

Plaidoyer pour les sentiers

Albert Guissard – 1994

Ce texte est paru dans « Echos Logiques », Journal de la Section Ecolo de Chaumont-Gistoux, nr.13 (Décembre 1993) et nr.14 (Avril 1994), et dans « Amalgame », Journal d'information de la Commune de Chaumont-Gistoux, Mars et Juillet 1994. Une version légèrement modifiée est parue dans « Notre Commune », Bulletin d'information de la Commune de Grez-Doiceau, nr.15, Juin 1994.

Première partie

La Fédération Touristique de la Province du Brabant (Communauté Française) a décidé, dans le but de relancer le tourisme dans la province, de mettre l'accent l'an prochain sur le **tourisme pédestre**, et sur le cyclisme en 1995. L'occasion est donc bonne de s'interroger sur l'intérêt, le rôle et l'utilité des sentiers et chemins, de tenter de faire mieux connaître et apprécier ce patrimoine accessible à tous, et de mettre en évidence les menaces qui pèsent sur leur existence.

Bref historique

Du temps de nos grands-parents, et même encore de nos parents, des sentiers sillonnaient la campagne en tous sens. Il était toujours possible de se rendre d'un endroit à un autre sans détours. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter l'Atlas officiel des chemins et sentiers. La raison en était bien simple : les gens ne se déplaçaient qu'à pied ou à vélo. Pour les plus grandes distances, on disposait de sympathiques lignes vicinales qui reliaient les villages aux centres plus importants par d'agréables trajets en site propre. Actuellement, la voiture règne en despote ; les sentiers et chemins sont devenus les parents pauvres de notre société de stress : ils n'intéressent plus apparemment que quelques attardés sentimentaux, et aussi des amateurs d'engins motorisés divers en mal de sensations.

Les sentiers et chemins ont souvent une longue histoire. Ils sont la marque, inscrite sur le terrain, de tout un passé et le résultat du passage répété de générations successives. Certains d'entre eux sont très anciens. Citons, à titre d'exemple, le chemin qui vient de Grez, passe par Tout-Vent, sur les hauteurs de Dion-le-Mont, et se dirigeait ensuite vers Corroy-le-Grand (où les vieux pavés viennent d'être récemment arrachés par le remembrement) : sur d'anciennes cartes, il porte le nom de « Grand chemin de Gilly à Grez » et il permettait de relier Charleroi à Leuven.

En 1841, le législateur décidait de recenser le patrimoine public et notamment la voirie dite vicinale, par l'élaboration d'**Atlas communaux**. La voirie vicinale est constituée par les voies de communication locales entre hameaux d'une même commune ou entre communes voisines. D'après la juriste A. Parfait (Bulletin de l'APNE, nr.4, 1990), il faut entendre par *chemins vicinaux* les chemins de petite voirie assurant les communications publiques, et par *sentiers vicinaux* ceux dont l'assise appartient à un particulier mais sur lesquels les citoyens jouissent d'une servitude vicinale de passage. Le législateur donnait aux Atlas valeur juridique et réglementait par une loi le devenir des chemins et sentiers.

Vers les années 1850, ces atlas étaient constitués. Malheureusement, ils n'ont jamais été remis à jour. Depuis lors, bon nombre de tracés ont été officiellement supprimés, ce qui suppose enquête publique, délibération du Conseil Communal et arrêté de la Députation Permanente. Mais beaucoup d'autres tracés ont disparu, suite entr'autres à la fameuse règle de la prescription, d'après laquelle le droit de passage s'éteint de lui-même s'il n'a pas été utilisé pendant trente ans ; encore faut-il le prouver. Par ailleurs, les nouveaux chemins et les nouvelles servitudes ouvertes depuis la constitution de l'Atlas ne s'y trouvent pas consignés non plus, ce qui crée une difficulté, juridique quant à leur reconnaissance officielle.

Une richesse à préserver

Les sentiers et chemins font partie du patrimoine commun de l'ensemble de la collectivité et constituent une richesse à préserver. Ils donnent aux amateurs une occasion de **détente**, en offrant la possibilité de parcourir l'entièreté du territoire, jusqu'aux endroits moins accessibles, mais très souvent d'un grand intérêt naturel ou paysager. Ils procurent ainsi à chacun la liberté de circulation offerte par des itinéraires nombreux et variés, qui tissent comme une toile aux multiples embranchements. C'est là notamment que réside leur intérêt, dans le fait de pouvoir se plonger dans le paysage, de pouvoir le traverser et l'admirer en quelque sorte de l'intérieur. On parle beaucoup de paysages actuellement et on entend de nombreuses voix s'élever pour tenter de les préserver. C'est une notion que tout le monde comprend intuitivement, mais qui est très difficile à définir en termes précis et surtout à délimiter sur le terrain. Mais il ne suffit pas de pouvoir admirer un paysage d'un seul endroit (avec éventuellement route d'accès et parking !) ; le vrai amoureux de nature souhaite pouvoir s'y promener sans contraintes.

Il est intéressant de savoir qu'il existe dans plusieurs pays, dont la Belgique, tout un réseau de sentiers, dits de « grande randonnée » ou GR, marqués d'un double signe rouge et blanc. Ces sentiers permettent d'effectuer à pied de longs trajets entre villes, ou entre pays, en évitant au maximum les routes, grandes ou petites. Ces itinéraires sont balisés par des volontaires et décrits dans des topoguides. A titre d'exemple, il existe un GR qui relie la Mer du Nord, aux Pays-Bas, à la Méditerranée, dans le sud de la France. Dans notre région passe un GR qui relie Bruxelles à Esneux, près de Liège, en passant par les villages de Bossut et de Gottechain. Il existe également des associations de marcheurs, qui organisent régulièrement des marches dans tout le pays. Citons enfin l'ADEPS (Administration de l'Éducation Physique et des Sports) qui propose tous les dimanches, avec l'aide de volontaires locaux, des itinéraires fléchés, qu'empruntent de nombreux amateurs de marche, de jogging, ainsi que de cyclisme.

Mais à part un rôle de délasserment et de détente, les sentiers et chemins peuvent, et devraient, jouer un rôle **utilitaire** important du point de vue de la circulation. Confrontés à un trafic toujours croissant, parce que le nombre de véhicules (voitures, Jeeps, motos, camions) ne fait qu'augmenter et que la population tend à s'installer dans les rares endroits encore agréables à vivre, le piéton, comme le cycliste, ne sait plus où se réfugier. Il serait bien nécessaire d'offrir à ce trafic non motorisé des possibilités alternatives de déplacement à l'écart des rues et routes, tant pour des raisons d'agrément que pour des raisons de sécurité. Pensons seulement au bien que nous pourrions faire à nos enfants, en leur donnant à nouveau l'occasion de se rendre à pied à l'école.

Mais cela suppose l'existence et le maintien de chemins pour lesquels un minimum d'entretien est assuré. C'est l'occasion de dire que les tracés des anciens trams vicinaux, en raison de leur profil à faibles pentes, offrent de ce point de vue l'occasion idéale d'établir des pistes cyclables, tout en constituant par ailleurs des *galeries écologiques* pour la faune et la flore, dans la mesure où la végétation qui les borde est respectée.

Certaines communes semblent avoir compris le rôle et l'importance des sentiers pour leurs habitants. Nous ne pouvons manquer de profiter de l'occasion de mentionner ici le travail qui a déjà pu être réalisé récemment à Chaumont-Gistoux, sous l'impulsion d'un groupe de marcheurs de Dion, et grâce à l'esprit de compréhension des Autorités de la Commune et à la collaboration des Services Techniques responsables. C'est ainsi que plusieurs sentiers et chemins, devenus impraticables, ont été rouverts au public et que d'autres le seront, sans doute, dans un avenir plus ou moins rapproché.

Nous avons tenté, dans cette première partie, de sensibiliser le lecteur au rôle à la fois de délasserment et de moyen de communication que les sentiers remplissent. Dans la seconde partie, à paraître prochainement, nous parlerons des menaces qui pèsent sur les sentiers et des remèdes que l'on pourrait mettre en oeuvre afin de les préserver au maximum, pour notre plus grand bienfait et notre plus grand plaisir.

Dans une première partie de cet article consacré aux sentiers, nous avons rappelé que l'année 1994 a été déclarée *année des sentiers* par la Fédération Touristique de la Province du Brabant (Communauté Française), dans le cadre d'une campagne lancée en faveur du tourisme dans notre province. Nous avons brièvement esquissé l'historique des sentiers et rappelé la législation qui règle leur statut. Nous avons également insisté sur leur intérêt et leur utilité. Nous voudrions, dans cette seconde partie, dresser un tableau des menaces auxquelles les sentiers sont soumis et indiquer quelques solutions en vue de leur préservation.

Les menaces

Force est de constater que les sentiers sont des éléments du tissu environnemental dont on se soucie trop peu et qui sont soumis à de nombreuses menaces dans notre société d'« efficacité ». Nous citerons parmi d'autres menaces : les constructions et lotissements, l'agriculture et le remembrement, le trafic motorisé, les abus de certains propriétaires privés, le manque d'intérêt et/ou de budget dans les communes, et *last but not least* la désaffection d'une large part du public.

Les Communes de Chaumont-Gistoux et de Grez-Doiceau, ainsi que certaines de leurs voisines, ont la chance de posséder encore un beau patrimoine de paysages et de nature. Il en résulte une **pression immobilière** très forte : les constructions et lotissements fleurissent, souvent dans le plus grand chaos. Le candidat bâtisseur détruit ainsi progressivement, et faute de plans d'ensemble, précisément ce qu'il était venu chercher, à savoir le calme et la verdure. L'illustration la plus frappante en est donnée par ces lotissements à l'écart des centres sur des terrains boisés : une fois le lotissement construit, le bois que l'on appréciait, a disparu. Mais il a aussi disparu pour toute la collectivité, à la fois en tant qu'élément du paysage, réserve biologique et lieu de délasserment.

Par ailleurs, trop souvent, les plans de lotissements sont établis sans qu'il ne soit tenu compte des sentiers existants, que l'on n'hésite pas à supprimer. Un des plus beaux exemples à cet égard, dans notre région, est celui du bois du Bercuit, à l'extrémité sud de Grez. D'une part les superficies boisées disparaissent au fur et à mesure que se construisent les habitations, et d'autre part, par une convention entre les promoteurs et les Autorités communales de l'époque, pas moins de dix sentiers et chemins ont été purement et simplement rayés de la carte, et ce dans la plus grande discrétion. On a ainsi interrompu les liaisons piétonnes entre plusieurs hameaux et villages, au grand désespoir de la population.

L'**agriculture** devrait être la meilleure alliée des sentiers et des paysages en général. La réalité est cependant assez différente et nos campagnes actuelles n'ont bien souvent plus rien de comparable à ces étendues bucoliques que les moins jeunes parmi nous ont encore connu. Sur ce point, nous aimerions cependant nuancer notre propos, en n'oubliant pas de tenir compte des contraintes économiques. Car il est évident que l'agriculture se trouve confrontée à des défis difficiles à relever. Devant la baisse des prix des produits de la terre, les agriculteurs sont forcés de rechercher une plus grande rentabilité de leurs exploitations et ce par différents moyens : l'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires (pesticides, herbicides), une mécanisation de plus en plus poussée, l'augmentation de la taille des parcelles.

Ceci a conduit à l'établissement des plans de remembrement, dont les conséquences sont la disparition de nombreuses haies et talus boisés, le comblement de certains chemins creux, la modification complète de la structure même des tracés, les anciens chemins étant souvent supprimés et remplacés par un triste quadrillage à l'américaine. Ici nous nous trouvons devant un conflit manifeste entre les intérêts légitimes des agriculteurs et les aspirations, tout aussi légitimes, d'une partie importante de la collectivité. Et ceci sans parler d'autres conséquences plus ou moins graves, notamment sur la diversité biologique et sur la qualité des eaux.

Les chemins de terre subissent également les conséquences de la vogue actuelle pour toutes sortes d'**engins motorisés**, motos de cross, « quads », véhicules 4x4, dont les propriétaires sont à la recherche de terrains qui leur permettent de mettre à l'épreuve leurs qualités sportives, et celles de leur véhicule, et d'assouvir leur besoin d'aventure. Tout cela serait parfaitement respectable et tout aussi légitime que tout autre délasserment, si ce n'est que, faute de trouver d'autres endroits plus adéquats pour y dépenser leur énergie, et celle de leurs chevaux-vapeurs, ces conducteurs empruntent les sentiers et chemins qui subsistent encore et, malheureusement, les transforment en bourbiers impraticables pour les autres usagers. Il suffit par exemple d'aller se promener dans les bois de Chaumont-Gistoux, ou dans ce qui reste du bois du

Bercuit, pour s'en convaincre. On y trouve des chemins avec des ornières énormes, des champs de boues, et même de véritables *baignoires*. On peut légitimement se poser la question de savoir si des utilisateurs privés ont le droit de détruire ainsi un bien public ?

Quant à la **propriété privée**, qui représente un acquis hautement respectable de notre société, elle peut être aussi bien un allié qu'un obstacle aux sentiers. Il faut reconnaître que c'est grâce à l'existence de grandes propriétés que certains paysages et espaces naturels sont encore préservés. Encore faut-il que ces espaces soient suffisamment accessibles, grâce à l'existence et au maintien de servitudes accessibles au public.

Mais il existe, hélas, aussi des propriétaires qui, pour préserver l'intimité de leur jardin, ou parce que le passage d'« étrangers » les dérange tout simplement, n'hésitent pas à placer toutes sortes d'indications et d'obstacles plus ou moins intimidants, qui font hésiter la plupart des candidats promeneurs. Il est amusant de constater que bien des personnes sont favorables au respect des chemins et des servitudes, sauf dans le cas d'un sentier qui longe ou traverse leur parcelle ! Il y a là un abus manifeste, où l'égoïsme individuel nuit au bien commun.

Devant l'état déplorable, ou l'impraticabilité de beaucoup de sentiers, la tentation est grande de se retourner vers les **Autorités Communales** qui, avec les commissaires voyers, sont responsables de l'entretien des chemins et garantes du maintien des sentiers. Mais ici encore il convient d'être nuancé. Les moyens financiers des communes ne sont pas inépuisables et elles ont à faire face à de nombreuses dépenses. L'entretien de chemins, ou sentiers, peut leur paraître une charge financière peu justifiée, dans la mesure où ils sont peu utilisés. A quoi bon maintenir le passage praticable, si ce n'est que pour quelques passants par an ? Mais, inversement, le promeneur moyen ne passe plus dans un sentier complètement obstrué, et c'est le cercle vicieux.

Et ceci nous amène au **noeud du problème**, à ce qui est probablement la menace la plus sérieuse pour les sentiers : c'est qu'ils ne sont tout simplement plus suffisamment empruntés. Un sentier fréquenté s'entretient presque de lui-même, il est beaucoup plus difficilement interrompu par un propriétaire malveillant, la végétation ne l'envahit pas, il reste marqué, même à travers un champ labouré. Le fait que nous ne soyons plus capables de faire dix pas sans nos voitures a donc la double conséquence d'obstruer à la fois les routes et les sentiers !

Les remèdes possibles

Devant ce constat quelque peu amer, que peut-on faire ou espérer ? Il n'y a pas de remèdes-miracle à un problème complexe, aux nombreuses implications. On peut souhaiter que l'on n'implante pas des **constructions** à tort et à travers, mais que des *plans directeurs*, ou des *schémas de structure*, soient établis et donnent des lignes directrices claires, établissant un compromis acceptable entre les besoins liés à nos activités et à notre habitat, et le respect de notre patrimoine naturel. En particulier, on peut demander que, là où des implantations sont acceptées, les lotisseurs et constructeurs tiennent compte dans leurs plans de l'existence de sentiers et que les Autorités Communales veillent sur ce point lors de l'octroi des permis. On peut aussi profiter de la création de lotissements pour ouvrir, chaque fois que cela s'y prête, un passage piétonnier.

Du côté de l'**agriculture**, il devrait être possible de trouver des solutions qui tout à la fois n'entravent pas outre mesure l'activité agricole, et n'excluent pas totalement le passage, et qui en même temps assurent une préservation suffisante de la faune et de la flore, notamment le long des chemins, et en particulier des chemins creux. Ainsi par exemple, la traversée d'un grand champ devrait rester possible, pour autant qu'après le labour, un passage du tracteur rétablisse la trace du sentier. Ceci n'entraînerait sans doute pas une perte plus importante que celle due aux traces laissées lors des aspersions répétées. Par ailleurs, il est maintenant prouvé que le maintien de haies et de buissons a un effet positif sur le rendement agricole, notamment en protégeant les champs de l'érosion par le vent et par l'eau.

Du côté des communes, l'effort demandé ne devrait pas être exagéré. Il serait utile que celles-ci veillent au moins à l'entretien de quelques itinéraires plus fréquentés. Les Autorités et les Services Techniques de Chaumont-Gistoux font un réel effort dans ce sens ; certains sentiers ont même été récemment remis en état, comme, nous l'avons souligné dans la première partie de cet article. Pour le reste, l'important est que le *droit de passage* soit préservé. Là où des obstacles et interdictions sont placés illégalement par des riverains mal intentionnés, une intervention de la police communale pourrait être nécessaire.

Il faudrait également sérieusement songer à la reconversion des anciens tracés de vicinaux, encore existants à beaucoup d'endroits, soit en pistes cyclables, soit, si cela est considéré comme trop coûteux, au moins en sentiers. Cela demanderait de trouver des solutions pour assurer la continuité là où des tronçons ont été acquis par des particuliers. Il y aurait aussi, comme cela a déjà été fait pour quelques sentiers de Chaumont-Gistoux, des mesures à prendre, pas nécessairement très coûteuses, pour canaliser l'envahissement des engins motorisés et faire prendre conscience aux conducteurs des dégâts qu'ils provoquent.

Enfin à vous marcheurs de défendre concrètement votre patrimoine : pratiquez régulièrement les sentiers que vous aimeriez pouvoir continuer à parcourir. Il y a presque certainement près de chez vous des chemins dont vous ignorez l'existence. Pour les découvrir, vous pouvez vous procurer les cartes éditées par l'Institut Géographique National (IGN), à l'Abbaye de la Cambre à Bruxelles. L'échelle qui convient le mieux est le 1/25.000^{ème}. Sachez cependant que l'information que l'on y trouve n'est pas complète. Ces cartes sont en effet établies à partir de photos aériennes ; certains sentiers existant sur le terrain n'y figurent pas, et l'on n'y indique pas toujours si un chemin est privé ou non.

Vous pouvez également consulter l'Atlas des chemins et sentiers de votre Commune, ainsi que les documents annexes, qui vous renseignent sur les décisions de suppression intervenues depuis la constitution de l'Atlas en 1841. Quant aux sentiers de grande randonnée, dont nous parlions plus haut, ils sont décrits en détail, et avec l'aide de cartes, dans des topoguides en vente dans les librairies spécialisées ou dans certains magasins de sport et randonnée.

Ne perdons pas de vue que chaque sentier supprimé représente un degré de liberté en moins, mais que la création ou le rétablissement d'un sentier semble être quelque chose de bien difficile. Soyons donc nombreux à parcourir nos sentiers et ils subsisteront.