cette législature, d'une attention toute particulière et de moyens accrus. Le **plan Wallonie Cyclable**, par exemple, nous a permis de débloquent des budgets inédits pour la politique cyclable et d'initier dans des « communes-pilotes » un véritable travail de fond qui, je le pense, est appelé à faire tache d'huile. Nous sommes un peu dans la même situation avec les « réseaux communaux de mobilité douce » et le remarquable travail d'inventaire et de réhabilitation des chemins et sentiers vicinaux effectué par Sentiers.be.

Quand l'argent manque, quand la crise fait rage, quand chaque exercice budgétaire s'avère plus compliqué que le précédent, quand on n'entend parler que de nécessaires économies, d'obligatoire austérité, de râteau, de peigne, de scarificateur, on peut laisser tomber les bras, on peut réduire ses ambitions. Ou, au contraire, on peut se montrer créatif, inspiré ; on peut travailler dans une vision à long terme, en s'appuyant sur le dynamisme et l'expertise d'initiatives citoyennes. C'est tout le sens du soutien financier que, depuis le début de la législature, le Ministre a tenu à apporter à Sentiers.be pour lui permettre de développer ce beau projet.

L'excellent travail réalisé par Sentiers.be dans de nombreuses communes wallonnes doit être souligné : inventorier les sentiers, identifier les endroits où ils peuvent facilement être rouverts à la circulation pédestre, en créer de nouveaux, c'est, en soi, un travail important de préservation,

de valorisation et de renouveau d'un patrimoine ancien.

Mais c'est aussi, et même surtout, un travail qui participe à cette « sensibilité douce » qui après des décennies de « tout à la voiture » est en train de refaire peu à peu son chemin dans la tête des Wallons. Ils sont nombreux, en ville comme à la campagne, à retrouver le plaisir simple du déplacement cycliste ou pédestre pour poser les gestes de la vie quotidienne : pour aller faire ses courses, se rendre à l'école, à la gare, on n'a, bien souvent, pas besoin de sa voiture. Pour ceux qui s'inscrivent dans cette dynamique, il est nécessaire que les infrastructures existent, que les chemins soient pertinents et bien pensés, qu'une réflexion en profondeur ait eu lieu, au niveau local, pour organiser une mobilité durable.



Mais, vous le savez, le travail effectué par Sentiers.be doit maintenant s'inscrire dans une perspective de long terme, plus « juridique ». En effet, le **nouveau décret sur les voiries communales**, que le collègue de mon Ministre, Monsieur Di Antonio vous présentera dans un instant, prévoit l'actualisation des Atlas des voiries vicinales afin qu'ils deviennent des Atlas de toutes les voiries communales et soit l'occasion d'un travail en profondeur de chaque commune sur son réseau viaire. L'expérience de Sentiers.be sera essentielle à cet égard.

En ce qui concerne ce nouveau décret qui prévoit une procédure unique et plus transparente en matière de création de voiries, le Ministre est très heureux que le gouvernement ait tenu, dans ce texte, à valider le principe de la **prescription acquisitive** et de la **réserve viaire**, mécanismes qui permettront d'assurer la sauvegarde à long terme des sentiers et chemins oubliés. En effet, le principe de prescription acquisitive permet la création des chemins et sentiers de par leur utilisation. C'est la reconnaissance que ce sont les gens, dans leur pratique, qui créent les chemins de demain. La réserve viaire, elle, permettra aux communes, lors de l'actualisation de leur Atlas, de ne pas supprimer les chemins inutilisés et de les garder en réserve, en zones non construc-

tibles, pour une éventuelle reconnaissance dans le futur.

C'est une avancée majeure. Mais qui ne produira la plénitude de ses effets positifs que si le prochain gouvernement se saisit pleinement de l'épineuse question de l'**actualisation des atlas**. Un travail colossal pour lequel il sera indispensable de s'appuyer sur l'expérience et la méthodologie développées par Sentiers.be et au sujet duquel le Ministre attend avec impatience le résultat des premières expériences pilotes menées par le Ministre Carlo Di Antonio.

De notre côté, le Ministre a débloqué des subsides afin de permettre aux Provinces de lancer un processus de digitalisation de ces atlas, qui permettra de les rendre plus facilement accessibles au grand public et, partant, de préserver

cet important patrimoine.

Oui, du pain sur la planche, il y en a dans ce dossier pour l'exécutif régional, pour les Provinces, pour les communes. Mais le Ministre est de ceux qui pensent que le jeu en vaut la chandelle. Que ce projet de préservation et de réhabilitation des chemins et sentiers n'est pas un «petit» dossier, qu'il concerne très directement la qualité de vie de très nombreux Wallons et qu'il s'inscrit, résolument, dans cette société de demain, plus verte, plus durable, plus économe, plus juste et plus saine.

Je vous remercie pour votre attention et vous souhaite une très bonne journée de travail.



## Présentation du nouveau décret relatif à la voirie communale

Benoît Cartilier - Conseiller du Ministre des Travaux publics et de la Ruralité

Quels sont les changements du décret par rapport à l'ancienne législation ? Quand entrera-t-il en fonction ? + discussion.

La présentation de Monsieur Cartilier est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_Nouveau\\_decret.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_Nouveau_decret.pdf)

### Questions / Réponses

#### Michel Dussart (Itinéraires Wallonie) – Sait-on déjà quelles seront les communes pilotes pour la phase de test de l'actualisation des atlas ?

Benoît Cartilier – Au niveau des communes pilotes, nous avons reçus pas mal de candidatures suite à la parution du décret. Nous sommes en train d'analyser toutes ces candidatures. Le choix des communes n'est pas encore arrêté mais il est important pour nous d'avoir un maillage d'abord sur l'ensemble de la Wallonie. Nous voulons nous appuyer sur l'expertise des différentes provinces qui sont parfois très avancées dans des opérations d'informatisation de leur cartographie.

Le but est de travailler avec elles pour s'appuyer sur cette expérience et dès lors avoir des communes réparties sur l'ensemble de la Wallonie et avoir des communes relativement différentes en terme de maillages, de voiries. On ne va pas prendre que des communes totalement rurales, semi-rurales ou urbaines. C'est

un outil qui devra s'appliquer à l'ensemble des communes. Si on veut avoir une opération pilote pertinente, je crois qu'il faut avoir un bon maillage. C'est donc à l'étude pour le moment. Vous me permettrez dès lors, de garder donc pour le moment le nom des communes qui se sont portées candidates. C'est encore un petit peu secret par rapport à la décision finale.



#### Michel Dussart (Itinéraires Wallonie) – Les voiries conventionnelles servent à résoudre des litiges, mais peuvent-elles aussi servir à recréer des chaînons manquants pour le maillage ?

Benoît Cartilier – Pour ce qui est de l'outil de voirie conventionnelle,

ça peut effectivement être un outil qui servira à terminer une boucle de chemins là où on était confronté à une parcelle où un propriétaire craintif par rapport à une perte de la propriété sur son terrain ne voulait pas entendre parler de ça. On entend souvent dans les dialogues «Moi, ça ne me dérange pas trop qu'ils passent pour le moment, mais

si je les laissent passer, je risque de perdre le terrain où il risque de perdre de la valeur, etc. ». Ici, ce n'est pas le cas car on se retrouve avec une convention qui ne fait pas perdre cette valeur au propriétaire, donc je dirais, que quand on se retrouve confronté à cette crainte là et bien la réponse est cet outil de voirie conventionnelle. C'est un outil que les communes peuvent proposer pour solutionner et apaiser quelques conflits et terminer l'un ou l'autre circuit confronté à l'un ou l'autre propriétaire récalcitrant.

**Michel Dussart (Itinéraires Wallonie) – Concernant les voiries conventionnelles, quand est-il de la responsabilité en cas d'accident ? Est-ce que c'est la commune qui reprend cette responsabilité où est-ce toujours le propriétaire ?**

Benoît Cartilier – Le propriétaire reste propriétaire. Par contre, suite à la convention qui sera établie, la commune va devoir prendre une décision d'ouverture de voirie. C'est une ouverture un peu particulière puisqu'elle est temporelle pour la durée de la convention, ce qui veut dire que nous avons bien une voirie qui existe. Une voirie officielle avec toutes les obligations communales qui en découlent en termes de responsabilité, de passage et de sécurité du passage.

En terme de responsabilité plus globale, les éléments de la convention peuvent permettre aussi de modaliser une série d'éléments. Donc, il n'y a pas seulement une convention en deux lignes qui dit « vous pouvez passer sur mon terrain » dans le cadre de ce décret, mais il peut y avoir aussi toute une série de clauses qui sont liées, par exemple, à l'entretien, à la responsabilisation, aux obligations liées aux réparations. Donc, ce sont des éléments qui peuvent se trouver dans la convention tout en étant clair que si la commune qui a passé cette convention prend la décision de création de voirie sur cet endroit là, c'est une voirie dans toute sa force et dans toutes ses obligations aussi. Y compris l'obligation de sécurité qui est lié pour la commune, à l'ensemble de son maillage de voiries communales.

**Gwenaëlle Malburny (Association des Provinces Wallonnes) – Déjà, merci parce que vous me rassurez en ré pétant que vous comptez vous appuyer sur l'expertise et l'expérience des provinces dont de nombreux membres des services techniques sont présents aujourd'hui. Il est vrai que des expériences pilotes ont été menées et sont terminées en province de Hainaut dans plusieurs communes et que ces expériences pilotes rentrent tout à fait dans le champ d'application du décret art.54. Donc, on a mené une comparaison des atlas et autres données qui étaient en notre possession avec la réalité de terrain. Ce qui me perturbe un peu, c'est que à plusieurs reprises,**

**on vous a proposé une collaboration et de venir voir ses expériences pilotes et de venir vous en inspirer, et à plusieurs reprises, vous avez décliné notre offre. Donc, là je prends la salle à témoin, et j'en profite pour bien noter à mon agenda une prochaine rencontre avec vous pour ces expériences pilotes.**

Benoît Cartilier – Je ne peux que répéter ici le souhait du Ministre par rapport à ça. Je ne vous cacherai pas non plus que l'agenda de ces derniers mois a relativement été chaud avec des gros dossiers comme la réforme du CWATUPE. Ce sont des dossiers qui m'ont personnellement beaucoup occupé et occupé l'ensemble du Cabinet. Mais notre intention est bien celle-là. On est bien au courant de toutes ces expériences pilotes et ce serait dommage de ne pas s'appuyer sur toutes ces expériences et de refaire tout un travail qui a déjà été fait. Ça, vous pouvez être rassurée que notre intention est là. Je n'ai pas mon agenda avec moi pour vous fixer une date, mais voilà.

**André Biaumet (Association « Sentiers de la Haute-Haine ») – Vous avez beaucoup insisté sur le pouvoir accru des communes, bon, ça m'inquiète un peu parce que nous savons tous que les sensibilités d'une commune à l'autre, d'un collège à l'autre peuvent être extrêmement différentes. Autrement dit, on peut avoir des communes qui sont extrêmement réceptives aux demandes de citoyens qui œuvrent pour la promotion des sentiers, la préservation des sentiers, voire la création de nouveaux sentiers, mais par contre, il y a d'autres collègues qui absolument indifférents, voire carrément hostiles à cela. Et donc, par conséquent, y a-t-il un recours lorsqu'un groupe de citoyens se retrouve devant un « mur » et n'arrive pas à faire entendre ses revendications même si ces revendications sont portées par une majorité de la population ? Voilà, donc est-ce qu'il y a des recours ?**

Benoît Cartilier – Merci pour votre question. Le décret n'a évidemment pas réglé toutes les situations individuelles et quand on se retrouve confronté à de mauvaises volontés pour la création de sentiers, le décret ne peut rien faire par rapport à ces mauvaises volontés. Mais comme vous l'avez dit, on peut encadrer ça au maximum. Notre manière de les encadrer a été d'ajouter à plusieurs éléments de la procédure des obligations d'information. Que ce soit une commune qui veut supprimer un sentier, elle ne pourra plus le faire que moyennant toute une série d'informations aux citoyens et il n'est plus question de prendre une demi décision au Conseil communal comme ça un peu en « stoemeling » je dirais pour supprimer l'existant. Donc, là il y a plus d'information.



Et alors, en termes de recours, il y a effectivement au bout de la procédure, le recours auprès du Gouvernement wallon. Nous avons des délais dits de « rigueur » qui doivent être respectés. On pourrait aussi craindre que des communes soumises à une prise de décision décident de mettre ça au placard et voilà, on ne sait pas trop faire de recours parce qu'il n'y a pas eu prise de décision. Mais ici, comme on est face à des délais de rigueur, on a la possibilité au bout de ce délai de rigueur d'introduire les recours qui sont prévus auprès du Gouvernement wallon.

Donc, ce sont des éléments en plus, je pense qui sont importants pour, je dirais avoir les armes pour essayer de faire valoir les droits par rapport à une commune qui fermerait totalement ses yeux par rapport à une demande légitime en termes de sentiers et de mobilité.

**Anne Depiesse (Fédération Francophone d'Équitation et d'attelage de tourisme) – Au départ ce décret avait été pensé pour réserver les chemins et sentiers aux modes doux, ou en tous cas, principalement consacrés aux modes doux. Il se fait que ça a été libellé en « chemins vicinaux » ce qui a du coup inclus tout ce qui est routes communales. Voilà, parenthèse terminée, mais précision à apporter il me semble. Ma question est la suivante : qu'en est-il de la publicité quand on transforme un chemin vicinal en route ? Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu à ce niveau là ou rien du tout ? Parce qu'il arrive assez régulièrement qu'une commune, pour une raison x ou y, décide de transformer un chemin vicinal qui est un chemin en terre en route, comme ça, pouf, tout-à-coup, on passe et la semaine suivante, c'est macadamisé. Il n'y a eu aucune publicité, aucune enquête publique. Donc voilà, est-ce que maintenant il y a eu quelque chose de prévu à ce niveau là ?**

Benoît Cartilier – Je vous remercie de votre question. N'ayant pas été là vraiment au début du groupe de travail, je ne peux pas vous garantir que la volonté au départ était uniquement de viser la mobilité douce. Mais je vous entends. L'objectif du décret a plutôt été d'harmoniser et d'éviter d'avoir toute une série de voiries différentes avec des statuts différents. C'est une volonté de simplification et d'uniformisation.

Pour ce qui est de la transformation d'un chemin de terre en chemin tarmaqué par exemple, et bien le décret vise tant l'ouverture de voirie, la suppression de voirie, mais également sa modification. Et la modification pourrait aussi englober toutes les modifications au niveau du revêtement. Alors, le décret doit encore être complété actuellement par un arrêté qui est en préparation, un arrêté plus technique qui permet quand-même a contrario de ne pas devoir faire toute la procédure pour des petits changements. C'est une possibilité que le gouvernement prévoira et il faudra, je pense, bien baliser ces changements car faire un nouveau revêtement, ça peut aussi être un nouveau revêtement sur une voirie qui ne change pas, qui ne bouge pas où il faut simplement refaire le revêtement. Je pense que dans ce cas là, il ne faut pas que la commune se trouve confrontée à une procédure avec des enquêtes publiques etc. par rapport à un chemin qui existe. Donc il faudra baliser ça. Par contre, par rapport à l'élément de modification visant à transformer vraiment un chemin de terre en chemin tarmaqué, là je pense qu'il doit y avoir une procédure qui doit être entamée par la commune dans les formes voulues.



## Perspective de l'actualisation des atlas

Christophe Danaux - Directeur de Sentiers.be

Rappel des fonctions des chemins et sentiers - Quels sont les enjeux ? Quelle analyse ? Quel type de concertation ? + discussion.

La présentation de Monsieur Danaux est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_Perpsectives\\_actualisation\\_atlas.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_Perpsectives_actualisation_atlas.pdf)

## Questions / Réponses

**Un participant – Une petite question très pratique : est-ce que les arrêtés d'application à venir prévoient aussi l'octroi de financements particuliers, aux communes notamment, pour réaliser ce travail qui est indispensable, qui semble colossal également et qui va nécessiter des moyens aussi pour les communes pour mettre en œuvre**

**ce type de démarche ?**

Christophe Danaux – Non, pas encore. Les moyens financiers n'ont pas encore été abordés, ni dans le groupe de travail, ni par le Gouvernement et on ne sait donc pas encore d'où ils viendront, ni dans quelle mesure.

**Muriel Hiernaux – Je voulais ajouter que Monsieur Danaux terminait son exposé avec la transcription à l’atlas, mais comme les chemins touchent aussi à la propriété, il faut savoir que ça sera aussi transcrit dans les documents patrimoniaux ; c’est-à-dire au cadastre, à l’enregistrement et aux hypothèques. Ça, c’est quelque chose qu’il faudra bien tenir à l’œil, notamment au regard de l’Arrêté Royal PreCad du 18 novembre 2013.**

**Un participant – Concernant votre cas concret sur le petit exemple forestier, il y avait la situation à l’atlas dont le tracé réel n’est plus praticable et la situation de fait. Si j’ai bien compris, on pourrait supprimer celle de l’atlas, faire une convention pour la situation de fait, donc faire une ouverture de voirie. Mais la convention ne va durer que 29 ans, admettons que plus tard, le terrain est vendu, le nouveau propriétaire accepte la convention jusqu’à son terme, mais décide de ne pas la renouveler, on va arriver dans une situation où il n’y aura plus de chemin du tout. Il ne restera plus qu’un tronçon de chemin supprimé. Que va-t-on faire dans ce cas là ?**

Christophe Danaux – Il y a un arrêté d’application qui doit être pris par rapport à la voirie conventionnelle qui définira ce genre de cas de figure. Dans le cas du petit exemple ici, il y a plusieurs possibilités. La première, on décide de rétablir l’ancienne assiette du chemin. Quand nous avons travaillé dans le cadre du projet de liaisons intervillages pour le GAL de l’entre-Sambre-et-Meuse, le DNF était très content de pouvoir retrouver les vieux chemins et ils ont profité de l’inventaire pour remettre un peu d’ordre dans le réseau des chemins parcourant les forêts domaniales et communales. Il y a une autre possibilité qui consiste à dire que le nouveau tracé sur le terrain, après concertation, devienne le nouveau chemin dans le nouvel atlas car finalement, ça arrange tout le monde. L’ancienne assiette serait donc alors définitivement supprimée et le nouveau serait maintenu, pas pour 29 ans dans le cadre d’une voirie conventionnelle, mais bien dans la perspective d’une voirie déplacée. C’est-à-dire l’ancien chemin mais déplacé.

Petite précision concernant les voiries conventionnelles, si un chemin ou un sentier pose un problème, la première chose à faire est d’abord de voir si on ne peut pas le déplacer définitivement dans le cadre d’une modification de voirie. Par contre, la voirie conventionnelle prendra tout son sens quand vous avez par exemple, une magnifique prairie qui est traversée. Ça à l’air tout simple car on se dit qu’on va simplement passer sur le côté et tout le monde sera content. Mais au cadastre, on remarque, par exemple, que cette prairie est morcelée en parcelles qui appartiennent à

25 personnes différentes et là, ça commence à être un sérieux problème si on veut déplacer le chemin. Donc, à ce moment là, la voirie conventionnelle permet d’éviter une procédure très longue et très coûteuse pour pouvoir déplacer le chemin assez rapidement et dans l’intérêt de tous.

**Michel Remy (Echevin de la commune de Mettet) – Que devient le droit de propriété de tout ces chemins et sentiers qui ont été purement annexés par les exploitants ? Ça représente dans certains cas, en tout cas sur la commune de Mettet, l’équivalent d’un, deux, trois hectares par exploitant propriétaire.**

Christophe Danaux – Tout-à-l’heure, j’ai montré un schéma sur lequel on voyait que les voiries supprimées officiellement ne sont plus prises en compte, ainsi que celles qui sont prescrites avec preuve d’opposabilité mais qui font l’objet d’un débat entre les associations de défense des sentiers d’une part et la Fédération Wallonne de l’Agriculture, NTF et les exploitants des carrières d’autre part. Ces derniers aimeraient passer tout « au bleu » en faisant jouer simplement la prescription, sans aucune preuve d’opposabilité, tandis que nous pensons qu’il faut prouver un minimum les choses, sinon ce sera le nettoyage par le vide. Il y a déjà là un souci.

Le décret propose aussi des définitions. Une d’entre elles fait une distinction très claire entre la propriété, et donc l’assiette du chemin, et l’affectation d’usage. L’atlas, ce n’est pas un cadastre, mais un moyen de voir à quoi est affecté telle zone du territoire en matière de circulation publique. Maintenant, le devenir de tous ces chemins qui sont annexés pour des tas de raisons différentes et pas seulement par les agriculteurs, aussi par M. et Mme Toulemonde pour agrandir son jardin, se protéger des voleurs (l’argument bateau...) sera l’enjeu de l’actualisation de l’atlas.

C’est dans cet optique que nous proposons une méthodologie la plus objective possible, même si on ne l’est jamais à 100%. Mais celle-ci permettrait d’avoir des arguments solides pour aborder la concertation avec une réflexion préalable et finalement de pouvoir dédramatiser certaines situations, d’avoir déjà des propositions de solutions. Si on ne fait pas ça, on va mettre un comité de concertation en place et après les salutations, tout le monde se tapera dessus après cinq minutes parce qu’il n’y aura pas eu de réflexion préalable. Il y a vraiment un travail à réaliser en amont de ce côté là.

**Denis Marion (ASBL Epures) – Ce qui n’est pas encore clair pour moi, c’est qu’on a un décret mais on n’a pas**



**encore les arrêtés d'application. Est-ce qu'il y a un moratoire pour l'instant ? Je suis propriétaire, je considère que je peux encore bénéficier de l'ancienne législation et m'approprier un chemin ou supprimer un sentier. Est-ce que je peux encore le faire ou toute possibilité m'est interdite jusqu'à la création du nouvel atlas ?**

Christophe Danaux – Concernant la législation, c'est clairement le nouveau décret qui est entré en application à partir du premier avril. Donc, la loi vicinale, c'est terminé. Ainsi que les articles du CWATUPE puisque les deux régimes de voiries ont été fusionnés. Par contre, dans ce nouveau décret, les dispositions transitoires prévoient que tant qu'il n'y a toujours pas le nouvel atlas, ce sont toujours les anciens qui servent de référence. C'est d'ailleurs la même chose

pour les règlements provinciaux. Les seuls cas qui risquent encore de poser problème, ce sont les prescriptions acquiesitives du passé. Certains disent qu'à partir des trente dernières années jusque maintenant, c'est le nouveau décret qui entre en ligne de compte, mais qu'avant, comme on ne peut pas revenir sur les droits acquis, c'est toujours l'ancienne législation qui prévaut. C'est dans ce sens que le Conseil d'Etat semblait aller. Mais il faudra aussi voir ce que la jurisprudence nous dira. Il n'est pas impossible que la nouvelle réglementation soit applicable entièrement avec effet rétroactif. Ces choses se confirmeront ou pas à l'usage. Maintenant, ceux qui ne voulaient pas de ce décret avaient déjà levé les bras en l'air en prévoyant une avalanche de procédures et pourtant, on constate que jusqu'à présent, il n'en est rien.



## Comment améliorer les chemins et sentiers au bénéfice de leurs fonctions ?

### 1. Mobilité et aménagement du territoire

#### Les réseaux de Mobilité Douce - Expérience de Sentiers.be en Wallonie

Boris Nasdrovsky - Chargé de mission RDVS, Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be

La présentation de Monsieur Nasdrovsky est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_Sentiers\\_be.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_Sentiers_be.pdf)

#### Contexte

Les chemins et les sentiers sont des voies idéales pour les déplacements doux et par là même, des outils de transfert modal.

On note ces dernières années un véritable regain d'intérêt de la population pour les chemins et sentiers notamment pour les déplacements quotidiens. Il existe en effet au sein de la population une prise de conscience des limites du « tout à la voiture » : engorgement du réseau, pollutions sonores et de l'air, changements climatiques... La population est demanderesse de voies appropriées pour se déplacer autrement, à pied et à vélo. Ces modes de déplacements doux présentent de plus des avantages en termes de santé publique et encore d'autonomie des enfants et des non-motorisés.

De nombreuses communes désirent répondre à cette attente et offrir à leurs habitants la possibilité de se déplacer autrement. Elles sont de plus en plus nombreuses à être conscientes des multiples intérêts de développer un réseau adapté aux déplacements doux. Malheureusement, l'expertise et les disponibilités manquent pour



répondre aux attentes, tant la matière peut s'avérer complexe et la tâche lourde.

L'objet de l'association Sentiers.be est le (re)déploiement d'itinéraires doux en site propre (chemins et sentiers), leur promotion et leur protection. Son expertise en la matière et son expérience de terrain sont avantageusement mises à la disposition des communes, de la Région Wallonne ainsi que de la population.

## Projet « Réseau communal de mobilité douce »

L'association dispose d'une bonne pratique, ayant réalisé l'établissement d'un réseau de liaisons inter-villages dans l'Entre-Sambre-et-Meuse (communes de Cerfontaine, Florennes, Gerpennes et Walcourt) et ensuite pour le Parc Naturel de la Vallée de l'Attert.

Ces projets nous ont permis de développer une méthodologie efficace et une bonne expertise.

Pour la période 2011-2013, un projet plus ambitieux a été mis en place avec le soutien du Ministre de la Mobilité (communes d'Yvoir, Chaudfontaine, Marchin, Nandrin, Modave, Colfontaine, Namur et Amay). Ce projet comprend :

- La réalisation de l'**état des lieux** des petites voiries publiques, cartographié et numérisé (particulièrement

des chemins et sentiers vicinaux).

- L'identification d'un **réseau local de mobilité douce** en concertation avec la population.
- La **réhabilitation du passage** sur les petites voiries utiles envahies ou abandonnées (aux bons soins de la commune).
- La réalisation d'un **plan de signalétique**.
- La **communication** pour faire connaître ce projet et sensibiliser la population à la mobilité douce.

En 2013, Sentiers.be réalise un inventaire et un projet de réseau de mobilité douce pour la ville de Waremme et en 2014, le même travail va être entrepris pour la ville de Wavre.

## Table ronde en sous-groupe

La table ronde se déroule en deux moments. Tout d'abord, une présentation de Boris Nasdrovsky (chargé de mission - Sentiers.be) qui rappelle le contexte et l'objectif du projet « Réseau communal de Mobilité Douce ». Il est également question des enseignements du projet. La deuxième partie de la table ronde, animée par Juliette Walckiers (chargée de mission - IEW) a comme objectif de réfléchir à la mise en place d'une grille AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces) pour évaluer la fonction « mobilité » que peuvent avoir les chemins et sentiers.



Le **contexte du projet** explique comment nous sommes arrivés au constat qu'il est important de concevoir et proposer des projets de réseaux de liaisons piétonnes pour les déplacements vers les villages voisins, l'école, le centre sportif, etc. via la petite voirie.

Les éléments en rapport avec le contexte sont les suivants :

- L'organisation du territoire fait que l'habitat est de plus

en plus dispersé. De nombreux villages se retrouvent avec de l'habitat déconnecté des centres villageois avec parfois des distances assez longues pour rejoindre ceux-ci.

- Le nombre de véhicules n'a fait que croître ces dernières années entraînant une augmentation du trafic routier, l'implantation de l'habitude d'utiliser la voiture pour tous les trajets.
- Une diminution de l'offre en transport alternatif dans les villages : fermetures des gares, arrêts TEC...
- Une diminution des services au sein des villages. Nous devons donc nous rendre à l'extérieur pour pouvoir bénéficier des services en alimentation, administratifs, loisirs...
- Durant de nombreuses années, les investissements ont principalement été réalisés pour le réseau routier. Les autres « voiries » étant délaissées.
- ... et souvent utilisées de manière inappropriée, privatisées, accaparées de manière abusive.
- Ces dernières années, la part de budget des ménages destinée à leur mobilité n'a fait qu'augmenter. Posséder une (ou plusieurs) voiture(s) devient de plus en plus cher et il y a lieu de trouver des alternatives.
- Il est indéniable que l'utilisation de la voiture conduit à des problèmes de pollution, santé, qualité de vie...
- Aujourd'hui, il y a eu une prise de conscience des enjeux environnementaux, de nos habitudes et de nos comportements.

Entre 2011 et 2014, l'ASBL Sentiers.be participe à la mise en place de plusieurs « Réseaux communaux de Mobilité Douce » en Wallonie. Suite à ces expériences, l'ASBL retire plusieurs **enseignements** :

- De tels projets sont encore souvent vus comme visant à mettre en place des itinéraires touristiques. Or, nous insistons sur le fait que SI ceux-ci peuvent servir au tourisme, l'objectif EST BIEN d'offrir des alternatives à la voiture pour des déplacements de la vie de tous les jours : se rendre à la gare, aller chercher son pain, conduire ses enfants à l'école, se rendre au centre sportif, etc.
- Un réseau de mobilité douce, principalement réfléchi pour le piéton, n'est pas « LA » solution aux problèmes de mobilité. Il devient intéressant s'il est combiné et qu'il vient renforcer d'autres réseaux (ex : connexion au réseau TEC, SNCB, RAVeL, etc.)



- Nous insistons aussi sur le fait qu'il ne faut pas opposer « mobilité douce » et « mobilité de loisir », car les deux sont liées. Si nous voyons la marche comme un moment agréable, bon pour la santé, nous serons plus facilement prêt à allonger la durée de notre trajet pour nous déplacer à pied. Sentiers.be cherche aussi à offrir des itinéraires « doux » vers des points touristiques (ex. : liaison entre la gare d'Yvoir et la forteresse de Poilvache). Se déplacer vers un point touristique, c'est aussi de la mobilité.
- Il est important de communiquer lorsqu'un tel projet est mis en place afin qu'il soit connu de tous et que ses objectifs le soient aussi. Il peut servir de support à d'autres initiatives comme de l'éducation à la mobilité : (ré)apprendre aux enfants à se déplacer à pied, être attentif au trafic routier...
- Parallèlement à l'éducation des plus jeunes, il a lieu d'insister sur la sensibilisation à la marche piétonne, montrer que même face à des problèmes qui peuvent décourager les piétons (pluie, obscurité...), il existe des solutions (vêtements imperméables, chasubles, organisation de rangs...).

- Un tel projet propose en moyenne un réseau de trente kilomètres de liaisons. Des propositions d'amélioration de la praticabilité des itinéraires sont proposées (aménagement de passerelles pour traversées de cours d'eau, mise en place d'une main courante là où les pentes sont trop importantes, etc.), mais il est important de préciser que l'objectif n'est pas de réaliser un réseau utilisable par tous les publics en toute saison, car cela demanderait un investissement très important. La stratégie retenue est de commencer par proposer un réseau déjà utilisable à différents moments de l'année, avec certains tronçons accessibles à tous et d'autres moins. En fonction ensuite des demandes de la population, des améliorations pourront être réalisées.

Ensuite, il est demandé à chaque participant (individuellement) de réfléchir aux opportunités et menaces (principalement), mais aussi aux atouts/forces et freins permettant de préserver, d'ouvrir ou rouvrir des chemins et sentiers d'un point de vue de la « mobilité ».

Voici les différents éléments qui sont sortis de la mise en commun :

#### **Atouts / forces**

---

- Clarté de l'enjeu : améliorer la mobilité des personnes.
- Projets « positifs », ceux-ci visent à une amélioration de la qualité de vie des personnes.
- Type de projet facilement reproductible.
- Liaisons entre quartiers et administrations communales.
- Amélioration la sécurisation des déplacements. Les petites voiries permettent d'avoir des alternatives aux déplacements le long des routes, souvent peu ou pas aménagées en milieu rural.
- Amélioration du contrôle social. Plus les chemins et sentiers sont utilisés, plus il y a un contrôle social au sein des lieux de vie. Ce qui permet d'augmenter la sensation de sécurité et de bien-être.

#### **Faiblesses**

---

- Pas de vue à long terme. La mise en place des liaisons via un plan de balisage est une chose, mais il est nécessaire ensuite de penser à promouvoir ce réseau pour que les gens l'utilisent.
- Clarté du réseau. S'il n'y a pas une communication adéquate qui est réalisée, la population risque de passer à côté de l'objectif de ce réseau qui est d'offrir une alternative aux déplacements en voiture.

## Opportunités

---

- Possibilité d'avoir la voirie conventionnelle pour prévoir des itinéraires.
- Possibilité d'avoir la réserve viaire pour prévoir des itinéraires qui se révéleront utiles lors de la construction d'un nouveau lotissement par exemple.
- Existence de différentes sources de financement afin d'aménager et d'entretenir le réseau de chemins et sentiers.
- Volonté politique de la RW de soutenir ce type de projet.
- Motivation des citoyens pour développer et soutenir les projets liés à la mobilité.

## Menaces

---

- Manque de subsides pour concrétiser les projets (l'argent est le nerf de la guerre).
- Terrain (relief, revêtement...) qui peut rebuter certaines (beaucoup) de personnes à se déplacer à pied.

- Crainte des gens de se déplacer à pied, car cela est encore vu comme un mode de déplacement qui peut être dangereux (sécurité routière, traumatisme de l'affaire Dutroux...).
- Réticence des gens à modifier leurs habitudes. Le changement d'habitude est quelque chose de complexe et qui prend du temps.
- Pouvoir concilier les attentes des différents utilisateurs notamment par rapport aux types d'aménagement. Les piétons, marcheurs, randonneurs, joggeurs, cavaliers, cyclistes ou les VTTistes n'ont pas toujours la même vision de l'aménagement des chemins et sentiers. Il faut réussir à faire des compromis.
- Pouvoir concilier les objectifs des projets « mobilité » avec ceux d'autres acteurs (ex. : agriculteurs, chasseurs...).
- Remembrement dans certaines communes.
- Manque de moyens juridiques pour contrer les usurpateurs.

## 2. Sport, loisirs et tourisme

### 50 ans d'expérience pour créer des circuits de randonnées

Alain Carlier - Les Sentiers de Grande Randonnée

---

La présentation de Monsieur Carlier est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_SGR.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_SGR.pdf)

### La rando, ça marche de plus en plus fort !



### La rando, c'est quoi ?

---

- Un pèlerinage intérieur, un sport...

- Que recherchent les randonneurs ? (Voir l'étude du WES concernant le comportement touristique de la population).

### Un réseau de sentiers sans frontière

---

- Naissance en France en 1947
- En Belgique en 1959, en 2013 : 8 000 Km dont 5 000 en Wallonie et à Bruxelles + 3 000 en Flandre
- Europe : 50 000 km, 12 itinéraires en 2013 du Cap Nord à la Sicile, de l'Irlande au Bosphore

### Evolution de la rando

---

- De la marche pour la marche, à marcher curieux !
- A la rencontre des habitants, des régions, des trésors culturels et naturels...

## La randonnée, outil de développement touristique

- Maintien, voire création de services de proximité dans les zones rurales, de réseaux d'hébergements complémentaires (gîtes CBTJ, Auberges de jeunesse, Giwal, etc.), chambres d'hôtes, refuge, relais et les nouvelles aires de bivouac.
- Conditions de réussite du produit itinérance et randonnée : signalétique et balisage intelligents, descriptifs adéquats, cartes lisibles, haltes et abris entretenus, l'exemple du packaging de services en Alsace et dans les Vosges.

## L'avenir est à inventer et à construire !

- Tourisme pédestre de qualité en accord avec la nature, peu coûteux à mettre en œuvre, générateur de retombées pour l'économie locale.
- L'impact des nouvelles technologies de l'information...

## La vigilance reste de mise !

- Un itinéraire est « un être vivant », il évolue...

## Table ronde en sous-groupe

L'atelier du matin a débuté par une brève présentation des trois orateurs de l'association « *Sentiers de Grande Randonnée* ». Les participants ont eu l'occasion d'échanger des idées et de poser des questions concernant les avantages et les freins que rencontrent ces acteurs de terrain.

### Les orateurs

#### **Pierre De Keghel**

Après avoir travaillé durant sept ans à la publication des Topo-Guides, Pierre est devenu président ; fonction qu'il occupe depuis trois ans.



#### **Raoul Hubert**

Raoul a commencé parmi les 250 bénévoles, motivé par la marche. Un point important pour lui : défendre un capital chemin pour l'usage de tout le monde. À ce jour, il est sentinelle chez SGR. Il permet de résoudre les menaces et les accaparements de terrain. La philosophie chez SGR est le dialogue, approcher et contourner les angles. Si un cas d'entrave est rapporté, les sentinelles vont d'abord s'adresser à la province puis la commune, les

- Quel sera l'impact du nouveau décret sur les chemins de Wallonie ?

- Sauvegarde des sentiers : [sentinelle@grsentiers.org](mailto:sentinelle@grsentiers.org)

## Les Sentiers de Grande Randonnées (GR) en chiffres :

- 5000 km de sentiers en Wallonie et à Bruxelles : sélectionnés, balisés et entretenus par plus de 250 bénévoles.
- 24 sentiers de randonnée en ligne décrits et détaillés dans 25 topo-guides.
- 109 circuits de randonnées en boucle repris dans 7 topo-guides.
- 30 circuits de randonnées en famille dans les provinces de Liège et Luxembourg.
- Visitez [www.grsentiers.org](http://www.grsentiers.org) - contactez [communications@grsentiers.org](mailto:communications@grsentiers.org)

autorités. Si cela ne fonctionne pas, ils vont plus loin avec les communes, les commissaires voyers pour faire entendre raison à la commune ou aux citoyens.

Le nouveau décret vicinal est un outil extra qui va être modernisé et avec l'abandon de la prescription trentenaire, il y a là de beaux « outils ». Toutefois ce décret peut présenter des inconvénients ou risques tels que : certaines communes ou propriétaires prennent vite possession de chemins ou sentiers ou que certaines communes limitent l'inventaire pour avoir le moins possible de chemins ou de risques de litiges.

#### **Alain Carlier**

Alain s'occupe de la communication, lettre info électronique, site classique où on y retrouve beaucoup d'informations.



## Questions/Réflexions

---

Divers sujets de discussions et d'échanges ont eu lieu. Vous retrouvez ci-dessous un résumé de ces différents sujets :

- Les pratiques entre la France et la Belgique semblent différentes, car en France les chemins sont ouverts aux motorisés tels que les quads... et ils ne sont pas « réservés » aux non motorisés. Quant à la prise de décision d'ouvrir, de baliser,...un chemin ; les discussions se font entre partenaires privés comme publics.
- Réponse : En Wallonie il y a une réglementation. Dans les bois, les sentiers sont réservés aux piétons, les chemins sont utilisés par les piétons, les cavaliers, les vélos sauf s'il y a un balisage spécifique. Dans la forêt, les engins motorisés doivent aller sur les chemins en dur.
- L'exploitant est obligé de remettre les chemins en état. La commune a la possibilité de mettre des panneaux légaux identifiant les utilisateurs.
- En Belgique, il y a un côté un peu puriste en ce qui concerne la préservation des chemins et sentiers.



- Nous avons un patrimoine à notre disposition. Il est nécessaire de le préserver pour s'y promener ; il faut en faire des petites et grandes boucles. La menace serait que des chemins disparaissent et de développer un réseau vert accessible à un réseau local unique.
- Face à un souhait de baliser un itinéraire SGR, il y a des discussions avec la commune. Il leur est demandé leur accord pour baliser. L'autre interlocuteur important est le DNF et parfois nous devons faire recourt aux enquêtes publiques. Les entraves (tas de gravas, déchets à l'entrée du chemin pour éviter qu'on l'utilise) sont la difficulté la plus fréquente.
- Dans de tels cas, la commune est prévenue et nous allons parfois avec les autorités rencontrer les riverains. Dans la majorité de ces cas, la commune agit d'elle-même.
- Une difficulté : les sentiers asphaltés, car on y croise

les engins motorisés qui y roulent plus vite. Le nouveau décret wallon sera idéal pour retrouver des chemins et sentiers non asphaltés.

- Les agriculteurs empiètent trop souvent sur la largeur des chemins de remembrement. Il serait utile de réaliser une enquête afin de connaître la superficie qui devrait revenir à la commune.
- Toutefois les agriculteurs doivent suivre une législation. Il faut savoir que soit ils passent sur ces chemins et ceux-ci sont praticables soit ils ne labourent pas et ils risquent d'être envahis par la végétation et ne plus donner envie d'y passer à pied. Il faut donc aussi comprendre le point de vue des agriculteurs.
- Il serait utile d'avoir une veille des chemins et sentiers émanant du promeneur qui alerte lorsqu'il est face à un problème, une entrave. Il serait utile d'avoir sur chaque chemin ou sentier un panneau (ex : chemin public ou le nom du chemin) qui indique, qu'il y a là, un chemin ouvert au public.
- Certaines communes fonctionnent de la sorte ; elles ont de nombreux panneaux toponymiques au bord de leurs chemins et sentiers.

Ensuite, il a été demandé à chaque participant (individuellement) de réfléchir aux opportunités et menaces permettant de préserver, d'ouvrir ou rouvrir des chemins et sentiers d'un point de vue du « tourisme, sports et loisirs ».

La définition de ces deux termes a été donnée dans le but de s'assurer d'une même compréhension.

Opportunités : les influences externes, ce que le milieu, l'entourage, ... « offre » qui permet de lancer un projet, qui sert de levier.

Menaces : les influences externes, les risques émanant de l'extérieur, qui représentent des freins extérieurs à une association qu'elle ne peut pas maîtriser.

## Opportunités

---

- Le soutien communal
- L'augmentation du coût de l'énergie amènera plus de personnes à utiliser des modes de déplacement doux.
- Les politiques et stratégies au niveau de l'Europe.
- La demande en chemins et sentiers de la population ; l'usage de ceux-ci en fera la pérennité.
- Une communication entre toutes les associations. Plus de relations entre les utilisateurs, plus de collaboration entre les Maisons du tourisme, les syndicats d'initiative, etc. Il faudrait un organisme qui fédère, pourquoi pas Sentiers.be ?

- Centraliser tous les itinéraires des différentes associations et acteurs sur un même support (web...).
- Avoir tous les acteurs autour de la table, pour la révision de l'atlas.
- Il est possible de récupérer des données utiles pour la mise à jour de la documentation patrimoniale et pour les évaluations patrimoniales.
- Les « WalloNets », pour l'entretien des voies vertes sont un atout pour les associations.

### Menaces

- La lenteur des réactions administratives.
- Trop d'intervention des pouvoirs publics (Région et Provinces) en matière de normalisation, réglementation, critères sur l'usage et le balisage des chemins et sentiers.
- Les changements de majorités suite aux élections.
- Le bétonnage des chemins.
- Le manque de communication de données essentielles pour la mise à jour de la documentation et pour l'évaluation, d'un point de vue patrimonial.
- Les abus des agriculteurs, des gardes forestiers privés et des chasseurs.
- Les menaces des riverains ennuyés par le passage trop fréquent d'usagers ou par la réouverture d'itinéraires.
- Avec le nouveau décret, il y a un risque de nettoyage par le vide, ce qui entraînerait une diminution du choix

d'itinéraires.

- La diversité des cartes et plans proposés au public : celles d'un GAL (groupe d'action locale), d'un SI (syndicat d'initiative), d'un autre réseau... Cela fait brouillon pour le public et peut créer des difficultés de coordination pour l'entretien de ceux-ci.
- Le manque de communication entre les organismes, les associations.
- Lors de la révision de l'atlas, avoir tous les acteurs autour de la table pourrait être une menace.

Quelques idées pour lever les menaces :

- Le système de parrainage de chemins : lorsqu'il y a un souci sur un chemin ou sentier, le parrain prévient les autres participants et tous ensemble avec les associations locales, ils interviennent auprès de la commune. Comme les locaux bougent, comme ce sont les locaux qui votent, cela a un impact.
- L'idée n'est pas de contrer la commune, mais appuyer ensemble une demande.
- Dans ce type de partenariat, les communes doivent trouver un bénéfice, à réfléchir en fonction de chaque commune.
- Il faudrait une bonne communication entre associations telles que la Marche populaire et l'Adeps pour envoyer des promeneurs sur des chemins et sentiers peu utilisés pour montrer qu'ils sont empruntés.
- Idée : passer en début de saison avec des quads sur les chemins pour marquer ceux-ci, donc les utiliser comme atout et ce, de façon cadrée.

## 3. Biodiversité et agriculture

### Les chemins ruraux en Picardie - Expérience française de gestion de chemins ruraux

Mylène Eschemann - Chemins de Picardie

La présentation de Madame Eschemann est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_Chemins\\_Picardie.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_Chemins_Picardie.pdf)

L'association française Chemins de Picardie, issue du rapprochement des randonneurs et des chasseurs de la région picarde, œuvre pour la préservation, la restauration et la reconquête des chemins ruraux du territoire. Elle est soutenue financièrement par divers organismes : le Conseil régional de Picardie, la Direction Régionale de

l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, le Conseil général de la Sommes, les Fédérations des Chasseurs et les Comités de la Randonnée Pédestre.

Face au constat de chemins dégradés (arbres mutilés, emprise des chemins stérilisée par les produits chimiques, etc.) voire complètement disparus, l'association inter-

pelle au quotidien les acteurs des chemins sur l'intérêt que ces espaces peuvent jouer pour limiter l'érosion de la biodiversité. Un dispositif national, la Trame Verte et Bleue, existe et a pour objectif de freiner la fragmentation des milieux naturels en assurant le maintien de continuités écologiques. L'association, à l'échelle de la Picardie, souhaite démontrer que les chemins ruraux ont leur place dans ce réseau de corridors écologiques.



Pour rappel, le cadre juridique français des chemins ruraux diffère de la situation belge. La voirie communale est composée d'une part des voies communales, axes fréquemment empruntés qui appartiennent au domaine public de la commune et d'autre part des chemins ruraux qui malgré leur affectation au public, font partie du domaine privé. La différence majeure entre ces deux types d'axes appartenant à la commune réside dans l'obligation d'entretien pour les voies communales et la possibilité de prescrire ou d'aliéner les chemins ruraux.

## Table ronde en sous-groupe

L'association Chemins de Picardie a pour objectif la préservation des chemins ruraux. Pour cela elle incite les communes à conserver ou à rétablir ces chemins dans leur configuration originelle. Les acteurs concernés sont fédérés et sensibilisés, notamment sur l'intérêt biologique des chemins. Des outils juridiques sont mis à leur disposition et l'accent est mis sur la rénovation et l'entretien régulier.

En France, les voiries communales sont séparées en voies communales, dont la propriété est communale et le domaine public, et en chemins ruraux dont la propriété est communale et le domaine privé. Contrairement aux voies communales, l'entretien des chemins ruraux n'est pas obligatoire. Par contre, les communes ont une obligation de conservation de ces chemins.

Le projet présenté concerne la délimitation de l'emprise des chemins par la plantation de haies, action précédée par un recensement de ces voiries.

Suite à cet inventaire, une concertation a été menée auprès des riverains, en particulier les exploitants agricoles.

Chemins de Picardie décline la préservation des chemins en plusieurs actions :

- Le recensement des chemins ruraux : cette démarche a le même objectif que l'Atlas vicinal en Wallonie, c'est-à-dire établir la liste de l'ensemble des chemins de la commune. Ainsi, la municipalité a connaissance de son réseau de chemins, certains étant parfois oubliés, et elle peut, grâce à cette vision globale du territoire, intervenir au mieux pour rétablir la circulation. Mais ce recensement n'est pas obligatoire en France et repose donc sur le bon vouloir des collectivités.
- La délimitation de l'emprise : Chemins de Picardie a développé un projet avec plusieurs communes afin de matérialiser les limites des chemins et ce, grâce à la plantation de haies. En effet, par l'implantation d'arbres et arbustes le long de chemins, la commune dissuade les riverains quelques peu inciviques d'annexer tout ou partie de l'emprise puisque cela sera rapidement remarqué. En s'appuyant sur une concertation avec l'ensemble des riverains et sur la participation des écoles et des habitants, le projet a abouti à la plantation d'un total de 1500m de haies.

Enfin, l'action de préservation des chemins ne peut être efficace si aucune sensibilisation n'est effectuée. Chemins de Picardie, en plus des réunions auprès des élus et des animations à l'attention du grand public, a édité un guide pratique et juridique des chemins ruraux, pour répondre aux nombreuses questions des acteurs des chemins.

Des plantations de haies ont ensuite été effectuées en tenant compte des contraintes soulevées et avec la participation des écoles dans certains cas. L'action a été valorisée notamment via une inauguration et le placement de panneaux didactiques. Le suivi sur le terrain est assuré et les dégradations réparées.

## Analyse AFOM

### Introduction

L'analyse AFOM (atouts, faiblesse, opportunités et menaces) qui a été menée a permis d'une part d'analyser le projet présenté. D'autre part, la question de la plantation de haies en bordure des chemins qui a été étudiée en parallèle. Pour plus de clarté, les résultats sont présentés avec une distinction partielle entre le projet et la plantation de haies. Par ailleurs, des éléments de gestion de projets, comme les impacts, ont été abordés et seront présentés pareillement.

Les résultats présentés ne se veulent pas exhaustifs mais représentent la réflexion menée par le groupe de travail au cours du colloque.

### Impacts spécifiques du projet

Tout d'abord, le projet a permis de développer le dialogue entre les différents acteurs concernés par les chemins ruraux. Il s'agit notamment des marcheurs, des chasseurs, des naturalistes, des communes et des exploitants agricoles. Les intérêts de chacun ont ainsi pu être partagés dans la recherche d'une gestion la plus intégrée possible.

Le cadre de vie a pu être amélioré, notamment grâce à la récréation progressive d'un réseau de chemins au sein des zones agricoles. Les voies lentes, ainsi revalorisées, sont réappropriées par la population. La présence de haies joue positivement sur le confort des usagers non motorisés et l'aménité des zones agricoles.



### Atouts du projet de Chemins de Picardie

Dès le montage du projet, les thématiques biodiversité et mobilité ont été combinées avantageusement. Un bon financement et des principes de concertation appliqués à toutes les étapes ont été un gage de réussite. En effet, les différents acteurs ont été informés objectivement et intégrés directement à la réflexion. S'en est suivi une bonne communication entre les agriculteurs et les communes qui a pu conduire à un réalisme technique des réalisations. En particulier, la prise en compte des contraintes des engins agricoles a permis de placer les haies de manière à ne pas gêner le cheminement et les manœuvres.

Les collectivités locales qui se sont portées volontaires pour le projet et l'implication personnelle de plusieurs élus, dont un agriculteur, ont créé une dynamique positive. Les écoliers ont été impliqués aux plantations avec un parrainage des plants.

Au niveau de la durabilité du projet, des assurances pour les plants, dont la plantation a été réalisée par un prestataire privé, ont été contractées via la commune et les exploitants agricoles.

### Impact des haies de bordure

Les haies de bordure participent au maillage écologique

et constituent un refuge pour la faune et la flore. Elles sont notamment favorables au petit gibier, ce qui est un argument de poids pour les chasseurs.

Les haies délimitent le tracé des chemins et en assurent le maintien. Leur impact paysager est souvent positif avec une rupture de la monotonie et une structuration. Le confort des usagers non motorisés est amélioré avec la présence d'ombre et la protection face au vent.

L'infiltration des eaux est favorisée et l'érosion limitée, du moins lorsque les chemins ne sont pas orientés dans la direction de la pente. La protection au vent apportée par les haies permet également de limiter l'enneigement des voiries et les effets négatifs du vent sur les cultures.

L'amélioration du cadre de vie est positive pour le tourisme et donc pour l'économie locale. Lors de l'entretien des haies, la récupération de la biomasse et sa valorisation est envisageable.

Certains aspects négatifs sont à prendre en compte, notamment les difficultés de déplacement induites pour les engins agricoles. Les haies peuvent également fermer les paysages ouverts ou les figer avec des tracés linéaires.

### Faiblesses du projet

Parmi les faiblesses du projet, le grand investissement nécessaire, en temps et en énergie, pour mener la concertation est pointé. Le risque de dégrader les relations entre la commune et les agriculteurs en cas de mauvais déroulement de celle-ci est également cité, ainsi qu'en cas de déficience future au niveau de l'entretien des haies.

### Opportunités pour les chemins et pour les haies

En Wallonie, divers financements publics en faveur des haies existent, notamment via le SPW (Service public de Wallonie) et la Semaine de l'arbre, le Plan Maya, ainsi que les MAE (Mesures agro-environnementales), via Natagriwal, etc.

Le remembrement et l'amélioration des voiries agricoles peuvent également apporter des opportunités pour les plantations et la délimitation de l'assiette des chemins.

Bien sûr, l'utilisation régulière des chemins est un gage de conservation.

### Menaces pour le projet et pour les haies

Une des plus grandes menaces concerne l'intégrité des plantations. Celles-ci, d'autant plus fragiles au début, sont sensibles aux manœuvres des grands engins agricoles et autres dégradations involontaires. Les pulvérisations d'herbicides à proximité constituent également une menace importante. Les incivilités, ainsi que le manque de contrôle et de sanctions liées s'ajoutent à ces problèmes.

Concernant la durabilité de l'entretien, l'arrêt possible des financements est défavorable. Un entretien déficient aura un impact négatif sur les relations entre communes

et agriculteurs et également vis à vis des autres usagers des chemins ruraux.

### Stratégies proposées au cours de l'atelier

Les différentes analyses effectuées ont débouché sur l'ébauche d'une réflexion sur les stratégies à suivre pour améliorer la situation de la biodiversité au niveau des chemins et des sentiers.

### Propositions émises

---

#### Entretien et suivi

Concernant l'entretien des haies, des contrats de services pourraient être établis avec les agriculteurs riverains. La diversification des revenus agricoles et les primes agro-environnementales constituent des pistes de réflexion.

En parallèle, la formation du personnel technique des communes et sa sensibilisation à l'importance de l'entretien des haies sont également importantes pour les cas où un contrat d'entretien n'est pas passé avec des exploitants agricoles. La bonne planification des travaux est également nécessaire pour réguler le travail à réaliser.

La proposition de favoriser les alignements d'arbres plutôt que les haies, notamment pour des questions de facilités d'entretien et d'esthétique est émise.

La constatation des dégradations, volontaires ou involontaires, et des incivilités notamment des promeneurs est nécessaire pour responsabiliser les différents acteurs et créer un climat de confiance.

#### Renforcement des haies

L'utilisation d'essences indigènes et variées est un gage de robustesse des haies. De plus, des plantes herbacées d'intérêt pourraient également être semées. La présence d'une zone tampon entre la haie et les cultures permettrait également de mieux les protéger.

#### Sensibilisation et adaptation aux usagers

L'intérêt de ce type de projets doit être démontré aux agriculteurs et la largeur des chemins doit être adaptée aux engins agricoles. L'établissement de partenariats entre les différents acteurs est également positif. La communication autour de ce genre est primordiale et l'implication des citoyens est un levier majeur.

## 4. Patrimoine

### Valorisation et accès au patrimoine grâce aux chemins et sentiers - Expérience du GAL « Culturalités » en Hesbaye.

Marie Langhendries - GAL Culturalités

---

La présentation de Madame Langhendries est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_GAL\\_Culturalite.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_GAL_Culturalite.pdf)

#### En quoi notre projet joue-t-il un rôle positif d'un point de vue économique et/ou social et/ou environnemental ?

---

##### Finalité artistique

En développant un réseau de parcours d'art dans l'Est du Brabant Wallon, inscrit dans le paysage, les promoteurs du projet « Sentes » souhaitent que ce territoire soit empreint d'art, et que tout un chacun puisse bénéficier de cette présence.

Ces parcours jalonnés d'œuvres seront l'expression de la diversité et de la qualité des démarches et pratiques artistiques représentatives de l'art in situ et de l'art contextuel.

En organisant des résidences collectives, des artistes se rencontrent, s'exposent et entrent en relation avec la po-

pulation participante. Le réseau « Sentes » entend mêler des regards et des motivations liés à l'art et au territoire. Investir la fonction sociale de l'art, interroger la figure sociale de l'artiste, celle du spectateur, celle du lieu de l'œuvre où cette rencontre et cette confrontation peuvent s'opérer.

##### Finalité sociale

Nous voulons que cette ouverture à l'art le long d'un chemin soit l'œuvre d'un travail conjugué avec la population du territoire choisi. Cela implique une mise à contribution citoyenne à tous les niveaux de l'élaboration et donc un rapprochement et une prise de responsabilité des habitants d'une localité.

En outre, ce travail sur le lien social vise une autre finalité: la réappropriation de l'objet culturel. Nous cherchons

à ce que les participants s'émanent autour du questionnement du rôle du citoyen dans le développement culturel de sa région.

Une invitation à implanter des œuvres d'art en milieu rural peut fonctionner notamment en tant que vecteur de mobilisation, de rencontre et de communication entre tous les acteurs impliqués dans le programme.



### Finalité Environnementale

Sentes vise donc à créer un espace-temps de réappropriation collective de l'espace public rural, notamment les espaces de circulation lente.

En faisant le choix d'implanter des œuvres le long des sentiers et chemins champêtres, Sentes s'inscrit dans une démarche de valorisation, de protection et de sensibilisation à la diversité du patrimoine naturel de l'est du Brabant Wallon.

## Table ronde en sous-groupe

### Séance de questions et remarques

#### Que contiennent les panneaux de présentation ?

Les panneaux présentent le patrimoine en tant que tel. Le texte est un peu plus dense et est bilingue. Ils présentent soit la caractéristique majeure du bâtiment si c'est un patrimoine exceptionnel, en quoi il est exceptionnel ; son historique, parfois, on fait référence à une anecdote ou l'autre. Il y a aussi quelques visuels.

#### Est-ce que vous n'êtes pas confrontés au vandalisme ?

Pour les petits panneaux patrimoine, non, il n'y a pas eu de vandalisme, mais par contre, sur les panneaux paysage, c'est-à-dire les tables d'orientation, et malgré les demandes d'autorisations qui ont été faites aux exploitants, aux propriétaires, aux riverains et aux communes, nous avons eu deux tables d'orientation sur la même commune qui ont été désociées, une mise sur le côté et l'autre qui a disparu, à peine un mois après qu'elles aient été placées.

### Finalité touristique

La Hesbaye brabançonne s'identifie comme une destination de promenades et mène différentes actions de promotion et d'équipement touristique visant à développer un tourisme vert de qualité adapté au contexte local.

Le réseau des balades en Hesbaye brabançonne est l'outil premier de développement du tourisme sur le territoire et le mode de valorisation des ressources naturelles et culturelles. L'identité de la région se construit autour de cette thématique et, au fil des actions menées, se définit comme une destination de découverte des richesses du patrimoine naturel et bâti par un tourisme respectueux de son environnement.

En développant un réseau de promenades d'art contemporain, Sentes permet à la Maison du Tourisme d'élargir son offre touristique et de promouvoir la Hesbaye brabançonne en tant que destination touristique alliant patrimoines, art et balades. Ce projet permet également d'offrir, à travers la création artistique, une lecture nouvelle de cet environnement riche et diversifié qui définit la Hesbaye brabançonne.

Le développement du réseau « Sentes » en Hesbaye brabançonne donne à celle-ci une image d'un territoire vivant, dynamique et créatif.

Cette dynamique attirera également un public nouveau, sensible à une découverte de la région sous un angle artistique.

(Extrait dossier SENTES asbl ReAffect et GAL Culturalité).

Donc là, il y a quelque chose qui s'est passé. On ne se l'explique pas car toutes les autorisations avaient été demandées. Et dernièrement, il y a encore eu une table d'orientation qui a été désociée sur la commune d'Incourt que l'on va remettre. C'est une des menaces qui pèsent sur le projet.

#### Au niveau du traitement du marché, vous avez fait, je suppose un appel d'offres pour les grands panneaux. Vous en avez eu beaucoup ?

Nous avons fait un cahier des charges très précis avec ce que nous voulions en termes de matériaux, de signalétiques, de dimensions et nous l'avons soumis à trois prestataires potentiels. Le marché « conception graphique » a été dissocié du marché « pose et conception des structures ». Nous avons choisi un prestataire qui fut conciliant car il y a eu des soucis au niveau des fixations avec le vent et ils sont venus refaire le travail avec un nouveau système sans surcoût particulier. Tout a été réalisé dans le cadre du GAL via les fonds Leader et Région Wallonne qui nous ont permis de concrétiser ce projet.

## Etes-vous passés par le Commissariat Général au Tourisme (CGT) ?

Pour le budget, 45% vient de l'Europe et 45% de la Région Wallonne, et c'est l'administration compétente, le CGT ici en l'occurrence, qui amène, qui valide, qui approuve l'intention de ces projets, qui amène les budgets nécessaires.

### Quelles sont les difficultés de notre projet ?

- Difficulté de mobilisation active de la population.
- Difficulté de mobiliser les écoles.
- Difficulté de faire « coller » l'œuvre proposée par l'artiste aux réalités du terrain.
- Difficulté de maintien en l'état de l'œuvre sur la durée.
- Difficulté d'obtenir certaines autorisations sur domaine privé et maintenance des œuvres par public ou privé.



### Discussion ouverte

L'analyse AFOM initialement prévue n'a pas pu être faite car une discussion plus générale concernant le nouveau décret et le rôle des provinces a monopolisé une partie du temps disponible. D'autre part, tout le monde n'a pas forcément de projets précis concernant le patrimoine en tête, mais la réflexion est néanmoins lancée sur cette thématique.

- Une première précision est apportée sur le fait que les chemins et sentiers peuvent aider à valoriser le patrimoine, mais sont eux aussi un patrimoine.
- Un projet « découverte du patrimoine », c'est donner un sens particulier à un chemin ou un sentier dans un objectif de découverte patrimoniale.
- Il y a une destruction massive de patrimoine des ouvrages d'art qui sont sur les chemins et sentiers (ponts,

pertuis, petit patrimoine, etc.). Ce qui amène à se poser la question de savoir s'il y a du patrimoine encore en suffisance pour pouvoir le faire découvrir. Est-ce qu'il n'est pas en péril ?

- Il y a une tendance à remplacer les vieux ouvrages d'art, parfois difficiles et coûteux à l'entretien par de nouveaux en béton, ce qui enlève de la valeur à ce patrimoine.
- Se pose la question de savoir qui entretient un sentier et donc qui entretient le patrimoine concerné ? Et donc quid aussi des compétences pour se faire ? Qui a encore le souci du beau travail, y compris pour des choses plus fonctionnelles ?
- Auparavant, les services techniques provinciaux faisaient le tour des ouvrages d'art, mais maintenant, c'est devenu difficile.
- Le petit patrimoine est dépendant de l'existence des chemins et sentiers. Si un sentier disparaît, la potale qui se trouve sur son parcours sera oubliée et disparaîtra aussi. Il n'est donc pas nécessaire de créer un parcours didactique pour préserver et valoriser le patrimoine, garder un chemin ou un sentier en bon état est déjà une manière pour y arriver.
- Les chemins et sentiers sont un moyen de faire vivre le petit patrimoine qui est né sur ce réseau à une époque où il n'y avait pas de routes et de voitures. Ce sont souvent les dernières traces du passé.
- Il ne faut pas pour autant transformer le réseau de chemins et sentiers en musée géant avec des panneaux partout, mais ça reste un bon moyen de valoriser le patrimoine.
- C'est aussi un bon moyen de valoriser des choses modernes, une certaine forme d'art, comme le land art par exemple, en dehors de la vitesse et du trafic. Cela donne le temps de voir, de comprendre et de vivre les choses plus sereinement.
- Il n'y a pas d'inventaire général du petit patrimoine, mais certaines régions ou communes l'on fait.
- Concernant le patrimoine paysager, l'ADESA a déjà réalisé tout un travail d'inventaire.
- Il faut voir le patrimoine au sens large : le petit patrimoine, mais aussi le patrimoine architectural, le patrimoine immatériel comme les marches de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et plus anciennement, les rogations. Si on réalise un inventaire en vue de l'actualisation de l'atlas, on imagine mal de supprimer un chemin utilisé dans ce cadre, même si c'est une fois par an.



# Quels indicateurs pour mesurer objectivement la valeur d'un chemin ou d'un sentier ?

Quatre ateliers de réflexions sont mis en place, un par thématique. Gino Aufiero, chargé de mission Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be présente la méthodologie.

La présentation de Monsieur Aufiero est téléchargeable au format PDF à cette adresse :

[http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque\\_Introduction\\_ateliers.pdf](http://www.sentiers.be/colloque2014/Colloque_Introduction_ateliers.pdf)

## 1. Mobilité et aménagement du territoire

### Atelier

Animé par **Juliette Walckiers** - Chargé de mission Mobilité chez Inter-Environnement Wallonie avec l'aimable participation d'**Anne Depiesse** de la FFE

Après un temps de travail individuel pour réfléchir aux critères qui devraient être pris en compte pour décider de l'avenir d'une petite voirie, un partage avec l'ensemble des participants de l'atelier a pris place. Un premier critère partagé en appelait d'autres, équivalents ou similaires, créant progressivement une famille de critères. Plusieurs familles ont ainsi pris forme, concrétisées par des post-its rassemblés sur de grands tableaux. En discussion avec la salle, des arbitrages ont été faits : ne faut-il pas subdiviser cette famille ? Ou plutôt rassembler ces deux sous-ensembles ? Ce critère ne devrait-il pas se retrouver dans cette autre famille ? Etc.



Dans un deuxième temps, des groupes constitués de 2 à 4 participants ont travaillé à la manière de définir et de nommer ces familles de critères identifiées. Il était ensuite demandé à chacun des groupes d'identifier maximum trois indicateurs qui permettent de juger si le critère est rencontré. Alors que l'émergence des familles avait été relativement évidente, la conversion de celles-ci en un seul critère univoque s'est avéré un exercice

beaucoup plus difficile.

Une question en particulier est apparue : est-il question de critères à considérer a priori pour juger de l'utilité d'une voirie ou posteriori pour juger si la voirie peut effectivement jouer son rôle en matière de mobilité ? Par exemple, la liaison que permet une voirie entre deux points du territoire (entre une école et un quartier d'habitat) est un élément à considérer pour décider de maintenir ou non une voirie dans le réseau. Par contre, la praticabilité d'une voirie (à savoir la nature du revêtement, son niveau d'entretien, la sécurité de ses abords, ...) ou plutôt le manque de praticabilité ne devrait pas a priori conduire à la suppression d'une voirie.

Au final de cet atelier mobilité, six critères ont été identifiés. Tous n'ont sans doute pas le même poids, et ne doivent pas intervenir au même moment. Ils devront certainement être approfondis, précisés et complétés mais ils donnent déjà un aperçu large, issu d'un atelier constitué d'une bonne trentaine de personnes, des points d'attention à prendre en considération lors de l'évaluation du statut à donner à une voirie communale. Les voici :

- Critère d'**utilisation** quand la voirie fait l'objet d'une utilisation effective et/ou potentielle.
- Critère de **liaison** quand la voirie permet un lien utile entre deux points du territoire.
- Critère de **maillage** quand la voirie rend possible une connexion entre des circuits déjà existant.
- Critère d'**alternative à la route** quand la voirie propose un itinéraire plus sécurisé ou agréable pour les modes actifs.
- Critère de **raccourci** quand la voirie offre un temps de parcours réduit.

- Critère de **praticabilité** quand la voirie bénéficie d'atouts en termes d'accessibilité.

D'autres éléments ont été évoqués en début d'atelier mais n'ont pas été traités par la suite, considérant qu'ils

sortaient du champ thématique de la mobilité (ex. accès à un patrimoine paysager, préservation de la biodiversité,...). Le critère du budget a par exemple également été partagé sans être discuté davantage. Il pourrait cependant être corrélé au critère de praticabilité.

## 2. Sport, loisirs et tourisme

### Atelier

Animé par **Gaëlle Cassoth** - Chargée de mission Nature, Mobilité et Développement chez Sentiers.be

Quels sont les critères pertinents dont il faudrait tenir compte dans un travail de révision des Atlas pour maintenir ou non une voirie dans le réseau, si l'on se réfère à l'aspect touristique et loisir de la petite voirie ?

Belle question pour entamer l'atelier de l'après-midi !

Après un temps de réflexion individuel, chaque participant a partagé les critères auxquels il pensait. Au sein du groupe, il y avait des analogies et des différences, voire des indécisions. La récolte des nombreuses idées permet déjà de faire des regroupements ; sans quoi, nous approchions de cinquante critères.

Cette première étape nous a permis de dégager des familles de critères.



Dans un second temps, les participants ont constitué quatre groupes de cinq à six personnes. Il leur était demandé de nommer ces familles et de se mettre d'accord tous ensemble sur le terme utilisé ainsi que de clarifier des mots laissant porte ouverte aux diverses interprétations. Phase importante afin que nous parlions tous de la même chose.

Par la suite, les participants s'essayaient à identifier quelques indicateurs permettant de juger si un critère spécifique est rencontré et mesurable. Suite à la demande des participants, les groupes sont restés les mêmes, or les familles de critères ont permuté de groupe.

L'ambiance dans l'atelier « Tourisme et loisirs » réussi à

faire émerger pléthore d'idées et d'échanges, ce qui a rendu cet après-midi fort riche. Dix-sept critères ont été identifiés. Il nous semble évident que tous n'ont pas le même degré d'importance, ne seront pas pris en compte au même moment lors de l'analyse d'un réseau, voire certains devront être approfondis, précisés ou regroupés.

Voici les critères qui ont émané du groupe de travail. Pour rappel, ils sont un aperçu des points d'attention à prendre en compte lors de l'évaluation des différents statuts à donner à la voirie communale.

- L'attractivité touristique concernant l'**offre et les services** (poste, restaurants, etc.).
- L'attractivité touristique en ce qui concerne le **patrimoine** (naturel comme bâti).
- L'attractivité en ce qui concerne les **pratiques sportives** et leurs effets sur la **santé**.
- Les **différents usagers**.
- Les **recettes et retombées économiques**.
- La **cohésion sociale** qui s'y crée.
- Les **infrastructures d'accueil** du chemin ou du sentier (balisage, une structure dans le balisage).
- Le type de **revêtement** et les **aménagements**.
- Appartenance à une **thématique** (exemple : lien avec la guerre 14-18, lien avec un événement sportif, lien à un terroir, etc.).
- L'intérêt **pédagogique**.
- **Facilité d'accès** (peut-on y arriver facilement en train, voiture, bus, etc ?).
- Possibiliter de **se ressourcer**, de **s'évader**.
- Intégration dans un **maillage** ou une **boucle de balade**.

- **Densité de chemins et sentiers** proposés sur un territoire.
- **Sécurité.**

- **Information, communication et publicité** (avant mon départ, ai-je assez d'informations, de cartes à disposition, etc.).

## 3. Biodiversité et agriculture

### Atelier

Animé par **Gino Auffero** - Chargé de mission Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be

#### Méthodologie

##### Objectif

L'objectif est d'évaluer la valeur d'un chemin ou d'un sentier par rapport à la thématique « Biodiversité et agriculture ». Pour cela des critères d'évaluation doivent être déterminés et associés à des indicateurs pour mesurer objectivement la valeur de ces petites voiries.

##### Méthode

Un critère permet d'évaluer des qualités attendues par rapport à des normes. Les critères idéaux ont pour caractéristiques d'être indépendants et/ou mutuellement exclusifs et peu nombreux. Les critères doivent également être pondérés entre eux car leur importance est différente. Il est possible d'attribuer des points différents aux critères en fonction de leur importance.



Les indicateurs sont des variables qui permettent de mesurer le degré de maîtrise d'un critère. Ils doivent être contextualisés, concrets et observables. Les types de mesures peuvent être, par exemple, des taux, des ratios, des classements, des index composites, etc.

Les indicateurs doivent être spécifiques, leur définition doit être simple et claire. Ils doivent être facile à mesurer et les mesures doivent être reproductibles et comparables. Leur pertinence par rapport aux critères doit également être assurée. La mesure des indicateurs doit se faire à une certaine fréquence dans le temps et être

possible quand c'est utile. Le coût et les efforts doivent être raisonnables.

#### Résultats

##### Introduction

Les critères issus de l'analyse des résultats de l'atelier se structurent en deux catégories.

La première concerne la biodiversité et la deuxième l'agriculture. Les indicateurs ne sont pas détaillés ici.

##### Pour la biodiversité

Pour la biodiversité, le premier critère est le **rôle de corridor écologique** de la petite voirie. Les corridors écologiques sont très importants pour assurer les échanges génétiques entre populations. La fragmentation paysagère est une cause importante de perte de biodiversité et la présence de ces corridors permet d'améliorer la situation.

La **richesse spécifique** du chemin ou du sentier, mesurée par des inventaires floristiques ou faunistiques, constitue un autre critère, très complémentaire du premier. La présence d'espèces indicatrices permet de donner directement une appréciation de la biodiversité.

La **qualité environnementale** est évaluée en mesurant les différentes pollutions. Le bruit, les rejets, les incivilités en sont des aspects évidents. Le type de revêtement, les usagers et la fréquentation jouent aussi, ainsi que les modes de gestion et d'entretien. Les activités humaines ont donc une influence majeure sur la biodiversité des chemins et sentiers.

##### Pour l'agriculture

L'**intérêt hydrologique** est un critère qui doit être évalué. Les chemins et sentiers peuvent améliorer l'infiltration des eaux de ruissellement et limiter l'érosion si l'orientation est bénéfique par rapport à la pente. La présence de végétation en bordure est bénéfique.

La **compatibilité avec la mobilité agricole**, notamment pour le passage et les manœuvres des engins agricole est un autre critère à évaluer. Notons que ce critère est lié

directement avec **la thématique de la mobilité**.

Finalement, les **effets sur les cultures et l'élevage** doivent également être mesurés. Les petites voiries peuvent avoir des rôles de refuges pour la faune auxiliaire, de coupe-vent ou encore de protection pour le bétail si des ligneux sont présents.

## Synthèse

En résumé, voici les critères qui ressortent de l'analyse des résultats du groupe de travail :

### Biodiversité

- Rôle de corridor écologique.
- Richesse spécifique du chemin ou du sentier.
- Qualité environnementale.

### Agriculture

- Intérêt hydrologique.
- Compatibilité avec la mobilité agricole.
- Effets sur les cultures et l'élevage.

## Avertissement

L'évaluation de la valeur actuelle d'un chemin ou d'un sentier ne doit pas faire oublier que les situations évoluent et que cette valeur n'est pas figée dans le temps. Il est donc très important d'appréhender la valeur potentielle de ces petites voiries.

En effet, un chemin dont la valeur pour une des thématiques n'est pas démontrée aujourd'hui pourrait rentrer dans les critères à l'avenir. Des actions correctives peuvent être entreprises.

Prenons l'exemple d'un chemin qui relie deux bosquets dans une zone de culture mais sans être un corridor écologique. La création d'une zone tampon enherbée ou d'une haie entre le chemin et les cultures permettrait d'augmenter significativement sa valeur.

C'est pourquoi, dans le cadre de la mise à jour des atlas vicinaux, ce paramètre devra être intégré. Il l'a d'ailleurs été dans le nouveau décret sur les voiries communales avec la notion de réserve viaire. Pour constituer une réserve viaire, les communes, à défaut de les modifier ou de les supprimer, peuvent disqualifier en plan général d'alignement les voiries qui, au moment de la décision du conseil communal, ne sont pas jugées utiles à la circulation du public.

## 4. Patrimoine

### Atelier

Animé par **Boris Nasdrovsky** - Chargé de mission RDVS, Mobilité et Cartographie chez Sentiers.be

Quels sont les critères pertinents dont il faudrait tenir compte pour un travail de révision des Atlas pour maintenir ou non une voirie dans le réseau, si l'on se réfère à l'aspect « patrimoine » de la petite voirie ? Une question à laquelle il n'est pas si facile de répondre.

En effet, dès le début de l'atelier, il a été question de la **définition de ce qu'est le « patrimoine »** et qui semble englober de nombreuses choses. Celui-ci est souvent défini comme « *un bien qu'on tient par héritage de ses ascendants* » ou encore « *ce qui est considéré comme l'héritage commun d'un groupe* »<sup>1</sup>. Il est rapidement apparu qu'il n'était pas simple de mettre en avant des critères devant permettre de dire qu'un chemin ou un sentier a une valeur patrimoniale. Durant cet atelier, nous avons abordé les notions de patrimoine « paysager », « naturel »... qui sont des notions qu'il n'est pas toujours facile à définir, mais que nous avons tenté de cadrer.

Après un temps de réflexion individuel, différents critères ont été mis en évidence.

Les deux premiers critères mis en évidence se référaient à la présence de patrimoine **architectural** et **bâti** que nous avons rapidement considéré comme deux critères distincts. Le patrimoine bâti se réfère plutôt à la valeur du bâti en lui-même, son importance historique. Le patrimoine architectural se réfère quant à lui à son aspect. Un exemple donné était par exemple la présence des ruines d'une tour romaine le long d'un sentier : les ruines font partie du patrimoine bâti, car c'est un exemple d'une tour de défense de l'époque romaine, mais n'a pas de valeur architecturale, car il ne reste que peu d'éléments encore debout.

Toujours en rapport avec des éléments « construits », le **petit patrimoine** reprend des « *petits éléments construits, individuels ou partie intégrante d'un ensemble, qui agrémentent le cadre de vie, servent de repères à une population locale ou contribuent au sentiment d'appartenance, et qui font ou non l'objet d'une mesure de protection* »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patrimoine/58700>

<sup>2</sup> <http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/Patrimoine/Pages/Actualites/PPPW.asp>

Ensuite, nous avons fait référence au **patrimoine industriel** lié aux techniques et savoir-faire utilisés dans une activité économique. (Ex. : l'accès à un ancien site d'extraction, une ancienne industrie).

Nous avons ensuite fait référence à la valeur intrinsèque de la petite voirie. Cela concerne donc la voirie en elle-même sans regarder ce qu'il y a à côté. Exemple de chemin pouvant avoir une valeur intrinsèque importante : un chemin creux bordé de haies et arbres, avec un revêtement composé de pavés bombés...



Sans rentrer dans les détails, car un atelier était également consacré à cette thématique, les participants ont pointé le **patrimoine naturel**.

Le **patrimoine paysager** s'est révélé peu facile à définir. Pour cela, nous nous référons à la définition de la convention de Florence qui le définit en ces termes « *le paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* ». La valeur paysagère d'un chemin ou un sentier ne sera pas nécessairement évidente à donner, car dépendant de la perception de la population. Or, ce qui peut-être considéré comme intéressant par certains ne le sera peut-être pas pour d'autres.

Le **patrimoine historique et immatériel** a été mis également en évidence et de nombreux exemples ont été donnés : marches historiques, processions, procès de sorcellerie, présence passée du gibet, lieu de naissance d'un peintre. Le premier fait référence à des choses figées

dans le temps (ex : lieu naissance d'un peintre → le lieu de sa naissance sera toujours le même endroit. C'est inscrit dans le temps) tandis que l'autre non (ex : un arbre à « l'image » a une valeur tant que les gens continuent à y apposer des messages).

D'une manière générale, il est ressorti que l'on pouvait différencier la présence ou l'accès à un patrimoine culturel, paysager, bâti... Un chemin reliant deux villages peut être bordé de plusieurs chapelles qui lui confèrent une valeur patrimoniale. Un autre chemin, sans grande qualité, permet quant à lui d'accéder à la ruine d'un fort de la Première Guerre mondiale.

Il a également été mis en évidence à de nombreuses reprises que ces **différents types de patrimoines sont liés entre eux**.

Par la suite, les participants ont réfléchi en petits groupes afin d'identifier des indicateurs permettant de juger si un critère spécifique est rencontré et mesurable. Différents exemples ont été donnés afin de préciser l'objectif de cette partie (ex : critère → est-ce que ce sentier a une valeur au niveau « patrimoine paysager » ; indicateur → le sentier est repris au sein d'un périmètre ADESA).

En résumé, voici les critères qui ont émané du groupe de travail :

- Patrimoine **architectural** (présence / accès).
- Patrimoine **bâti** (présence / accès).
- **Petit patrimoine** (présence / accès).
- Patrimoine **industriel** (présence / accès).
- **Valeur intrinsèque**.
- Patrimoine **naturel** (présence / accès).
- Patrimoine **paysager** (présence / accès).
- Patrimoine **historique** (présence / accès).
- Patrimoine **immatériel**.



## Allocution de fermeture

Jean-Pol Delory - Conseiller du Ministre des Pouvoirs locaux, de la Ville et du Tourisme

*Les orateurs qui ont pris la parole aujourd'hui ont balayé différents aspects liés à la thématique du jour : de la mobilité, en passant par le patrimoine et la biodiversité...*

*Je souhaiterais, au nom du Ministre Paul Furlan, revenir un instant sur un thème qui lui tient évidemment à cœur, celui du Tourisme, car, je rappelle que Paul Furlan est également en charge de cette matière et qu'elle est aujourd'hui étroitement liée aux Pouvoirs locaux.*

*En effet, la mise en valeur des chemins et sentiers s'inscrit dans la politique que Paul Furlan soutient depuis le début de son mandat, à savoir celle du tourisme vert.*

*La Wallonie regorge de richesses dont il est essentiel de faire la promotion. Pour donner envie aux touristes de venir nous rendre visite, mais aussi et surtout, pour permettre aux wallons de découvrir ou redécouvrir les richesses de leur région.*

*Tous les chemins ne mènent pas forcément à Rome.*

*Il n'est pas toujours nécessaire de parcourir des milliers de kilomètres pour découvrir une région, un paysage, une nature à couper le souffle. Avec en plus, l'accueil réputé chaleureux des wallons....*

*Mais revenons à l'atlas vicinal. Le Ministre des Pouvoirs locaux souligne l'importance d'une cartographie actualisée car Paul Furlan en convient, l'outil actuel est désuet (les choses évoluent en deux siècles) et nécessite une mise à jour. Pour répondre à une demande croissante des citoyens, mais aussi pour protéger ce patrimoine ancestral.*

*Les textes doivent suivre l'évolution de la mobilité, mais cette adaptation ne peut se faire au détriment des Pouvoirs locaux.*

*Vous le savez, nous traversons une période de crise qui met les communes à rude épreuve et pour le Ministre Furlan, il n'est pas envisageable de leur ajouter une charge supplémentaire. Paul Furlan rappelle qu'il reste très attentif au principe de neutralité budgétaire, c'est-à-dire, pas de dépenses supplémentaires pour les communes.*

*Le Ministre Di Antonio vous en a parlé, une opération pilote doit être lancée en vue de l'actualisation des voiries communales. Avec pour objectif de faire correspondre la réalité juridique et la réalité du terrain en permettant aux communes de créer, supprimer ou modifier des voiries.*

*Au nom du Ministre Furlan, permettez-moi de vous rappeler l'importance de cette actualisation. Qu'il s'agisse des propriétaires, des communes ou encore des défenseurs des voiries vicinales, tous les acteurs sont en demande d'une plus grande sécurité juridique :*

*Le citoyen, qui a besoin de savoir s'il peut ou pas emprunter un chemin sans risquer de commettre une infraction.*

*A cet égard, en tant que Ministre du Tourisme, Paul Furlan rappelle que cette mise à jour concerne également les organisateurs de marches, comme les marches Adepts ou les chemins de grande randonnée qui rassemblent des milliers de personnes qui profitent de l'occasion pour visiter la région qu'ils traversent.*

*Ces touristes d'un jour sont des vecteurs importants du tourisme wallon et donc, de l'économie wallonne. Vous comprendrez aisément qu'il est important que ces marches se déroulent dans un cadre juridique car elles empruntent régulièrement des voiries vicinales.*

*Cette mise à jour est également souhaitable pour le propriétaire qui doit pouvoir faire valoir ses droits de manière incontestable en cas de problème.*

*Nous souhaitons tous le développement d'un nouvel atlas facilement accessible sous forme numérique évidemment. Il doit contenir les décisions administratives ou juridictionnelles en matière de création, de transformation ou de suppression de voirie communale.*

*Ce recensement représente un travail immense, mais nécessaire vous en conviendrez.*

*Mais et pour conclure, je tiens à rappeler que Paul Furlan restera attentif au principe de neutralité budgétaire, son souhait n'étant évidemment pas d'ajouter une charge supplémentaire aux communes.*



Au vu du nombre de participants, de leur diversité (administrations, associations, élus communaux, etc.), nous pouvons constater que le sujet abordé lors de ce colloque éveille un grand intérêt et soulève un grand nombre de questions. Le récent changement de législation n'y est pas pour rien. En effet, la demande d'informations concernant les implications du nouveau décret était manifeste. Ce n'était pas le sujet principal du colloque, mais ce fut tout de même l'occasion de l'aborder, d'informer et de récolter beaucoup de questions.

Même si certaines d'entre elles ne trouveront pas de réponses tout de suite, car il reste un travail législatif (plusieurs arrêtés d'applications) et de terrain (tests pilotes d'actualisation d'atlas), nous pouvons y voir une preuve évidente qu'un travail de communication et d'échange est nécessaire auprès des acteurs locaux. Dans un premier temps, les questions formulées par écrit par les participants seront exploitées lors de la mise à jour de la législation sur le site de Sentiers.be. Par la suite, il est souhaitable qu'une série de séances d'informations soient organisées un peu partout en Wallonie pour répondre au mieux aux demandes des collectivités locales et du public à ce sujet.

Concernant le sujet principal du colloque, c'est-à-dire la manière d'actualiser les vieux atlas vicinaux et la nécessité de tenir compte de tous les rôles des chemins et sentiers publics, nous pouvons constater le souhait d'une grande objectivité dans le processus d'actualisation de la part des participants.

Lors de cette journée, nous avons pu démontrer que si l'intérêt principal des chemins et sentiers publics était bien avant tout un usage de mobilité, ce n'était pas le seul. Loin de là ! Les chemins et sentiers présentent d'autres atouts qui confèrent à ceux-ci une qualité actuelle ou potentielle apportant une plus-value importante au territoire, que ce soit pour la valorisation économique dans le cadre du tourisme, de l'amélioration de la biodiversité ou encore de la valorisation du patrimoine. Ces atouts peuvent parfois s'exclure l'un de l'autre (un chemin trop fréquenté ne sera pas forcément un havre de paix pour la biodiversité...), mais la plupart du temps, ils se renforcent les uns, les autres. Des choix devront parfois être faits concernant l'aménagement de telle ou telle voirie afin de privilégier l'une ou l'autre fonction.

Plus encore que l'application du nouveau décret, l'opération de la mise à jour des atlas sera une opportunité unique, mais potentiellement délicate. Le risque de voir se concentrer tous les conflits en cours ou latents n'est

pas exclu. La méthode retenue devra donc permettre d'en désamorcer un maximum d'entre eux par un cadrage préalable à toute concertation. La finalité de cette analyse sera d'apporter le plus d'arguments objectifs et mesurables pour pouvoir négocier ensuite un projet de réseau répondant bien à l'esprit du nouveau décret en matière de mobilité douce, mais aussi par rapport aux autres fonctions abordées lors de ce colloque.

Au terme de cette première phase, il s'agira avant tout de savoir où l'on passe et où l'on ne passe pas (schéma filaire de principe). S'en suivra l'étape de longue haleine de l'établissement des plans d'alignement (limites latérales). Le projet de nouvel atlas devra ensuite pouvoir être l'objet d'une enquête publique où la plupart des contestations auront pu être préalablement éteintes ou fortement atténuées.

Les groupes de travail ont pu ébaucher un ensemble de critères et d'indicateurs pour évaluer au mieux la valeur des chemins et sentiers. C'est un apport essentiel que Sentiers.be ne manquera pas de faire valoir dans le cadre de la réflexion en cours au sein du groupe de travail mis en place par le Gouvernement wallon pour définir une méthodologie d'actualisation. Certes, cet ensemble n'est certainement pas exhaustif et la réflexion doit se poursuivre, notamment sur la faisabilité technique ou financière, ou encore sur la pondération à utiliser, mais gagnons que ceux qui décideront de la méthode à utiliser seront sensibles aux arguments développés précédemment.

Si certains élus locaux peuvent craindre la difficulté et le coût d'une opération d'actualisation des atlas menée avec une philosophie telle qu'elle est apparue lors de ce colloque ou encore lors des nombreuses rencontres de terrain un peu partout sur le territoire wallon, ils devraient se rassurer en se disant que finalement, il ne s'agit que d'une opération unique. Bien que lourde, elle devrait mettre un terme aux multiples conflits locaux, parfois bien plus coûteux en temps et en argent quand ils se règlent devant les tribunaux ou par mille rebondissements et tracasseries administratives.

Si cette opération est menée objectivement, sans intention cachée de vouloir réaliser un « nettoyage par le vide », elle profitera à l'intérêt général tout en permettant de clarifier de nombreuses situations ambiguës, ce qui sera profitable également aux propriétaires et exploitants particuliers. Les tests pilotes prévus dans les mois à venir selon un calendrier établi par le futur nouveau gouvernement seront cruciaux.



## Liste des intervenants

NOM	ORGANISATION	MAIL
<b>Aufiero</b> Gino	Sentiers.be - Namur <i>Chargé de mission Mobilité et Cartographie</i>	gino.aufiero@sentiers.be
<b>Carlter</b> Alain	Sentiers de Grande Randonnée (SGR) - Namur <i>Responsable communication</i>	communications@grsentiers.org
<b>Cartilier</b> Benoît	Cabinet du Ministre Carlo Di Antonio - Namur <i>Conseiller</i>	benoit.cartilier@gov.wallonie.be
<b>Cassothe</b> Gaëlle	Sentiers.be - Namur <i>Chargé de mission Nature, Mobilité et Développement</i>	gaelle.cassothe@sentiers.be
<b>Danaux</b> Christophe	Sentiers.be - Namur <i>Directeur</i>	christophe.danaux@sentiers.be
<b>Delory</b> Jean-Pol	Cabinet du Ministre Paul Furlan - Namur <i>Conseiller</i>	jeanpol.delory@gov.wallonie.be
<b>Eschemann</b> Mylène	Chemins de Picardie - Barenton-Bugny (FR) <i>Chargée de mission "chemins ruraux"</i>	cheminsdepicardie@naturagora.fr
<b>Langhendries</b> Marie	GAL Culturalité - Jodoigne <i>Coordinatrice</i>	ml@culturalite.be
<b>Nasdrovisky</b> Boris	Sentiers.be - Namur <i>Chargé de mission RDVS, Mobilité et Cartographie</i>	boris.nasdrovisky@sentiers.be
<b>Natalis</b> Florence	Cabinet du Ministre Philippe Henry - Namur <i>Conseillère</i>	florence.natalis@gov.wallonie.be
<b>Walckiers</b> Juliette	Inter-Environnement-Wallonie - Namur <i>Chargée de mission Mobilité</i>	j.walckiers@iew.be



## Liste des participants

NOM	ORGANISATION	MAIL
<b>Arnould</b> Héléne	Administration communale de Walcourt <i>Employée service modifications de voiries</i>	helene.arnould@walcourt.be
<b>Berlier</b> Jacqueline	SPW DGO2 Direction de la Planification de la Mobilité - Namur <i>Attachée</i>	jacqueline.berlier@spw.wallonie.be
<b>Biaumet</b> André	Sentiers de la Haute Haine - Morlanwelz <i>Responsable, contact avec la commune, terrain</i>	andre_biaumet@yahoo.fr
<b>Bottieu</b> Vincent	CREAT - UCL - Louvain-la-Neuve <i>Chargé de mission</i>	vincent.bottieu@uclouvain.be
<b>Bouché</b> Philippe	Association Lasne Nature - Lasne <i>Administrateur</i>	48philippe@base.be
<b>Bouxain</b> Claudia	Administration communale de Grez-Doiceau <i>Éco-Conseillère</i>	claudia.bouxain@grez-doiceau.be
<b>Bradfer</b> Françoise	Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable (ICEDD) - Namur <i>Responsable de projets</i>	francoise.bradfer@icedd.be
<b>Caille</b> Luc	Sentiers de la Haute Haine - Morlanwelz <i>Membre du collectif</i>	fc590339@skynet.be
<b>Caille</b> Christine	Sentiers de la Haute Haine - Carnières <i>Communication et projets culturels</i>	christinecaille@skynet.be
<b>Calleeuw</b> Willy	Association Lasne Nature - Lasne <i>Président</i>	calleeuw.willy@gmail.be
<b>Charlier</b> Julien	IWEPS - Belgrade <i>Attaché scientifique</i>	
<b>Ciparisse</b> Alain	Ville de Namur <i>Agent technique</i>	alain.ciparisse@ville.namur.be
<b>Clause</b> Michel	Administration communale de Mettet <i>Chef de service patrimoine, CEM</i>	voirie.mettet@skynet.be
<b>Clays</b> Steven	Trage Wegen vzw - Gent <i>Coordinateur</i>	steven.clays@tragewegen.be

NOM	ORGANISATION	MAIL
<b>Cléda</b> Etienne	Empreintes ASBL - Namur <i>Directeur</i>	etienne@empreintesasbl.be
<b>Collin</b> Luc	Administration communale de Saint-Georges-sur-Meuse <i>Chef de service Cadre de vie</i>	luc.collin@saint-georges-sur-meuse.be
<b>Counen</b> Jean-François	Administration communale de Chimay <i>Employé service urbanisme</i>	jf.counen@ville-de-chimay.be
<b>Damanet</b> Valérie	Administration communale de Villers-La-Ville <i>Employée service urbanisme</i>	valerie.damanet@publilink.be
<b>Debatty</b> Dominique	SPW DGO4 Direction Urbanisme et Architecture - Namur <i>1<sup>er</sup> Attaché</i>	dominique.debatty@spw.wallonie.be
<b>Decker</b> Sabine	Administration communale d'Athus <i>Urbanisme et Mobilité</i>	sab_decker@hotmail.com
<b>De Keghel</b> Pierre	Sentiers de Grande Randonnée (SGR) - Namur <i>Président</i>	president@grsentiers.org
<b>Delaet</b> Delphine	Administration communale de Villers-La-Ville <i>Éco-Conseillère</i>	delphine.delaet@publilink.be
<b>Delcourt</b> Christophe	Administration communale de Tournai <i>Architecte - Chef de bureau</i>	christophe.delcourt@tournai.be
<b>Delmotte</b> Claire	CCATM d'Ecaussinnes <i>Membre</i>	pedcl@skynet.be
<b>Delviesmaison</b> Sylvie	Fondation Rurale de Wallonie - Assistance architecturale et urbanistique - Attert <i>Chargée de mission</i>	s.delviesmaison@frw.be
<b>De Maet</b> Bernard	GRACQ ASBL - Ottignies Responsable de locale, membre du CA	teamdeber19@gmail.com
<b>Demeuse</b> Denis	Ville de Namur <i>Chef de Service</i>	denis.demeuse@ville.namur.be
<b>Depiesse</b> Anne	Fédération Francophone d'Equitation et d'attelage de loisir (FFE) - Namur <i>Déléguée sentiers</i>	annedepiesse@4x4vert.be
<b>Depraetere</b> Sylvie	Administration communale de Mettet <i>Éco-Conseillère</i>	sylvie.depraetere@mettet.be
<b>Deprez</b> Méliсса	Syndicat d'Initiative et du Tourisme d'Ohey <i>Coordinatrice tourisme</i>	si@ohey.be
<b>Derbaudrenghien</b> Pierre-Louis	GAL Entre-Sambre-et-Meuse - Gerpennes <i>Chargé de mission</i>	tourisme@entre-sambre-et-meuse.be
<b>Deroy</b> Emmanuel	Ville de Namur - DVP - Service géomètre - Namur <i>Géomètre</i>	emmanuel.deroy@ville.namur.be
<b>Destrée</b> Michel	Cabinet du Ministre Philippe Henry - Namur <i>Conseiller</i>	michel.destree@gov.wallonie.be
<b>De temmerman</b> Daniel	Administration communale de Trooz <i>Chef de service</i>	daniel.detemmerman@trooz.be
<b>Dewael</b> Philippe	Association Lasne Nature - Lasne <i>Responsable groupe sentiers</i>	philippe.dewael@gmail.com
<b>De Wilde</b> Valérie	Ville de Namur - DVP - Service géomètre - Namur <i>Géomètre</i>	valerie.dewilde@ville.namur.be
<b>Doguet</b> Anne	Fondation rurale de Wallonie - Waremmе <i>Agent de développement</i>	a.doguet@frw.be
<b>Dolphijn</b> Isabelle	Equi-info-Développement et FFE - Lasnes <i>Administrateur</i>	isabelle@dolphijn.be
<b>Duhaut</b> Bernadette	Parc Naturel du Pays des Collines - Ellezelles <i>Chargée de mission Ressources et milieux naturels</i>	b.duhaut@pnpc.be
<b>Dujardin</b> Fernande	A vos lé voyes - Groupe sentiers d'Havelange <i>Membre</i>	dujardinf@skynet.be
<b>Dullaert</b> Isabelle	SPW - Direction déplacements doux et Partenaires communaux - Namur <i>Attaché</i>	isabelle.dullaert@spw.wallonie.be
<b>Dussart</b> Michel	GAL du Pays des Tiges et Chavées - Ohey <i>Administrateur</i>	wallay@skynet.be
<b>Ernon</b> Brigitte	SPW DGO2 Direction de la Planification de la Mobilité - Namur <i>Attachée</i>	brigitte.ernon@spw.wallonie.be
<b>Fourny</b> Michele	Association "Chemins 141" - Loupoigne <i>Membre actif</i>	mfourny@skynet.be
<b>Gauthier</b> Jonathan	Services Techniques de la Province de Namur - Service Voirie - Namur <i>Commissaire-Voyer</i>	jonathan.gauthier@province.namur.be
<b>Gascard</b> Julien	Services Techniques de la Province de Luxembourg - Bastogne <i>Commissaire-Voyer</i>	j.gascard@province.luxembourg.be

NOM	ORGANISATION	MAIL
<b>Gaspart</b> Marie-Thérèse	ASBL Monuments et sites de Saint-Gérard et Graux - Mettet <i>Administrateur</i>	maitheg@gmail.com
<b>Gérard</b> Jean	Services Techniques de la Province de Liège - Liège <i>Directeur Technique</i>	jean.gerard@provincedeliege.be
<b>Gilles</b> Pierre	IGRETEC - Charleroi <i>Projecteur en infrastructure</i>	pierre.gilles@igretec.com
<b>Gillet</b> Jean-Luc	Services Techniques de la Province de Namur - Service Voirie - Namur <i>Commissaire-Voyer</i>	jean-luc.gillet@province.namur.be
<b>Glorieux</b> Jean-Paul	Administration communale de Tournai <i>Employé administratif</i>	jean-paul.glorieux@tournai.be
<b>Godfirnon</b> Adeline	Parc Naturel Hautes Fagnes-Eifel asbl - Waismes <i>Responsable communication</i>	adeline.godfirnon@botrange.be
<b>Gossiaux</b> Annick	Ville de Charleroi - Gilly <i>Technicienne</i>	neefs@charleroi.be
<b>Grignard</b> Patrick	Administration communale de Oupeye - Haccourt <i>Chef du service environnement</i>	p.grignard@oupeye.be
<b>Hiernaux</b> Muriel	AGDP - Namur <i>Conseiller, coordinateur des évaluations</i>	muriel_hiernaux@hotmail.com
<b>Hubert</b> Raoul	Sentiers de Grande Randonnée (SGR) - Namur <i>Sentinelle</i>	brh@skynet.be
<b>Istasse</b> Isabelle	Minedhistoires.org - Namur <i>Coordinatrice</i>	isabelle.istasse@hotmail.fr
<b>Jacobs</b> Chantal	SPW - DGO1 - Direction des Déplacements doux - Namur <i>Directrice, Manager Vélo Régional</i>	chantal.jacobs@spw.wallonie.be
<b>Jacquerye</b> Marie-Laurence	Administration communale d'Ohey <i>Conseillère Mobilité &amp; coordinatrice PCDN</i>	marie-laurence.jacquerye@ohey.be
<b>Jamme</b> Alain	Administration communale de Cerfontaine - Service urbanisme environnement <i>Responsable de Service</i>	alain.jamme@publilink.be
<b>Juprelle</b> Julien	IWEPS - Belgrade <i>Attaché scientifique</i>	jjju@iweeps.be
<b>Kisteman-Milgrom</b> Monique	Groupe Sentiers de Chaumont-Gistoux <i>Présidente</i>	monique@milgrom.be
<b>Labarre</b> Christian	A vo lé Voyes - Groupe sentiers d'Havelange <i>Membre</i>	christianlabarre@gmail.com
<b>Laurent</b> Bénédicte	Administration communale d'Esneux <i>Attachée spécifique en environnement</i>	benedicte.laurent@esneux.be
<b>Lebrun</b> Guy	CCATM de Courcelles <i>Membre suppléant</i>	guylebrun@skynet.be
<b>Le Bussy</b> Gauthier	Ville de Namur <i>Attaché à l'Echevinat de la Mobilité</i>	gauthier.lebussy@ville.namur.be
<b>Leclercq</b> Cédric	Maison de l'Urbanisme de l'arrondissement de Philippeville - Nismes <i>Chargé de mission/Coordinateur ff.</i>	cedric.leclercq@muap.be
<b>Leclère</b> Yves	Services Techniques de la Province de Luxembourg - Arlon <i>Directeur-Commissaire Voyer</i>	y.leclere@province.luxembourg.be
<b>Ledoux</b> Olivier	Administration communale de Court-Saint-Etienne <i>CATU</i>	ole@court-st-etienne.be
<b>Lemoine</b> Marie-Thérèse	Sentiers de la Haute Haine - Morlanwelz <i>Coordinatrice</i>	mimielemoine@yahoo.fr
<b>Libert</b> Marc	Administration communale d'Havelange <i>Échevin</i>	m.libert.havelange@gmail.com
<b>Lietar</b> Stéphanie	Administration communale de Tournai <i>Chef de division</i>	stephanie.lietar@tournai.be
<b>Makhloufi</b> Pierre	Services Techniques de la Province de Namur - Service Voirie - Namur <i>Commissaire Voyer</i>	pierre.makhloufi@province.namur.be
<b>Malburny</b> Gwennaëlle	Association des Provinces Wallonnes - Namur <i>Juriste</i>	gwennaelle.malburny@apw.be
<b>Malet</b> Marc	Services Techniques de la Province de Luxembourg - Libramont <i>Commissaire Voyer</i>	m.malet@province.luxembourg.be
<b>Marchandise</b> Didier	Administration Communale d'Amay <i>Chef de Service</i>	didier.marchandise@amay.be
<b>Mariage</b> Georges	CCATM de Frasnes-lez-Anvaing <i>Membre du Conseil</i>	georgesmariage@hotmail.com
<b>Marion</b> Denis	ASBL EPURE (Ensemble pour Une Réflexion Environnementale Solidaire) - Grez-Doiceau <i>Président</i>	tbbwasbl@gmail.com

NOM	ORGANISATION	MAIL
<b>Masnelli</b> Olivier	Services Techniques de la Province de Namur - Service Atlas/Topo - Namur <i>Agent technique en chef, géomètre-expert</i>	olivier.masnelli@province.namur.be
<b>Molle</b> Marcel	CCATM de Courcelles <i>Membre</i>	
<b>Mouton</b> Benoit	Administration communale de Floreffe <i>Échevin des travaux</i>	b.mouton@floreffe.be
<b>Murzeau</b> Michel	Gracq - Namur <i>Responsable locale à Herstal</i>	herstal@gracq.org
<b>Navarre</b> Marie	Les Scouts ASBL - Bruxelles <i>Assistante exécutive du Président fédéral</i>	marie.navarre@lesscouts.be
<b>Neefs</b> Philippe	Ville de Charleroi - Gilly <i>Technicien</i>	neefs@charleroi.be
<b>Olbrechts</b> Paul	Les Amis de Bousval et Chemin 141 - Bousval <i>Président</i>	olbrechts_defalque@live.be
<b>Pierre</b> Sabine	Services Techniques de la Province de Namur - Service Atlas/Topo - Namur <i>Géomètre-Expert</i>	sabine.pierre@province.namur.be
<b>Poncelet</b> Stéphane	Administration communale de Chaudfontaine - Chaudfontaine <i>Éco-conseiller et Conseiller en Mobilité</i>	stephane.poncelet@publink.be
<b>Reuter</b> Marc	SPW - Direction du Développement rural - Malmédy <i>Ingénieur</i>	marc.reuter@spw.wallonie.be
<b>Renier</b> Viviane	Services Techniques de la Province de Namur - Service Atlas/Topo - Namur <i>Géomètre-Expert</i>	viviane.renier@province.namur.be
<b>Remy</b> Eugène	Administration communale de Mettet <i>Échevin</i>	
<b>Revers</b> Léon	Administration communale de Walcourt <i>Conseiller communal</i>	belere.leon.revers@skynet.be
<b>Richart</b> Michel	Les Sentiers du Vert Savoir - Ellezelles <i>Président</i>	mbrichart@skynet.be
<b>Rignault</b> Laura	Chemins de Picardie - Barenton-Bugny (FR) <i>Stagiaire</i>	
<b>Robette</b> Grégory	Services Techniques de la Province de Namur - Service Voirie - Namur <i>Commissaire Voyer</i>	gregory.robette@province.namur.be
<b>Rulkin</b> Marc	SPW DGO3 DAFOR - Huy <i>Président Aménagement foncier rural</i>	marc.rulkin@spw.wallonie.be
<b>Roland</b> Adrien	Administration communale d'Havelange <i>Agent communal service urbanisme</i>	a.roland@publink.be
<b>Rousseau</b> Christophe	CRIE de Villers-la-Ville <i>Coordinateur</i>	christophe@crievillers.be
<b>Rousseau</b> Véronique	Fondation Rurale de Wallonie - Namur <i>Coordinatrice Interface Leader</i>	v.rousseau@frw.be
<b>Sallus</b> Jean-Paul	Ville de Charleroi - Gilly <i>Responsable Service Technique</i>	jean-paul.sallus@charleroi.be
<b>Scalliet</b> Cécile	Ville de Namur - Service Mobilité <i>Employée Service mobilité</i>	cecile.scalliet@ville.namur.be
<b>Schmitz</b> Anne	Ville de Marche-en-Famenne <i>CEM</i>	anne.schmitz@marche.be
<b>Sepulchre</b> Michael	Administration communale de Seneffe <i>Agent technique Service Urbanisme</i>	m.sepulchre@seneffe.be
<b>Serret-Bragulat</b> Marie-Laurence	JMD Consultance & gestion SPRL - Saint-Martin <i>Conseillère en environnemt &amp; mobilité</i>	m.l.serret.jmd@belgacom.net
<b>Soutmans</b> Philippe	Groupe Sentiers - Maison de la Mémoire Rurale de la Bruyère - Rhisnes <i>Membre</i>	philippe.soutmans@gmail.com
<b>Stassen</b> Albert	Itinéraires Wallonie et commissaire d'arrondissement (police voirie) - Hombourg <i>Président</i>	a.stassen.ca-v@skynet.be
<b>Tacq</b> Béatrice	A vot'sentier - Walhain <i>Secrétaire</i>	beatricetacq@skynet.be
<b>Thonnard</b> Olivier	Administration communale d'Oupeye - Haccourt <i>Éco-Conseiller</i>	o.thonnard@oupeye.be
<b>Thys</b> Pascal	Administration communale de Morlanwelz <i>Fonctionnaire</i>	pascal.thys@morlanwelz.be
<b>Timmermans</b> Paul	G'Lobbés trotters - Lobbés <i>Président</i>	timmermans.paul1@gmail.com
<b>Ugille</b> Aurélie	Administration communale de Morlanwelz <i>Éco-conseillère</i>	aurelie.ugille@morlanwelz.be

<b>NOM</b>	<b>ORGANISATION</b>	<b>MAIL</b>
<b>Van Calbergh</b> Benoît	Administration communale d'Ottignies-Louvain-la-Neuve <i>Géographe</i>	benoit.vancalbergh@olln.be
<b>Vandevyvere</b> Andy	Trage Wegen vzw - Gent <i>Coordinateur</i>	andy.vandevyvere@tragewegen.be
<b>Vandycke</b> Bernard	Administration communale de Morlanwelz <i>CEM</i>	bernard.vandycke@morlanwelz.be
<b>Van Rijmenant</b> Astrid	Administration communale de Ham-sur-Heure-Nalinnes <i>Responsable service urbanisme</i>	astrid.vanrijmenant@publilink.be
<b>Van Tielen</b> Olivier	Administration communale de Villers-la-Ville - CCATM <i>CATU</i>	olivier.vantielen@publilink.be
<b>Veithen</b> Anne-Marie	Ville de Liège <i>Urbaniste</i>	anne-marie.veithen@liege.be
<b>Verlaine</b> Christian	Province de Namur <i>Employé</i>	christian.verlaine@province.namur.be
<b>Vervoort</b> Eric	Association Guide Nature des Collines - Kain <i>Guide et représentant sentiers</i>	vervoorteric@gmail.com
<b>Warzée</b> Marie-Cécile	GAL Pays des Tiges et Chavées - Gesves <i>Chargée de mission</i>	mcwarzee@hotmail.com
<b>Wibo</b> Colette	Les Amis de Bousval - Bousval <i>Membre actif</i>	colette.wibo@skynet.be
<b>Willems</b> Géraldine	Administration communale de Villers-la-Ville <i>Conseillère en énergie</i>	geraldine.willems@publilink.be