

la CeMathèque

dossier thématique

> Voies lentes et déplacements quotidiens

- > De quoi parle-t-on ? Quelques définitions
- > Quel public-cible ?
- > Une remise à neuf du régime juridique des voiries
- > Création, suppression et modification d'une voirie par le conseil communal
- > Création, modification, suppression d'une voirie communale par l'usage du public
- > Dresser l'inventaire des chemins et des sentiers et actualiser l'Atlas
- > Éléments pour une stratégie en matière de voies lentes
- > Réhabiliter, aménager, entretenir, éclairer, signaler. Quelques points clés

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



> Préambule

Les villes et les communes disposent toutes d'un potentiel, plus ou moins important, de chemins et de sentiers, dont la prise en compte est de nature à favoriser la mobilité douce en reliant un pôle à un autre, en particulier pour des déplacements quotidiens, voire à améliorer la perméabilité des quartiers en offrant divers raccourcis. Ce potentiel de voiries communales est aussi à développer et à étendre à l'occasion de projets d'urbanisme, profitant ainsi d'opportunités pour en créer des nouveaux, totalement dédiés aux piétons et aux cyclistes, voire aux piétons seuls.

Confortablement aménagés et éclairés, agréables, bien entretenus, correctement signalés, ces chemins sont vite adoptés par les citoyens qui les utilisent avec plaisir, pour leur calme, leur sécurité en l'absence de circulation motorisée, leur qualité paysagère la plupart du temps, mais aussi leur efficacité en tant que raccourci par exemple.

Ces voiries, que nous qualifierons de « voies lentes » dans la suite de ce document, nécessitent un soin particulier à de nombreux égards : d'un point de vue juridique et administratif afin de préserver et de protéger les voiries existantes qui ne sont pas encore aménagées et utilisées comme telles, en termes de conception d'un réseau reliant des pôles d'intérêt, de planification de l'aménagement du territoire communal, d'opportunité dans le cadre de projets de création d'un quartier, d'un lotissement, d'un immeuble... tout en sachant que ce réseau pourra difficilement être complet.

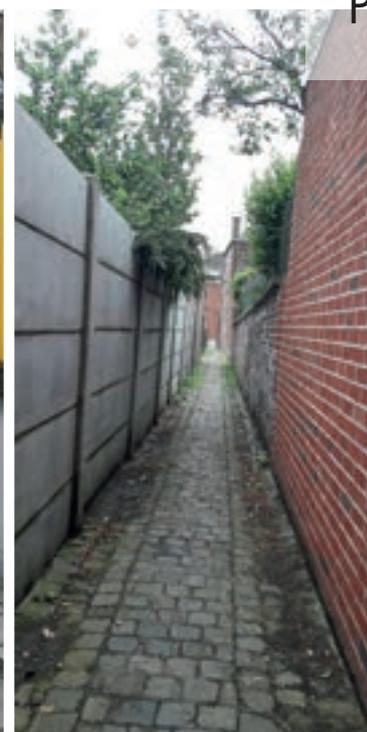
Dans cette perspective, le décret de 2014, relatif à la voirie communale, apporte désormais des éléments de réponse clairs en matière de gestion de dossiers de création, de modification et de suppression d'une voirie communale, et un nouveau cadre législatif applicable aux chemins et sentiers dont la conservation, voire l'usurpation, pose des problèmes parfois très délicats à résoudre.

Cette publication vise à mettre à la disposition des communes un ensemble d'informations utiles et les outils nécessaires à une meilleure prise en compte et gestion de ces voiries.

Les informations présentes visent à permettre une meilleure compréhension de la matière et de disposer d'une vue globale sur les règles applicables. Comme auteur de ce document, l'Icedd tient à attirer l'attention du lecteur sur le fait qu'elles ne sont pas suffisantes pour tirer des conclusions et trancher d'éventuels litiges en cours. La jurisprudence étant parfois aléatoire et la présente publication n'en faisant pas un état exhaustif, il est recommandé de recourir à des experts juridiques en cas de conflits liés à l'utilisation de voies de circulation.

TABLE DES MATIÈRES

1. De quoi parle-t-on ? Quelques définitions	4
2. Quel public-cible ?	10
3. Une remise à neuf du régime juridique des voiries	14
4. Création, modification et suppression d'une voirie par le conseil communal	17
5. Création, modification et suppression d'une voirie communale par l'usage du public	19
6. Dresser l'inventaire des chemins et des sentiers et actualiser l'Atlas	24
7. Éléments pour une stratégie en matière de voies lentes	26
8. Réhabiliter, aménager, entretenir, éclairer, signaler. Quelques points clés	34



Sources : ravel.wallonie.be, Sentiers.be.



> 1. De quoi parle-t-on ? Quelques définitions

Si l'objectif de cette publication est d'approfondir la question des voiries dont l'utilisation est a priori réservée à la mobilité douce, aucun terme, disposant d'un seul statut juridique clair, ne permet de les désigner précisément. Cependant, certains statuts concernent des voiries dont l'accès est limité - réservé - à ces catégories d'usagers.

Statut juridique des voiries

Les chemins de fer, les canaux, les fleuves et les rivières, ainsi qu'un ensemble de routes sont placés sous l'autorité du Fédéral et des Régions et constituent historiquement ce que la doctrine juridique a dénommé la « grande voirie ». Le réseau routier régional wallon, géré par le Service public de Wallonie, en fait donc partie. Il inclut aussi le réseau RAVeL (Réseau autonome de voies lentes) qui est donc placé sous l'autorité régionale. Si celui-ci n'accueille pas de trafic motorisé, sa portée et son intérêt dépassent largement le cadre du territoire communal.

Les autres voies de communication sont attribuées aux communes. Jusqu'il y a peu, elles étaient composées des « chemins de grande communication » et des « chemins et sentiers vicinaux ordinaires » régies par la loi organique du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux et ses modifications d'une part, et des « voiries innomées » régies par certaines dispositions du code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine d'autre part. Des règles de gestion étaient propres aux unes et aux autres. Ces deux catégories de voiries constituaient la « petite voirie ».

Avec le décret du 6 février 2014¹, relatif à la voirie communale, dont la portée est détaillée au chapitre 3, ces appellations diverses, ainsi que leurs spécificités en matière de gestion, sont supprimées. En effet, le décret uniformise et fusionne le statut de la voirie vicinale et celui de la voirie innomée qui prévalaient jusque-là. Dorénavant, ces voiries sont reprises sous une seule appellation : la voirie communale.

¹ M.B. du 04/03/2014.

Signalons aussi que les termes « grande voirie » et « petite voirie », qui ont longtemps prévalu, sont aujourd'hui assez désuets. Il est dorénavant question de voirie régionale et de voirie communale.

Le statut de la voirie communale, au sens du décret de 2014, ne permet pas de créer de distinction en fonction de critères de fonction, d'usagers, de largeur, de revêtement...

Mais, lorsqu'il est question de confirmation, de suppression, de déplacement de voirie, cela vise souvent (mais pas uniquement) les « anciens » chemins et sentiers vicinaux, généralement non revêtus, d'une largeur égale ou inférieure à 3 mètres, et qui sont en grande partie le sujet de cette publication.

Une question essentielle à l'ordre du jour, dont la réponse suppose malheureusement un travail très conséquent, voire délicat à certains égards, est la mise à jour de l'Atlas de 1841. Celle-ci est indispensable afin de disposer de la situation de droit de l'ensemble des voiries communales, à opposer lors de toute question portant sur l'existence d'un chemin.

Rappelons encore que l'administration de la voirie communale comporte des mesures de police et de gestion. Les mesures de police sont prises en application de la loi communale et concernent la conservation de l'intégrité de l'emprise, de l'esthétique, de la sécurité et de la commodité de la circulation. Comme le précise l'article 135 de la Nouvelle Loi communale, la responsabilité de la commune est engagée en cas d'accidents causés par des défauts des voies publiques : « (...) Plus particulièrement, et dans la mesure où la matière n'est pas exclue de la compétence des communes, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des communes sont : 1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques (...) »².

Parallèlement au statut juridique des voiries et à leur gestion, le code de la route donne quelques définitions intéressantes dont découlent des règles de circulation. Le code forestier en propose également. Ces dernières sont reprises ici à titre d'illustration car la circulation en forêt n'est pas prise en compte dans cette publication.

² Nouvelle loi communale, codifiée par l'arrêté royal du 24 juin 1988, ratifiée par la loi du 26 mai 1989 (M.B. du 03/09/1988, p. 12482. Err. : M.B. du 08/06/1990, p. 11792).



Liège. Source : Focant.

Quelques définitions

Il n'est pas toujours aisé de s'y retrouver et de savoir précisément de quoi on parle. Certains termes utilisés sont définis dans le code de la route, d'autres dans le décret sur la voirie communale, voire ne sont officiellement définis nulle part mais constituent des notions de fait. Ils sont listés ci-après.

Ainsi, précisons déjà qu'avec le décret sur la voirie communale, les termes « chemin » et « sentier » n'ont plus de statut juridique au sens de l'Atlas de 1841.

Ils restent toutefois, probablement, les plus clairs pour tout le monde lorsqu'il s'agit d'évoquer des voiries étroites dont l'utilisation est (susceptible d'être) réservée à la mobilité douce.

Utiliser le terme « petite voirie » est peu approprié puisque celui-ci désignait, jusqu'au décret de 2014, l'ensemble de la voirie communale : vicinale et innommée. Par ailleurs, la définition de « petite voirie publique » n'existe pas à ce jour. Nous aborderons cette question plus loin dans ce chapitre.

Voici les principaux termes et les définitions, plus ou moins officielles selon les cas, qui les décrivent.



Voie publique

Il s'agit du terme utilisé dans le code de la route pour désigner les espaces sur lesquels le public est autorisé à circuler et un ensemble de règles doivent être respectées. Dans son article premier, le code de la route précise : « Le présent règlement régit la circulation sur la voie publique et l'usage de celle-ci, par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bestiaux ».

Le code de la route est une police spécifique qui vise la sécurité et la circulation routière et s'applique indépendamment du statut de la voirie, sauf si celle-ci est privée. Il s'applique dès qu'une voie est ouverte au public en général, et ce, pour des raisons évidentes de maintien de la sécurité publique.

La voie publique telle qu'introduite dans le code de la route est très importante puisque celui-ci en fixe les modalités d'usage pour tous. Le concept de voie publique est large, car il englobe tous les espaces sur lesquels on circule, tels que certains parkings par exemple.

Par ailleurs, la voie publique ne fait pas de distinction de largeur, de revêtement, de mode de déplacement ou de type d'usager...

Voirie

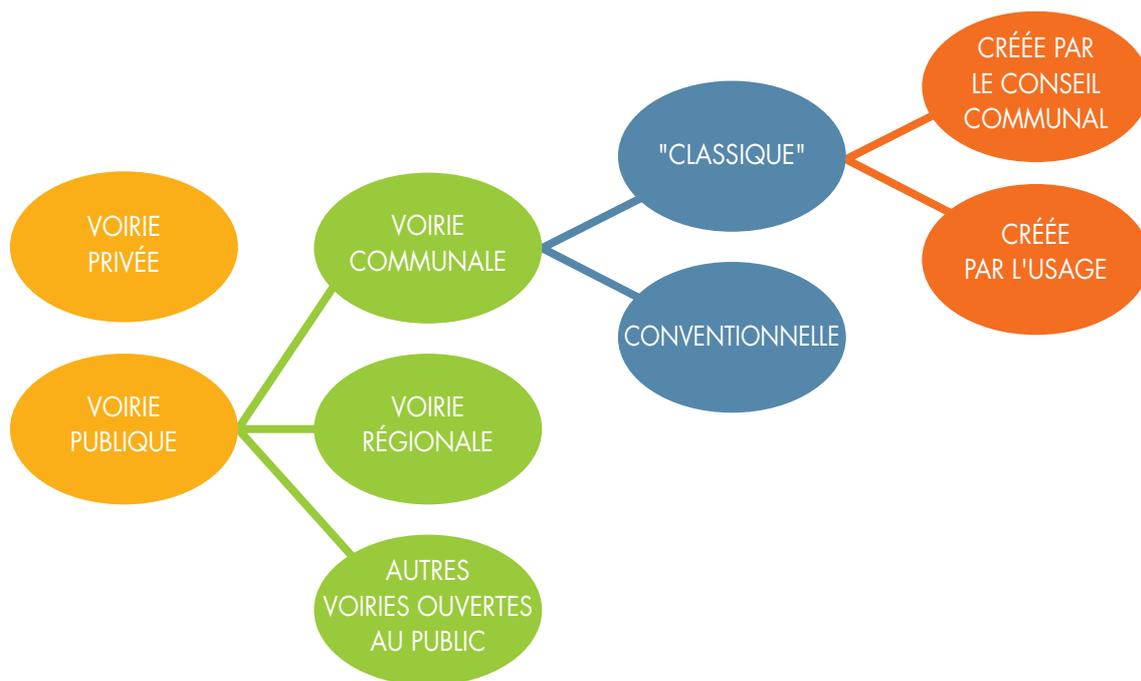
Ce terme n'a pas de définition légale. Néanmoins, il est utilisé dans les textes juridiques et bien entendu dans le langage courant : voirie régionale et voirie communale sont deux termes officiels, classiquement utilisés pour désigner le réseau routier. On distinguera aussi dans la suite du texte la voirie publique et la voirie privée, qui s'appuient sur la propriété de l'assiette.

Voirie privée

La voirie privée est une voirie non publique, dont l'usage est réservé par son propriétaire à des catégories de personnes précises, ce qui doit apparaître en raison d'un aménagement particulier ou d'une configuration des lieux qui la rend inaccessible au public.

Si le placement d'un panneau « chemin privé » n'implique pas nécessairement qu'il ne s'agit pas d'une voirie publique, le placement d'une barrière dans un clos privé par exemple fait basculer la voirie dans la catégorie des voiries privées (sauf cas de placement illégal). Ces éléments de fait induisent donc une présomption du caractère privé de la voirie concernée dans le chef du propriétaire, mais ne dispensent pas d'une analyse au cas par cas.





Voirie publique

La voirie publique ne fait l'objet d'aucun statut particulier. Il est convenu qu'elle concerne toutes les voiries accessibles au public. Il s'agit donc d'un terme générique, d'une notion de fait.

Le caractère public de la voirie n'est pas lié à la propriété de l'assiette. En effet, celle-ci peut être publique ou privée, comme on le verra plus loin.

Voirie communale

La voirie communale est une catégorie de voirie publique. Elle est définie dans l'article 2 du décret sur la voirie communale : « voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale ».

Elle est créée par décision du conseil communal ou par prescription acquisitive, comme expliqué aux chapitres suivants.

Comme le précise parfaitement le décret, le caractère communal de la voirie n'est pas lié à la propriété de l'assiette. Celle-ci est publique ou privée. Et c'est bien souvent sur la question de l'usage de chemins dont l'assiette est privée qu'apparaissent des litiges.

Voirie régionale

Il s'agit des voiries, routes et autoroutes, qui relèvent du domaine et sont de la compétence de la Région wallonne.

Autres voiries ouvertes au public

Elles ne font pas partie des voiries communales au sens du décret. Elle reprennent les voiries sur lesquelles le propriétaire tolère le passage en indiquant précisément ce statut au droit du chemin, pour qu'aucune confusion ne soit possible quant à son droit de supprimer le passage quand il le souhaite.

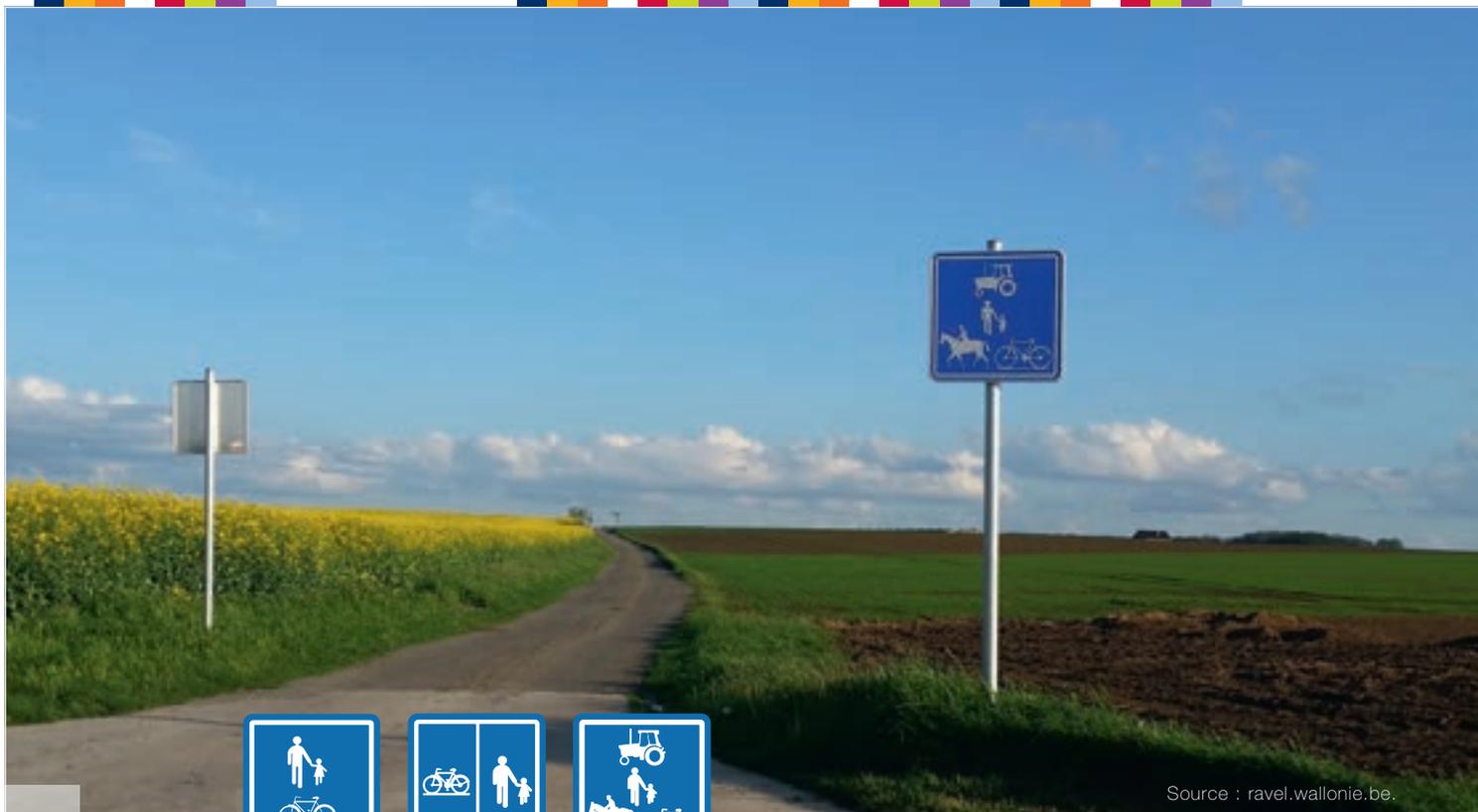
Voirie conventionnelle

L'article 10 du décret sur la voirie communale prévoit une catégorie de voirie particulière, appelée voirie conventionnelle : « Les communes et les propriétaires de parcelles libres de charges et servitudes peuvent convenir d'affecter celles-ci à la circulation du public. Ces conventions sont conclues pour une durée de vingt-neuf ans au plus, renouvelables uniquement par une nouvelle convention expresse. ».

Une voirie conventionnelle est donc une voirie communale pour une durée limitée dans le temps.

À l'heure de rédaction de cette publication, il n'existe pas encore de modèle de convention. Celui-ci devrait figurer dans un arrêté d'exécution du décret du 6 février 2014.





Source : ravel.wallonie.be.

Chemin

F99a

F99b

F99c

Signalons la définition du chemin dans le code forestier, sur lequel n'est pas applicable le code de la route : « voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général. »¹. Toutefois, les chemins forestiers ne sont que très rarement concernés par un usage pour les déplacements quotidiens.

Il n'existe pas d'autre définition officielle du chemin proprement dit. Quant au code de la route, il propose deux catégories de chemins.

Le chemin de terre y est défini comme une « voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général. » (article 2.6). Un chemin de terre est donc une voie publique non revêtue, qui admet le passage des véhicules motorisés.

Le chemin réservé, également défini dans le code de la route, « à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs désigne la voie publique ou la partie de la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F99a ou F99b et dont la fin est indiquée par le signal F101a ou F101b. » (article 2.34 – article 22 quiniques).

Le chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, des piétons, des cyclistes, des cavaliers et des conducteurs de speed pedelecs est aussi autorisé aux véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférent ». » Le début des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conduc-

teurs de speed pedelecs est indiqué par le signal F99c et la sortie par le signal F101c. » Le code précise aussi que la vitesse de déplacement y est limitée à 30 km/h (article 22 octies).

Si le statut du chemin réservé est assez proche du type de voirie qui fait plus spécifiquement l'objet de cette publication, une extension récente de sa définition comme « partie de voie publique² » permet des cas où ce chemin réservé est contigu à la chaussée, et ressemble à un trottoir sauf que les vélos peuvent y circuler, ce qui n'est plus tout à fait, a priori, à notre sens, un chemin.

Les vélos électriques et les vélos motorisés sont considérés comme des vélos et peuvent circuler sur les chemins réservés. Par contre, les cyclomoteurs (classe A et classe B) y sont interdits à l'exception des speed pedelecs que le code de la route autorise, pour autant que le pictogramme adéquat soit reproduit sur la signalisation. L'intégration des speed pedelecs peut être un avantage pour le cycliste quotidien qui parcourt de grandes distances, pour autant qu'il y respecte la limitation de vitesse de 30 km/h et qu'il circule dans le respect des autres usagers bien plus lents que lui. En milieu urbanisé, de par sa puissance et sa vitesse, il s'intégrera plus facilement dans le trafic automobile.

Des chemins de remembrement ont été créés dans le cadre du remembrement des terres agricoles et n'ont pas de statut particulier. Il s'agit aussi, bien entendu, de voiries communales. Elles sont accessibles à tous les usagers, sauf lorsqu'une signalisation les réserve à certaines catégories.

¹ environnement.wallonie.be/legis/dnf/forets/foret025.htm.

² Arrêté royal du 21 juillet 2016 - Moniteur belge du 9 septembre 2016.

Sentier

Le code de la route définit le sentier comme une « voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons. » (article 2.5). Le sentier est donc une voie publique à part entière et donc une voirie communale. D'autres appellations sont courantes : venelle, passage ...

Le code forestier définit le sentier comme une « voie ouverte à la circulation du public, étroite, dont la largeur, inférieure à un mètre, n'excède pas celle nécessaire à la circulation des piétons. »

Zone piétonne

Le code de la route l'a défini comme une « zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques dont l'accès est réservé aux piétons de manière permanente, c'est-à-dire tous les jours de la semaine. De ce fait, la fonction de passage disparaît. » article 2.35, 22 sexes). La zone piétonne, par définition réservée aux piétons, est accessible aux cyclistes pour autant que la signalisation reprenne le sigle ad hoc, et à différentes catégories d'usagers motorisés dans des circonstances particulières. Les principales sont : les véhicules des services réguliers de transport en commun, prioritaires, de surveillance, de contrôle et d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de livraisons, dont le garage des conducteurs est situé à l'intérieur de la zone, employés dans le cadre d'activités médicales. Le code de la route précise encore que tous les véhicules autorisés (cyclistes et autres) doivent s'y déplacer... à l'allure du pas !

Ce statut est présent dans certains centres urbains. Il n'est pas loin du statut de chemin réservé, mais il a une connotation plus urbaine, liée à des activités. Il a sa place dans la constitution d'un réseau de voies lentes, réservées aux cyclistes et aux piétons.

Rue scolaire

Ce statut tout à fait particulier vise des rues dans lesquelles se trouve(nt) un ou plusieurs établissements scolaires, dont l'accès est interdit aux véhicules motorisés à certaines périodes de la journée : à savoir aux entrées et aux sorties d'école. Durant ces moments, seuls les véhicules autorisés peuvent y accéder et doivent se déplacer à l'allure du pas : véhicules de secours, riverains... Même les cyclistes doivent adopter la vitesse du piéton.

Ce concept a été testé en Flandre et à Bruxelles. L'enjeu concerne la sécurité des enfants dans ces zones qui restent l'objet de comportements anarchistes de la part des automobilistes et leur protection vis-à-vis des fortes concentrations de particules fines qui affectent l'environnement direct de certaines écoles en raison du trafic élevé aux heures de pointe. Il est aujourd'hui entré dans le code de la route.



En haut : Schoolstraat. Source : stad.gent. En bas : Nivelles, piétonnier. Source : SPW – Direction de l'Édition



> 2. Quel public-cible ?



Source : icedd.be.

Le public visé est essentiellement constitué des piétons et des cyclistes. Les cavaliers constituent un mode de déplacement très marginal, s'agissant de déplacements quotidiens. Ils seront seulement évoqués ici.

De façon générale, et quel que soit le type d'infrastructure proposée, le piéton et le cycliste sont particulièrement sensibles dans leurs déplacements quotidiens au confort (espace réservé, revêtement, entretien, encombrement, nuisances sonores, pollution, environnement...), aux coupures qui entravent ses cheminement, au caractère direct de l'itinéraire, et bien sûr à la sécurité routière et sociale.

Le piéton est attentif également à la qualité des lieux qu'il traverse. Au-delà de son déplacement, l'agrément procuré constitue un argument qui l'encourage à marcher, sans doute un peu plus que pour un cycliste qui « trace » plus rapidement, quoique cela dépende aussi d'une personne à l'autre.

En matière de déplacements utilitaires, les distances à parcourir ne doivent guère dépasser 1 kilomètre pour un piéton¹, en moyenne 3 à 5 kilomètres pour un cycliste qui dispose d'un vélo classique, mais va certainement jusqu'à 10 kilomètres avec un vélo à assistance électrique (VAE), ce qui ne signifie pas que certains usagers ne sont pas prêts à effectuer des déplacements plus longs, ou se limitent à des déplacements plus courts. Il s'agit ici de moyennes.

Si chaque catégorie d'usager a des besoins propres, à l'intérieur de celle-ci, on trouve différents usages de la voirie, qui en précisent davantage encore les caractéristiques et nous montrent que les besoins peuvent se révéler diamétralement opposés.

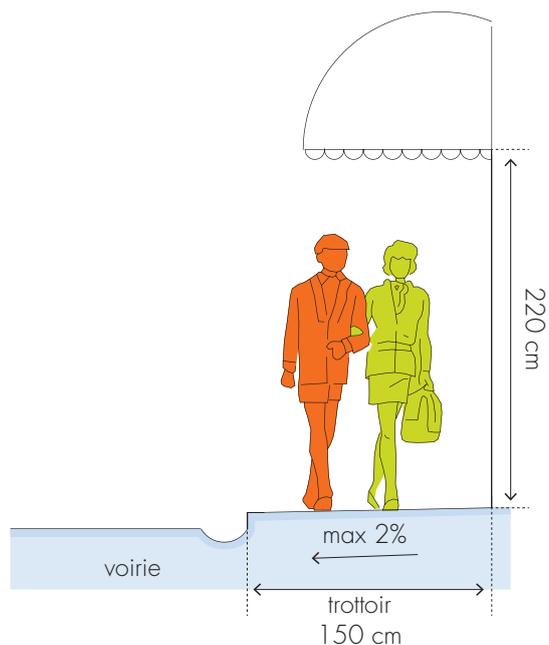
Le piéton : au centre des attentions

Le piéton ordinaire se déplace à des fins utilitaires ou de promenade, mais n'est pas spécialement équipé, ni entraîné. C'est le profil type de celui qui est intéressé par un réseau de mobilité douce. Il est exigeant sur le confort de son déplacement. Cependant, le piéton peut aussi être une personne à mobilité réduite, qui aura des exigences plus importantes qu'un piéton classique, portant en particulier sur le pourcentage de pente, la largeur du cheminement, la nature du revêtement...

Compte tenu de la largeur d'épaules d'un piéton et d'une marge latérale, son encombrement est d'environ 0,7 m. Et pour que deux piétons puissent cheminer côte à côte, 1,4 m sont nécessaires.

Le piéton n'apprécie pas les pentes supérieures à 15 %, surtout en descente. Des mains-courantes, un banc, un palier sont de nature à rendre la situation moins difficile.

Le CoDT a repris les articles du CWATUP² dédiés à l'accessibilité. Il impose notamment la réalisation de cheminements de minimum 1,5 m de largeur. Les pentes sont elles aussi déterminées précisément : soit un maximum de 5 % sur une longueur maximum de 10 m, 7 % sur 5 m, 8 % sur 2 m...



¹ Une étude réalisée en France indique que la marche garde sa compétitivité en restant majoritaire pour les déplacements de moins d'un kilomètre. Source : Corinne Mignot : Mobilité Urbaine et déplacements non motorisés, La Documentation Française, 2001.

² Cfr. le GRU du CoDT chapitre 4 qui reprend les articles 414 et 415 du CWATUP.

Le cycliste pour des distances plus longues

De nombreux types de vélos sont présents. Ils disposent de caractéristiques techniques et géométriques spécifiques. Nous les examinerons ici en regard de leurs conséquences sur la qualité des voies lentes.

Le vélo à pneus étroits, est utilisé à des fins utilitaires ou de loisirs et est relativement exigeant quant à la surface et aux pentes de l'itinéraire qui lui est proposé.

Le vélo tout chemin (VTC), possède des pneus plus larges, accepte un sol un peu moins régulier et est destiné au cycliste intéressé par des promenades comme pour les déplacements quotidiens.

Le vélo tout terrain (VTT), avec ses pneus larges et crantés, est adapté, par définition, à des terrains difficiles, pentus et irréguliers et attire surtout les sportifs.

Le vélo pliant, pliable, démontable... est très bien adapté à l'intermodalité et à un usage urbain. Par rapport à un vélo classique, il est en général plus maniable (rayon de braquage court, légèreté de la direction) mais moins stable.

Le vélo à assistance électrique (VAE) se présente comme un vélo tout chemin. Son assistance au pédalage lui permet d'atteindre une vitesse maximale de 25 km/h. Il est parfaitement adapté pour les déplacements utilitaires et pour la promenade et présente les mêmes exigences que le vélo tout chemin.

Le speed pedelec est un cyclomoteur qui peut atteindre une vitesse de 45 km/h, avec ou sans assistance au pédalage. Il a également des exigences quant à la qualité et la planéité des revêtements. Il est moins sensible à la pente.

Le vélo qui tire une remorque, le vélo biporteur et le vélo triporteur, bien plus encombrants que les vélos classiques, sont encore peu présents en Belgique, mais ils pourraient se multiplier : vélos cargos et vélos pour le transport de jeunes enfants.

L'encombrement du cycliste qui utilise un vélo classique est estimé à 0,95 m. Ramené à 1 m, cela signifie que 2 m sont un strict minimum pour le croisement de deux cyclistes. En cas de fréquentation importante, une largeur de 2,5 à 3 m est recommandée.

Le cycliste « quotidien » qui ne dispose pas d'un vélo à assistance électrique est généralement sensible à la pente. Des tests ont été effectués et ont débouché sur des courbes déterminant les pentes admissibles sur une longueur maximale dans trois situations : maximale, normale, idéale. Par exemple, une pente n'excédant pas 3 % ne pose a priori pas de problème. Une déclivité de 5 % n'est acceptable que sur quelques dizaines de mètres.



De haut en bas :
vélo à pneus étroits
vélo tout chemin (VTC)
vélo tout terrain (VTT)
vélo pliant
vélo à assistance électrique (VAE)
vélo speedelec
vélo biporteur



Les petits engins de déplacement électriques

Trottinette, hoverboard, gyroroue... ces nouveaux petits engins vont-ils trouver une place en matière d'offre de mobilité douce ? Quelle est la crédibilité, quel est l'avenir de ces nouveaux modes de locomotion électriques, en particulier pour des déplacements quotidiens, mono ou multimodaux ? Leur utilisation est encore marginale aujourd'hui, mais ils pourraient rencontrer davantage de succès, en particulier pour des déplacements urbains.

Rappelons que, en fonction de leur vitesse, qu'ils soient motorisés ou non, suivant l'article 7 bis du code de la route, ils sont assimilés à des piétons ou à des cyclistes.

Ainsi, lorsque les utilisateurs de ces engins de déplacement circulent à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons. S'ils se déplacent plus rapidement, leur comportement se calquera sur celui des cyclistes. Ils doivent être assurés pour circuler sur la route.

Ils permettent d'aborder des côtes sans effort, leur poids et leur encombrement sont limités, ils sont donc assez faciles à transporter en train, en bus, en ascenseur, et à ranger dans un logement en l'absence de garage.

Ils atteignent, voire dépassent, en général 20 km/h, leur autonomie est de 20 à 40 km, ils sont rechargeables via une prise classique en 2 à 5 heures.

Ils nécessitent un revêtement plan, plutôt lisse et sans nid de poule...

Contrairement au vélo, ils ne permettent pas de véhiculer des enfants en bas-âge. Ils ne conviennent pas pour faire des courses, au-delà de la capacité d'un sac à dos.

P12 Parmi une gamme aujourd'hui assez large, il apparaît que la trottinette électrique, l'hoverboard, le gyropode (ou segway) et le gyroroue (monoroue) rencontrent assez bien ces trois critères.

Ils sont équipés d'un moteur et d'une batterie et sont souvent fournis avec une application qui enregistre la vitesse et la longueur des déplacements, voire envoi des notifications quant au niveau de charge de la batterie ou fournit un diagnostic de l'état général de l'engin.



De haut en bas : hoverboard, gyropode (segway), gyroroue (monoroue) et trottinette électrique.



Le cavalier

Si, à quelques très rares exceptions près, le cavalier ne fait pas partie du public intéressé par des itinéraires pour ses déplacements quotidiens, il sera pris en considération dans l'aménagement de certains tronçons qui sont susceptibles de l'intéresser.

Une piste d'1,5 m de largeur est conseillée pour les cavaliers. Si elle est contiguë à une piste cyclo-pédestre, cette largeur peut être diminuée et ramenée à 1 m. Cette largeur est recommandée dans le cadre de l'accès de certains tronçons du RAVel aux cavaliers.

Conflits d'usage et insécurité routière

Dans de nombreux cas, deux ou trois types d'usagers sont amenés à partager l'espace : piéton, cycliste, et, exceptionnellement, cavalier. Rajoutons à cela les trottinettes, hoverboards, gyroroues, dont on ne connaît pas encore l'évolution.

Il est difficile de définir une largeur qui satisfasse toutes les situations. La fourchette va de 2,4 m à 5 m, mais tourne plutôt autour de 2,5 à 3 m. Toutefois, de nombreux petits sentiers sont praticables avec une largeur d'1,5 m.

Rappelons que sur les voies lentes, réservées aux piétons et aux cyclistes ou assimilés, la vitesse est limitée. En effet, s'agissant d'un chemin réservé, la vitesse ne peut dépasser 30 km/h, et en zone piétonne, les véhicules autorisés, dont les cyclistes, doivent se déplacer à l'allure du pas.

En cas de gradient de vitesse élevé et/ou si l'affluence est importante, des conflits apparaissent : gêne, sentiment d'insécurité, stress, qui sont toutefois rarement la cause d'accident ou d'accrochage.

Cela concerne plus souvent les personnes âgées, à mobilité réduite, malvoyantes ou malentendantes. Des situations plus critiques apparaissent aussi en cas de groupes de piétons, d'enfants ou de chiens. Les enjeux en termes de sécurité routière sont limités. On relève peu d'accidents, généralement sans gravité. Toutefois, la plupart des accidents ayant provoqué des blessures ne sont pas déclarés.

Dans les zones où l'affluence est forte, il peut être opportun de prévoir des largeurs plus importantes et dans ce cas de séparer les piétons et les cyclistes.

Dans tous les cas, il est nécessaire de veiller à la bonne cohabitation d'usagers présentant des besoins différents. Chaque contexte doit être analysé afin d'éviter les conflits : dimensionnement de l'aménagement, flux de piétons, cohabitation de cyclistes lents et cyclistes rapides, environnement bâti ou non...



La Louvière, chemin. Source : Isabelle DULLAERT.





> 3. Une remise à neuf du régime juridique des voiries

De l'Atlas des chemins aux voiries innomées

Jusqu'au décret du 6 février 2014, la voirie était régie, soit par la loi organique du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux et ses modifications, qui bénéficiaient ainsi d'un statut juridique spécifique et complet, soit par certaines dispositions du code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du logement et du patrimoine (CVWATUP), via ses articles 129 et 129bis.

Concrètement, ce qui distinguait essentiellement la voirie vicinale de la voirie innomée, c'était son inscription à l'Atlas et l'existence de procédures de classement et de déclassement (création, modification, suppression), alors que les voiries innomées étaient imprescriptibles. Sinon, toutes deux étaient ouvertes au public, leur gabarit pouvant être identique et leur usage déterminé par le code de la route. En apparence, il n'était pas possible de les distinguer.

Ces procédures de classement-déclassement ont eu des conséquences importantes sur la création puis la mise à jour au quotidien de l'Atlas.

Le décret du 3 juin 2011 relatif à l'imprescriptibilité de la voirie

La possibilité de supprimer un chemin vicinal était notamment liée à la « prescription trentenaire », c'est-à-dire que, lorsque la preuve pouvait être apportée par le demandeur que le chemin n'avait plus servi depuis trente ans à l'usage du public, sa suppression devait être reconnue et était opérée de plein droit par pres-

cription dite « extinctive »¹. Cette possibilité n'existait pas pour une voirie innomée.

Le décret du 3 juin 2011 a abrogé la prescription trentenaire, en supprimant dans la loi de 1841 le membre de phrase suivant : « aussi longtemps qu'ils servent à l'usage du public », rendant dorénavant les chemins vicinaux imprescriptibles. À partir du décret de 2011, entré en application le 1er septembre 2012, un chemin ne pouvait disparaître que sur décision du conseil communal. Ceci a été confirmé dans le décret de 2014 relatif à la voirie communale via l'article qui maintient et consacre la suppression de la prescription extinctive trentenaire : « Les voiries communales ne peuvent pas être supprimées par prescription ».

Dès lors, pour toute situation antérieure à l'entrée en vigueur du décret, il revient au juge, en cas de litige, de constater les conditions de la prescription et d'analyser l'existence ou non de la voirie concernée. Le juge constate alors dans le cas d'espèce que les sections de sentiers vicinaux concernées ont bien disparu par non usage du public².

En outre, ce décret ambitionnait la mise à jour de l'Atlas des chemins vicinaux, qui constitue une tâche ambitieuse, voire titanique, car le travail entrepris en 1841 à travers l'élaboration de plans généraux d'alignement n'a jamais été achevé ni complètement mis à jour.

¹ Cette possibilité figurait dans l'ancien article 12 de la loi du 10 avril 1841 relative aux voiries vicinales.

² Pour une analyse complète de cette question : www.uvcw.be/articles/33,101,37,37,7546.htm.

Le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale

Le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale apporte des modifications fondamentales au régime juridique des voiries, qui ont notamment un impact sur le devenir de certains chemins et sentiers, en particulier dans le cadre de la promotion de la marche et du vélo comme modes de déplacement quotidiens.

Favoriser la mobilité douce

Ce décret, qui fixe le cadre juridique de l'ensemble des voiries communales, revendique clairement, d'entrée de jeu, l'objectif de favoriser la mobilité douce en préservant ce qui peut l'être et en raisonnant en termes de réseau !

« Article 1 (...) préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi qu'améliorer leur maillage. Il tend aussi (...) à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs. »

Les grands traits du décret

- Il organise un statut juridique unique pour l'ensemble des voiries communales, en fusionnant le régime des voiries vicinales et le régime des voiries communales innomées, dorénavant assujetties à une procédure unique pour leur création, leur modification ou leur suppression ;
- Il définit la voirie communale : « article 2 : Une voie de communication par terre, affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale. ». Cette définition vise les espaces destinés et affectés au passage du public sans différencier leur importance (route, chemin, sentier, largeur, revêtement...) ;
- Il supprime la tutelle des provinces sur les voiries vicinales ;
- Il instaure un système d'infractions en matière de voirie avec la possibilité de lever des sanctions administratives communales (SAC) ;
- Il annonce la mise à jour de l'Atlas des voiries communales, avec l'ambition de réaliser un outil cartographique qui sera mis à la disposition de tous : communes et citoyens.



Source : Sentiers.be



■ La gestion d'une voirie communale sur assiette privée incombe à l'autorité communale

Qu'entend-on par cela ? Quelles sont les obligations d'entretien des voiries communales sur assiette privée ?

L'entretien des voiries sur assiette privée repose sur plusieurs considérations juridiques différentes. Il s'agit d'une part du devoir de sécurisation qui incombe aux communes et d'autre part de la responsabilité civile classique qui s'applique à tout un chacun.

Sur base de ces deux éléments légaux, les juges déduisent que la commune doit à tout prix veiller à n'ouvrir à la circulation que des voiries suffisamment sûres, et ce, indépendamment de leur propriété. La commune doit donc sécuriser sur base de l'article 135 de la Nouvelle loi communale les voiries qui traversent le territoire communal, et ce, en mettant en œuvre les moyens dont elle dispose.

Dans un second temps, en vertu de l'article 1384 du code civil, chacun est responsable des choses qu'il a sous sa garde.

Dès lors, le propriétaire d'une voirie (et/ou son gestionnaire) pourrait être considéré comme le gardien de la voirie dans le cadre d'une action en justice. Il revient au juge, au cas par cas, de déterminer qui a effectivement la garde de la chose, en l'espèce, de la voirie. Une branche dangereuse, non coupée, et qui provoquerait une chute grave d'un cycliste, pourrait donc mener à une responsabilité concomitante des propriétaires de la voirie et de la commune pour négligence.

La voirie pourra être fermée le temps nécessaire aux travaux de conservation, mais pas au-delà bien sûr.

Enfin, des réglementations, anciennement provinciales ou communales, seront bientôt coulées en un règlement régional de gestion des voiries, afin d'uniformiser la gestion de ce type de voirie (en visant les questions liées à l'égouttage des haies par exemple) et d'imposer des mesures aux propriétaires qui restent proportionnées mais auront été uniformisées.

Un modèle de règlement de police de gestion des voiries communales devrait donc être publié par le Gouvernement wallon.

P16 En matière de permis d'urbanisme

En ce qui concerne les modalités applicables aux permis d'urbanisme, aux permis uniques, aux permis d'urbanisation ou de constructions groupées qui impliquent l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie, l'article 7 du décret prévoit l'harmonisation des procédures entre la création juridique d'une voirie régie par le décret de 2014 et la création matérielle, soumise à permis, telle que régie par le CoDT.

En toute hypothèse, la création juridique d'une voirie, même conformément aux procédures du décret, ne dispense pas de l'obtention d'un permis d'urbanisme lorsque ce dernier est nécessaire, et inversement, un permis d'urbanisme délivré à un citoyen ne peut, à lui seul, engendrer la suppression d'une voirie.

Création, modification ou disparition de voiries

Le décret confère à l'autorité communale le contrôle de cette matière, dont l'accord du conseil communal pour la création, la modification ou la suppression de voirie, à l'exception de quelques cas. L'effet d'une prescription peut à ce titre dispenser de l'accord du conseil communal à supposer que les conditions de cette dernière soit remplies.

Infractions

Le titre 7 du décret sur la voirie communale prévoit des sanctions sous forme d'amende ou de sanction pénale, en cas d'infractions au décret sur la voirie communale : dégradations, occupation illicite...

Il détermine les personnes qui sont chargées de dresser procès-verbal et organise la remise en état des lieux.

> 4. Création, modification et suppression d'une voirie par le conseil communal

L'entrée en vigueur du décret du 6 février 2014 relatif aux voiries communales précise les deux modalités de création, de modification et de suppression de voirie :

- par la procédure de première instance (articles 7 à 26) ;
- par l'usage du public (articles 27 à 31) : cette procédure fait l'objet du chapitre suivant.

Création d'une voirie par la procédure de première instance : les deux cas de figure

- Si l'assiette du sol est communale, dès lors, la création suivra la procédure du décret et la parcelle du sol visée deviendra une partie du domaine public par cette nouvelle affectation ;
- Si l'assiette du sol appartient à un propriétaire privé, la commune devra, en plus des démarches prévues au décret pour créer la voirie, organiser un transfert de l'assiette du sol ou recevoir un accord du propriétaire sur le fait de laisser se créer la voirie sur son bien (cas des lotissements nouvellement créés). La commune pourra envisager, en l'absence de ce dernier accord, de racheter le terrain concerné à l'amiable. En cas de refus, la commune pourra choisir de procéder à une expropriation. À défaut,

la voirie n'existera pas, faute d'assiette sur laquelle exister.

Quelle procédure pour la création, la suppression ou la modification d'une voirie communale ?¹

- Le collège communal reçoit la demande de création de voirie introduite par tout intéressé ou par le conseil communal ;
- Une fois le dossier complet, le collège communal soumet cette demande, dans les 15 jours, à l'enquête publique ;
- À l'issue de l'enquête publique de trente jours et dans les 15 jours de sa clôture, le collège communal transmet le dossier et les résultats de l'enquête au conseil communal qui dispose alors de 75 jours pour statuer sur la demande. À défaut de décision, un rappel peut être adressé. Sans suite, la demande est réputée refusée ;
- Le collège communal informe de la décision ou de l'absence de décision le demandeur et le Gouvernement wallon par envoi et le public par affichage durant 15 jours ;
- Un recours auprès du Gouvernement wallon est organisé.

¹ Articles 7 à 20 du décret.



Source : nonet-entreprise-construction.be.





La CeMathèque_n°47 janvier 2019

Source : Sentiers.be.

Constitution du dossier

Le dossier de demande doit comprendre un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande, une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics, et enfin un plan de délimitation.

Les règles de l'enquête publique¹

Elle est régie par le décret du 6 février 2014². Elle présente la particularité de devoir être annoncée de différentes façons. En effet, elle doit faire l'objet d'un affichage classique mais également d'un avis inséré dans les pages locales d'un quotidien et du bulletin communal si ce dernier existe. Elle est aussi annoncée par écrit aux propriétaires riverains dans un rayon de 50 mètres.

Le conseil communal peut s'écarter de la demande initiale afin de répondre aux réclamations issues de l'enquête publique. Il n'est pas nécessaire d'organiser une nouvelle enquête lorsque les modifications n'ont qu'une portée limitée et ne modifient pas l'essence du projet³.

Enfin, une procédure spécifique de demande d'avis est prévue pour les voiries qui se prolongent sur le territoire de plusieurs communes⁴.

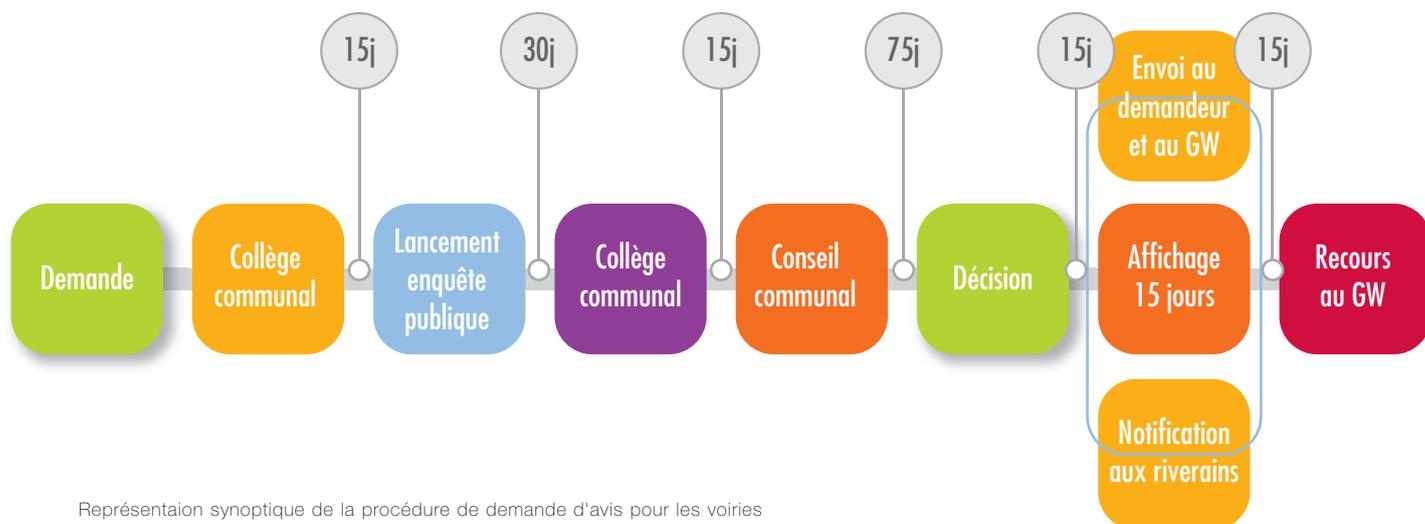
Une procédure de recours au Gouvernement wallon est également décrite.

¹ Article 11.

² Article 24.

³ Conseil d'Etat, 24.11.2011, n°216.468.

⁴ Article 14.



Représentation synoptique de la procédure de demande d'avis pour les voiries implantées sur plusieurs communes

> 5. Création, modification et suppression d'une voirie communale par l'usage du public

L'autre procédure fait l'objet des articles 27 à 31 du décret sur la voirie communale, qui permet de créer ou de modifier une voirie par l'usage du public par prescription de trente ans, ou par prescription de dix ans si elle est reprise dans un plan d'alignement. Il ne s'agit pas d'une nouveauté car cette disposition s'inspire des articles 2229 (prescription de l'assiette de la voirie) et 2262 (prescription de la servitude publique de passage) du Code civil.

Dans un premier temps, il y a création d'une servitude publique de passage. Si la commune pose des actes d'appropriation, elle peut revendiquer la propriété de l'assiette de la voirie, à l'expiration des délais susmentionnés.

Toute personne physique ou morale peut demander la constatation de la création ou du déplacement d'une voirie. La décision finale revient au conseil communal.

L'usage du public

Celui-ci est défini par l'article 2 - 8ème du décret sur la voirie communale : « passage du public continu, non interrompu et non équivoque, à des fins de circulation publique, à condition qu'il ait lieu avec l'intention d'utiliser la bande de terrain concernée dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire... ».

Le non-usage du chemin implique que celui-ci concerne toute sa largeur. Si le passage est localement rétréci, par un obstacle par exemple ou à cause du mauvais entretien du chemin, mais reste toutefois possible, sur l'entièreté ou sur une partie de celui-ci, l'existence du chemin ne doit pas être remise en question.

Mais si le passage a pris un autre tracé que le chemin originel, en raison des obstacles présents sur ce dernier, dans ce cas, le chemin pouvait être considéré comme disparu, s'il était possible de prouver qu'il n'y a pas eu de passage pendant une période de 30 ans, avant 2012.

La possession continue

Elle nécessite de pouvoir mettre en évidence des actes matériels de passage et/ou des actes plus spécifiques, qui traduisent sans équivoque la prétention au droit de passage, par exemple, entretien, bornage, haies, ouvrage d'art, fossé, mobilier urbain, plaques de rue, inscription à l'Atlas...

Il faut donc s'assurer que le passage n'est pas bloqué suite à la chute d'un arbre par exemple. Si une clôture est posée, celle-ci doit pouvoir être franchie via un portail, une chicane...

La possession publique

Elle requiert que la voirie puisse être vue, constatée, voire que l'on puisse s'opposer à son existence. En cas de conflit, cela relève de la compétence du juge. Mais il est parfois difficile d'en faire la preuve.



■ Ce que la jurisprudence en dit

« Le juge, qui considère que par usage public d'un chemin, on entend le passage habituel du public et non les actes de passage accidentels et isolés, restreint illégalement la notion d'usage public au sens de l'article 12 » (Cass 13.1.1994).

« Les actes de passage accidentels et isolés, en ce compris les actes de passage effectués à titre privé, suffisent à constituer un usage public au sens de l'article 12 de la loi du 10 avril 1841 » (Cass 15.11.2010).

La preuve de l'absence d'usage ou de l'usage doit être apportée par la personne qui se prévaut de la prescription extinctive ou acquisitive.



La possession non équivoque

Elle s'appuie notamment sur l'existence d'actes contractuels. Aujourd'hui, le décret a créé le statut de voirie conventionnelle, donc créée sur la base d'une convention, conclue pour une période de 29 ans maximum, qui permet d'éviter cette situation ambiguë.

La possession ne peut reposer sur une simple tolérance de passage

Toutefois, comment définir et qualifier cette tolérance ? C'est difficile à démontrer.

La situation peut être portée en justice par celui, en général le propriétaire, qui estime que ses droits sont lésés. C'est à la commune et/ou aux habitants qui revendiquent le statut de voirie communale et le droit de passage d'apporter les preuves des actes de passage.

Voiries disparues, voiries usurpées ? Comment s'y prendre ?

Cependant, au-delà de ce dispositif qui permet de créer ou de modifier une voirie communale par l'usage du public, des difficultés subsistent pour établir le statut de certaines voiries sur lesquelles il y a peut-être eu un passage, empêché ensuite. Sont-elles communales ou sont-elles privées ? En l'absence d'un Atlas actualisé des voiries qui sont communales, il est parfois difficile d'y répondre.

■ Comment déterminer si le chemin est une voirie communale ? Exemple

Supposons le cas d'un chemin, non cadastré, inscrit à l'Atlas, visible sur les orthophotoplans¹ et sur la carte IGN. Supposons ensuite que ce chemin soit partiellement impraticable à cause de la végétation. Des traces d'obstruction du passage (barrières, clôtures...) existent et le propriétaire estime qu'il n'a fait que tolérer le passage.

Étape 1 : prendre position du point de vue de l'existence et de l'utilité de la voirie

→ Prouver L'EXISTENCE de la voirie communale

Comme rappelé dans le chapitre précédent, avant l'entrée en vigueur du décret sur la voirie communale, les voiries vicinales pouvaient disparaître s'il pouvait être prouvé qu'elles n'avaient pas été utilisées, pas même une seule fois, pendant une période de trente ans, avant 2012. On parlait alors de la « prescription extinctive trentenaire » car la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux précisait : « les chemins vicinaux (...) sont imprescriptibles aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public (...) ».

La question se pose donc de savoir si le chemin constitue bien une voirie communale, au sens du décret de 2014.

¹ Imagerie orthorectifiée et mosaïquée couvrant l'entièreté du territoire wallon à une résolution de 25 cm. Les prises de vue ont été effectuées entre le 14 mai 2012 et le 8 juillet 2013.



→ Situation de droit

Il y a lieu de vérifier à la commune et à la province s'il y a trace de modification (annexes de l'Atlas). S'il n'y a pas de preuve de suppression (par la députation provinciale avant 2014 ou par la commune après 2014), la voirie peut être supposée toujours existante. Il est possible de consulter le geoportail de la région wallonne (geoapps.wallonie.be/atlas1841/vicina).

En outre, il peut être intéressant de vérifier au cadastre l'existence d'autres indices. Le cadastre est un document strictement fiscal qui ne peut être opposé aux tiers. Si un chemin figure sur le plan cadastral sans n°cadastral, cela signifie que, pour le cadastre, le chemin a gardé son statut public. Mais le cadastre, dans tous les cas, ne fournit qu'une indication.

S'il s'agit d'un sentier et que celui-ci ne figure pas au cadastre, cela ne signifie rien non plus.

S'il s'agit d'un chemin qui se trouve à l'Atlas et qui ne figure pas au cadastre, les choses se compliquent. Il faut alors essayer de vérifier au cadastre primitif (avant 1841) si le chemin est présent ou non. S'il est présent dans l'Atlas, cela ne signifie pas que des changements ne sont pas intervenus, car les archives ne sont pas nécessairement à jour.

→ Situation de fait

Pour prouver qu'une voirie a été utilisée (au titre de servitude publique sur assiette privée, dans les trente dernières années le cas échéant) il est intéressant de consulter les anciennes cartes et les photos aériennes disponibles à l'Institut Géographique National. Si le chemin est repérable sur une carte ou sur une photo, cela peut constituer un élément de preuve déterminant.

Qu'est-ce qui permet de consacrer une voirie sur assiette privée comme voirie communale ? En l'absence d'actes clairs, avec la certitude qu'ils sont à jour, c'est bien l'utilisation de la voirie qui est susceptible de la consacrer comme telle. Celle-ci repose sur le principe d'un passage habituel, ou même accidentel, ou isolé, mais pas sur le passage du personnel d'entretien ou du propriétaire du chemin. Cette situation définit une servitude publique sur une assiette privée. Le Code civil (article 2229) la définit en termes de « possession continue, non interrompue et non équivoque, à des fins de circulation publique et à condition que cet usage ne résulte pas d'une simple tolérance ».

→ Prouver L'UTILITÉ de la voirie

La voirie considérée doit satisfaire certains critères. Elle doit présenter un intérêt pour le maillage du réseau routier de la commune, et/ou en termes de patrimoine ou de promenades, servir à l'intérêt général et non à l'intérêt particulier, et pouvoir être sécurisée par la commune, qui sera garante de la sécurité et de l'ordre public. La commune devra être en mesure d'exercer une surveillance adéquate.

ETAPE 2 – 3 cas sont possibles : Quelles conséquences ?

Chaque cas est porteur de conséquences pour la commune qui a la charge de mettre en œuvre la décision prise.

→ Cas 1 : la voirie est communale et est utile au passage public des habitants

En l'espèce, il s'agira alors d'une servitude publique sur assiette privée. La voirie a une existence juridique et la commune pourra agir d'autorité pour restaurer le passage.

Dans ce cas, l'idéal est d'adopter un acte de constat, selon l'article 29 du décret du 6 février 2014 : « la création et la modification de la voirie font l'objet d'un acte les constatant, non susceptible de recours administratif et adopté par le conseil communal à l'initiative de la commune ou sur demande ». C'est déjà une étape franchie pour cette voirie dans le cadre de l'actualisation de l'Atlas.

Le décret prévoit des sanctions à l'encontre de ceux qui dégradent la voirie communale, l'occupent ou l'utilisent d'une manière qui excède le droit d'usage.

→ Cas 2 – Un doute subsiste quant à l'existence d'une voirie communale et la commune ne souhaite pas aller plus loin

En effet, dans ce cas, la commune ne va pas agir, car elle ne peut défendre qu'une voirie communale qui réponde aux critères susvisés.

→ Cas 3 - Un doute subsiste quant à l'existence d'une voirie communale, mais le tracé présente une utilité : la commune va aller plus loin

Si le caractère public de la voirie n'est pas certain, la commune peut créer une voirie communale sur base du critère d'utilité publique. Il n'y aura pas création d'une servitude puisque la servitude publique de passage ne se crée que sur une assiette privée parce que la prescription a joué grâce au passage du public continu pendant un délai assez long (30 ans).

Dans ce cas, la commune achètera l'assiette si le propriétaire est d'accord ou validera avec lui une convention du type « voirie conventionnelle » vue ci-avant. À défaut, l'assiette pourra être expropriée pour cause d'utilité publique.



■ Evaluer l'intérêt d'un sentier

Une petite check-list peut être bien utile pour éclaircir la situation

	INDICATEURS	SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJETÉE
Situation géographique	Sortie de ville - Forêt		
	Sortie de ville - Prairies/ Champs		
	Forêt		
	Prairies/Champs		
	Centre-ville / village		
Fréquence d'utilisation	Quotidienne importante		
	Quotidienne moyenne		
	Faible		
	Forte de façon périodique (à un moment de l'année seulement)		
Utilisateurs	Habitants		
	Touristes		
	Ecoliers		
	Agriculteurs		
Types de circulation	Piétons		
	Cyclistes		
	Cavaliers		
	Attelages		
	Véhicules motorisés légers		
	Véhicules motorisés lourds		
	PMR		
Fonction(s)	Mobilité et aménagement du territoire		
	Sport, loisirs, tourisme		
	Ecologie		

Source : Sentiers.be

Un espace de négociation et un accord satisfaisant pour tous

C'est une recommandation ! Avant toute décision d'autorité, et surtout de recours à la justice... il importe d'essayer de comprendre, d'entendre et de partager les attentes/droits des uns et des autres et de tenter de prendre en compte des intérêts pas toujours inconciliables.

Il faut donc privilégier dans un premier temps le dialogue et la négociation. Le litige sera porté en justice par celui qui estime que ses droits sont lésés.

Le plus souvent, il s'agit du propriétaire qui s'oppose au passage.

Dans ce cas, c'est la commune ou les habitants qui doivent faire la preuve de la possession, c'est-à-dire des actes de passage. Le propriétaire doit alléguer les vices de cette possession ou réfuter celle-ci.

L'acte de constat intervient idéalement avant l'action en justice et peut être remis en question par le juge civil ou par le Conseil d'Etat. Au terme de la procédure, tous les documents sont consignés dans le nouvel Atlas.

■ Voirie privée ? Voirie communale ? Comment savoir ?

Aucun signe, aucune mention : la voirie est communale, que son assiette soit privée ou publique.

Sur le terrain, il arrive que l'on rencontre divers panneaux, voire barrières, à l'entrée de certains chemins. Comment lever toute ambiguïté quant à leur signification d'une part, leur pertinence d'autre part ? Ce n'est pas toujours évident, sauf si la commune a effectué son enquête sur le terrain et fait corriger les situations problématiques, lorsque le statut du chemin est parfaitement clair... et que les panneaux erronés n'ont pas réapparu subitement.

S'il ne s'agit pas d'un chemin usurpé :

- « Propriété et voirie privées. Accès et circulation interdits », ou « voirie privée » : la situation est claire, il ne s'agit pas d'une voirie communale ;
- « Propriété privée » : un doute subsiste quant à la nature de la voirie. La position du panneau peut éventuellement jouer un rôle dans la compréhension du statut. En effet, si le panneau est placé à l'entrée du chemin, frontalement cela devrait signifier que le chemin est privé, alors que s'il est placé sur le côté, la propriété pourrait être privée et le chemin public, mais cela reste flou... ;

- « Chemin privé » : la mention signifie qu'il ne s'agit pas d'une voirie communale ;
- « Passage toléré par le propriétaire » : le signal précise que la voirie est privée et ne rentre pas dans le domaine de la voirie communale. Le propriétaire autorise le passage avec ou sans conditions, sans que cela n'induit une prescription acquisitive au bout de trente ans. À ce titre, ce type de panneau pourrait être placé en bonne intelligence avec la participation des autorités communales.

La présence d'une barrière ou d'une clôture ne signifie pas nécessairement qu'il ne s'agit pas d'une voirie communale. Une barrière peut indiquer que les véhicules ne sont pas admis. Il faut voir s'il existe un passage sur le côté de la barrière ou de la clôture.

Et pour lever le doute, lorsque la voirie est incontestablement publique, l'association Sentiers.be propose de placer un panneau. Celui-ci n'est pas officiel et requiert toujours d'obtenir l'autorisation de le placer, et ce, en respectant un ensemble de règles, notamment le droit du propriétaire¹.

¹ www.sentiers.be/2015/11/19/un-nouveau-logo-pour-confirmer-lacces-public-dune-voirie/



Source : Sentiers.be.



> 6. Dresser l'inventaire des chemins et des sentiers et actualiser l'Atlas

Disposer d'un document parfaitement mis à jour dans chaque ville ou commune permettrait de résoudre, voire d'éviter, de nombreux conflits et contribuerait à l'efficacité de la gestion des projets visant à exploiter le potentiel de ces chemins et sentiers pour la promotion de la mobilité douce.

Mise à jour de l'Atlas des voiries communales

C'est la loi vicinale de 1841 qui a initié une procédure de reconnaissance des chemins et des sentiers s'appuyant sur l'obligation, pour les communes, de faire dresser des plans d'alignement et de délimitation ou de réviser les plans existants.

C'était donc, déjà en 1841, l'objectif du « projet » d'Atlas. Projet, car force est de constater que cet objectif a rarement été atteint et que la mise à jour de la situation de droit et de fait a cruellement fait défaut. Et aujourd'hui, cette tâche nécessite une énergie et des moyens importants afin de disposer, une fois pour toutes, d'un document exhaustif.

Une ambition du décret sur la voirie communale

C'est d'ailleurs une des ambitions du décret sur la voirie communale. L'article 54 précise ainsi : « Les communes procèdent à l'examen systématique et exhaustif de leurs plans généraux d'alignement ou de leurs voiries supposées ». Mais il prévoit également que des comités composés de représentants des usagers, des associations de promotion de la mobilité douce, de propriétaires, d'agriculteurs... seront chargés d'assister les communes dans l'évaluation de l'utilité des chemins dans le cadre de la mise à jour de l'Atlas, compte tenu de ce que le maintien à l'Atlas de voies peu ou plus utilisées n'est pas défendable.

L'actualisation de l'Atlas est un chantier de l'actuelle législature régionale. Celui-ci est prévu sous une forme numérique. Il constituera une base de données compilant de manière lisible et accessible la situation juridique en matière de voiries communales. Il sera accessible au grand public, éventuellement avec la définition de niveaux d'accès en fonction de la nature des informations à consulter.





Source : Ohey.be.

Mettre en place une méthodologie de travail

L'ampleur de la tâche a conduit à réaliser, dans un premier temps, une expérience pilote, affectant aux communes concernées des moyens financiers et humains, afin d'évaluer les difficultés techniques et juridiques ainsi que la quantité de travail y relative. L'objectif est aussi d'ajuster les arrêtés d'exécution qui encadreront la révision définitive de l'ensemble des Atlas.

Avec l'accompagnement de l'asbl Sentiers.be, des opérations d'actualisation ont ainsi démarré dans huit communes wallonnes (Verviers, Lontzen, Durbuy, Ohey, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Dour, Estinnes, Jemeppe-sur-Sambre) ainsi qu'en Province de Luxembourg (Meix-devant-Virton, Rouvroy, Tintigny). L'objectif est d'inventorier et d'actualiser toutes les voiries communales pour, in fine, créer, modifier, confirmer ou supprimer des voiries afin d'aboutir à un maillage actualisé et cohérent.

Après un premier travail d'inventaire le plus exhaustif possible en matière de situation de droit et de fait, les groupes de volontaires sont ensuite allés vérifier la situation sur le terrain, sur base des cartes mises à leur disposition. Les chemins et sentiers ont ensuite été confrontés à une grille multicritère afin de « coter » leur intérêt.

L'étape suivante prévoit de faire le point quant aux voiries à préserver, à modifier, à abandonner... avec l'appui d'un groupe de coordination, avant enquête publique.

La question de l'exhaustivité de la démarche

Compte tenu de la réalisation de ces opérations pilotes, les premières questions peuvent être posées.

Cette méthodologie d'inventaire n'est pas viable, en termes de temps et de moyens. Une généralisation du minutieux travail d'inventaire accompli – et inachevé – dans les communes pilotes à l'ensemble des communes wallonnes semble peu réaliste. De plus, elle n'apporte pas la sécurité juridique escomptée.

Une méthodologie plus simple et plus rapidement opérationnelle que celle qui a été élaborée au départ est actuellement envisagée.

En particulier, c'est évidemment l'établissement du statut des voiries « douteuses » qui pose problème et nécessite des investigations laborieuses, compliquées et délicates (cfr. le chapitre précédent). Une manière rapide et efficace de procéder pourrait être de recenser les voiries dont il est clairement établi que ce sont des voiries communales et ensuite de traiter les autres voiries, au cas par cas, en fonction des besoins et de leur intérêt dans le maillage communal de mobilité douce.

À l'heure de la publication de ce document, les nouvelles orientations sont en cours d'analyse.

En attendant : une démarche simplifiée d'inventaire de la situation de droit et de fait

La situation de droit reprend les chemins qui apparaissent à l'Atlas. Celui-ci étant rarement à jour, toutes les suppressions/modifications n'y ont pas été consignées. Quant à la situation de fait, elle résulte d'une analyse des cartes (IGN par exemple) et d'un laborieux travail de terrain qui consigne diverses observations en regard de la situation de droit : chemin non trouvé, privaté, impraticable...

Comme on le verra au chapitre suivant, des inventaires de la situation de droit et de fait ont été réalisés dans plusieurs communes wallonnes dans différents cadres : schéma de structure, programme communal de développement rural... Ces inventaires sont généralement fragmentaires car ils font état de différentes situations de chemins (existant, invisible, inaccessible...) sans pour autant clarifier toutes les situations qui apparaissent comme litigieuses et nécessiteraient des investigations longues et délicates, avec des perspectives de conflits à résoudre dans certains cas.



> 7. Éléments pour une stratégie en matière de voies lentes

D'un objectif régional à des mesures à l'échelon communal ou supracommunal

La vision FAST – Mobilité 2030, approuvée en novembre 2017 par le Gouvernement wallon, affiche des objectifs volontaristes en termes de transfert modal. Leur concrétisation va nécessiter des efforts très importants pour encourager, entre autres, la marche et le vélo.

L'utilisation plus massive du vélo, notamment électrique, sera promue par des actions destinées à faciliter son usage, notamment en complément d'autres modes, sur les premiers et les derniers kilomètres. Le développement du réseau cyclable portera en particulier sur les zones urbaines et périurbaines ainsi que sur le RAVeL (1 700 kilomètres de RAVeL annoncés en 2019 contre 1 400 actuellement). 5,4 millions d'€ sont d'ores et déjà octroyés à 62 villes et communes wallonnes pour développer l'usage du vélo sur leur territoire et améliorer la sécurité des déplacements cyclables et piétons.

Au niveau de la marche, diverses mesures seront prises tant en matière d'infrastructures (établissement, identification, réhabilitation et entretien des voies piétonnes) que pour promouvoir ses bienfaits pour la santé comme activité sportive quotidienne.

Disposer d'une vision à l'échelle communale, transcrire des objectifs dans les différents plans communaux et saisir toutes les opportunités d'améliorer ou de compléter les infrastructures existantes sont indispensables.

Vision FAST – Mobilité 2030

Les objectifs de répartition des kilomètres parcourus sont les suivants :

	2017	2030
Marche	3 %	5 %
Vélo	1 %	5 %
Bus	4 %	10 %
Train	9 %	15 %
Voiture	83 %	60 %
Occupation moyenne par voiture	1,3 pers.	1,8 pers.

Source : Gouvernement wallon, 2017.

Concevoir un réseau

Un réseau communal de voies lentes sera généralement constitué d'une grande diversité de tronçons : chemins existants ou créés reliant des villages, des quartiers et des pôles d'intérêt, chemins traversant des parcs ou des zones de loisir, sentiers entre habitations se faufilant à l'intérieur des zones urbanisées, passerelles et tunnels, places et rues piétonnes, sans oublier, le cas échéant, des éléments du réseau wallon des voies lentes – RAVeL (voir plus loin dans ce chapitre).

Disposer d'une vision d'un réseau théorique, sous la forme d'un plan, constitue un outil d'aide à la décision pour évaluer l'intérêt et l'opportunité de confortabiliser un chemin existant ou d'en créer un nouveau à l'occasion de projets.

Globalement, la démarche est classique car elle repose sur un diagnostic – état des lieux, des objectifs et des mesures.

Il est toutefois difficile d'imaginer disposer un jour d'un maillage complet d'un réseau de voies lentes suffisamment fin, répondant aux critères. Des chaînons manquants seront toujours nécessaires via l'utilisation de trottoirs adéquats, bien conçus, bien réalisés, sûrs et en bon état. Néanmoins, il devrait s'agir d'un réflexe, d'un regard systématique.





La taille des mailles

La plupart des déplacements à pied concernent des distances qui ne dépassent guère 500 à 800 mètres. Mais si, sur ces distances, des détours importants sont imposés par rapport à des liaisons directes longeant des routes fréquentées par la circulation motorisée, le trajet peut être allongé considérablement. On estime que pour les piétons un facteur de détour de 1,2 est considéré comme acceptable, soit un détour de 100 mètres maximum pour un trajet de 500 mètres. Si le détour est plus important, la motivation du marcheur risque d'être sérieusement entamée. En termes de déplacements à vélo, la question de la maille est moins cruciale, mais le cycliste est également attentif aux détours.

Des traverses piétonnes et cyclables à l'écart des voitures sont essentielles pour créer un réseau attrayant et

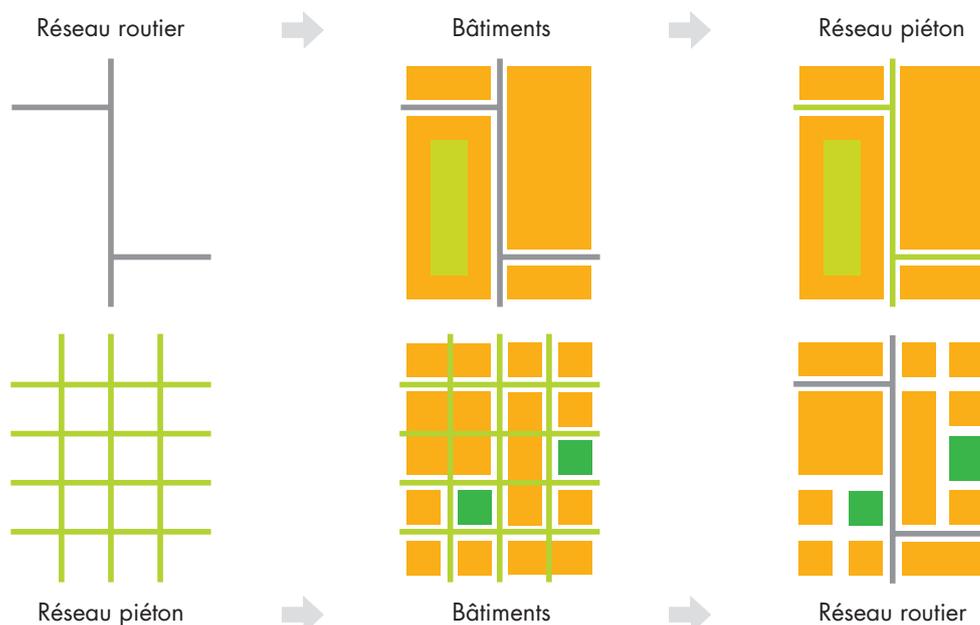
au maillage fin, offrant des alternatives au réseau routier ou le complétant. Concrètement, elles peuvent revêtir diverses formes : sentiers piétons entre ou à l'arrière de bâtiments, passages couverts ou non aménagés à l'intérieur d'îlots, petits sentiers, chemins réservés à la circulation des piétons et des cyclistes...

L'étude des trames urbaines de différentes villes, depuis l'Antiquité, confirme que la finesse de la trame viaire praticable à pied est une condition nécessaire à l'utilisation de la marche en ville. Plus la trame est fine, plus la liberté du piéton est importante pour se rendre d'un point à un autre, et plus les trajets peuvent se rapprocher de la ligne droite et limiter, voire éviter les détours.

L'analyse des dimensions des trames des villes montre que la dimension « optimale » des îlots se situe entre 60 et 120 mètres de côté. Sur cette base, on considère en général comme référence une maille de 100 mètres de côté. Ainsi, le détour ne dépasse pas 100 mètres. Dans les nouveaux projets d'urbanisme et/ou de voirie, des traverses piétonnes selon un maillage indicatif de 50 mètres peuvent être prévues. Dans les quartiers existants, pour les projets plus petits et le développement des réseaux piétons locaux, les possibilités de créer des liaisons supplémentaires par le biais de traversées sont à privilégier.

En zone rurale, il sera difficile, voire impossible, de travailler avec des trames aussi fines, néanmoins la réflexion devra toujours prendre en compte le caractère plus ou moins direct, donc les détours éventuellement occasionnés, lorsqu'il sera nécessaire d'évaluer la pertinence d'une liaison à réhabiliter ou à créer.

Ces liaisons sont établies sur le domaine public, voire sont accessibles au public sur le domaine privé, sous la forme de servitudes, prévoyant dans le cadre de conventions avec les propriétaires leur fermeture ou non la nuit et leur entretien éventuel par la commune.





Réseau RAVeL, actualisation janvier 2019. Source : SPW – DGO2.

LE RAVeL : réseau armature des voies lentes de la Wallonie

Le RAVeL est officiellement défini dans un arrêté du Gouvernement wallon¹ : « Les voies ouvertes exclusivement aux usagers non motorisés tels que les cyclistes, les piétons et les cavaliers, réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation sécurisée des usagers de toute capacité, et ayant pour emprise soit un chemin de service le long des voies hydrauliques ou des grands ouvrages hydrauliques, soit une assiette de voies de chemin de fer désaffectées, soit une voirie existante ou à créer, constituent le Réseau Autonome des Voies Lentes, dénommé RAVeL ».

Le RAVeL est placé sous l'autorité régionale. S'il n'accueille pas de trafic motorisé, sa portée et son intérêt dépassent largement le cadre du territoire communal. Actuellement il est constitué d'environ 1400 kilomètres.

Il a aussi une vocation structurante. Lorsque c'est nécessaire, des itinéraires de liaison sont définis, voire aménagés, afin de constituer un réseau continu. Ces liaisons sont proposées dans la mesure du possible sur des

routes à faible circulation automobile, à vitesse réduite ou équipées de pistes cyclables. Lorsqu'il n'existe pas d'autres alternatives, ces liaisons empruntent parfois des voiries au trafic automobile soutenu, au revêtement irrégulier ou à la pente plus marquée. Elles sont alors destinées aux cyclistes expérimentés et exigent une grande vigilance.

Ces voies vertes sont progressivement reliées et, à terme, constitueront dix itinéraires régionaux et feront partie de 4 itinéraires internationaux.

Le RAVeL traverse de nombreuses villes et communes et offre, selon les cas, de très bonnes connexions avec des voies lentes communales. S'il a d'abord une vocation touristique, il propose parfois d'excellentes liaisons, parfaitement fonctionnelles pour des déplacements quotidiens au sein des grandes agglomérations wallonnes ou des zones fortement urbanisées (traversée de Liège, de Namur, ceinture de Charleroi, liaison Liège-Fléron...).

La circulation sur le RAVeL est régie par l'article 22 quiniques du code de la route ayant trait à la circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers. Il est indiqué par les signaux F99a et b (commencement) et F101a et b (fin).

Le revêtement doit être plan et antidérapant et répondre aux critères de confort et de sécurité des usagers auxquels il est destiné.

¹ Arrêté du Gouvernement wallon du 30 janvier 2014 portant exécution des articles 2, alinéa 2, et 3, § 4, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 décembre 2012.

■ Et qu'entend-on par « Pré-RAVeL » ?

Il reste encore un certain nombre de lignes ferroviaires à l'abandon. Afin d'éviter une détérioration de ces lignes, certaines communes ou intercommunales ont décidé de réaliser un aménagement minimum : on parle alors de pré-RAVeL. Les communes ou intercommunales assurent un défrichage, l'écoulement de l'eau et un empierrement de base. Les travaux sont réalisés en coordination avec le Service Public de Wallonie – DGO1 – Direction Opérationnelle des Routes et Bâtiments. Le pré-RAVeL doit permettre le passage d'un cycliste, un piéton ou un cavalier.



Pré-RAVeL, L86. Source : notele.be.

Franchir les obstacles

Routes à trafic rapide et dense, chemin de fer, fleuve ou rivière... constituent des obstacles physiques nuisant à la perméabilité et à la continuité des liaisons car leur franchissement nécessite des budgets importants. Néanmoins, aujourd'hui on constate un intérêt nouveau pour la réalisation de passerelles cyclo-piétonnes, en ville et en zone rurale, qui constituent des éléments indispensables pour rendre les déplacements à pied et à vélo plus directs et plus sûrs. Le RAVeL est sans doute particulièrement concerné par le déploiement de telles infrastructures. En outre, certains quartiers peuvent présenter des problèmes de sécurité, d'insalubrité... et constituent un autre type de coupure pour les déplacements à pied ou à vélo.

Côté eau, citons « La Belle Liégeoise », qui a beaucoup fait parler d'elle lors de son inauguration. Son importante fréquentation aujourd'hui est la preuve qu'elle répond à un besoin, apporte une plus-value incontestable à la ville, en raison de son utilité et du plaisir qu'elle apporte, voire attire de nouveaux piétons et cyclistes.

À Namur « L'Enjambée » est également attendue avec beaucoup d'impatience, comme un lien privilégié pour relier les deux rives de la Meuse, et Jambes à Namur. A Charleroi, dans le cadre du réaménagement complet des berges en rive gauche de la Sambre pour en faire un espace partagé, une passerelle a également été réalisée. Citons encore, les quatre passerelles cyclo-piétonnes programmées pour franchir le canal à Bruxelles.

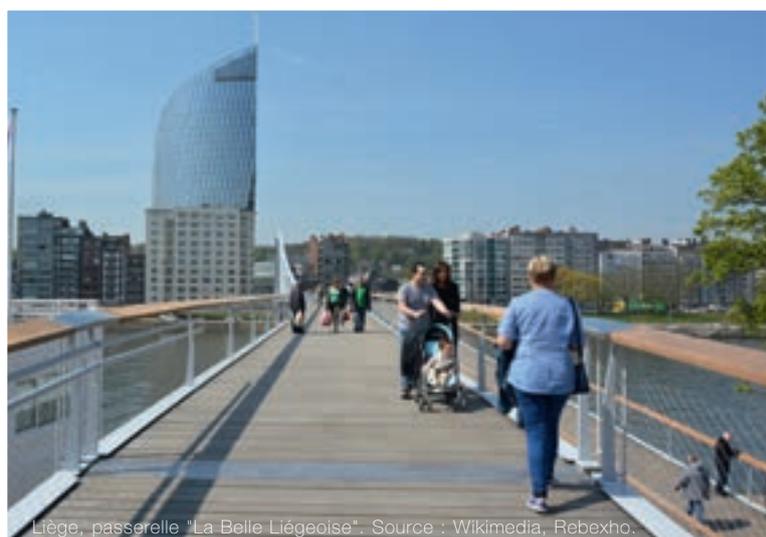
Dans de plus petites communes, des initiatives semblables apparaissent. À Wanze une passerelle franchissant la Meuse vient de se terminer. Thuin sera aussi bientôt dotée d'une passerelle avec l'objectif de redynamiser le quartier de la gare, mais aussi d'offrir la possibilité aux piétons de se garer de l'autre côté de la Sambre et de se rendre facilement dans le centre.

Ces franchissements concernent aussi les voies du chemin de fer et des infrastructures routières. Par exemple la liaison Tihange-Tinlot et la mise en œuvre de deux passerelles cyclo-piétonnes pour le franchissement de deux voiries : rue des Aubépines et rue du Bois Rosine.

Ces infrastructures, à créer, à réfectionner et à entretenir, constituent des éléments clés d'une stratégie communale, voire supracommunale de développement de la mobilité douce.



Wanze, passerelle piétonne. Source : forumactif.org.



Liège, passerelle "La Belle Liégeoise". Source : Wikimedia, Rebexho.



Des opportunités et des outils pour développer les voies lentes

Les chemins et sentiers existants constituent un potentiel important pour la constitution du maillage de mobilité douce. Or, la problématique des chemins usurpés peut se révéler parfois complexe et délicate à traiter pour les communes.

En outre, les chemins et sentiers existants ne suffisent pas pour développer un maillage cohérent et suffisamment dense. C'est pourquoi, il faut être attentif à compléter le réseau chaque fois qu'une opportunité se présente. Pour ce faire, il y a lieu d'anticiper et d'être prêt au moment opportun. Cela signifie : disposer d'une vision d'ensemble du maillage existant et souhaitable, afin de confronter celle-ci à toutes les opportunités présentes et à venir.

Des documents, plans, schémas pour structurer, développer, compléter, consolider, construire le maillage

Ainsi, dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme et des permis d'urbanisation, des opportunités sont susceptibles de se présenter pour examiner la pertinence de réaliser des voiries réservées aux modes doux qui traversent ou bordent le terrain tout en desservant, le cas échéant, les activités qui y sont présentes. En fonction du type de projet, ces liaisons feront parfois l'objet de charges d'urbanisme.



Source : ornika.

Le schéma d'aménagement communal - SAC - (qui remplace le schéma de structure communal) définit la stratégie territoriale pour l'ensemble du territoire communal sur la base d'une analyse contextuelle. Il peut comporter des orientations en matière de voies lentes, exprimées en objectifs de développement, puis traduites en mesures, assez précises selon les cas, jusqu'à identifier des liaisons lentes prioritaires.

Il en est de même du guide communal d'urbanisme - GCA - qui doit être conçu comme un outil d'orientation en matière d'urbanisme à l'échelle communale. Il concerne tout ou partie du territoire communal et traite d'une ou de plusieurs thématiques. Il peut inclure des recommandations en matière d'aménagement de l'espace public en général et des voies lentes en particulier.

Le programme communal de développement rural - PCDR - est susceptible de proposer dans ses fiches actions un projet de réseau de voies lentes. Il s'agit d'une thématique qui tient à cœur à la population, et dans le cadre de PCDR, les citoyens jouent un rôle important, d'abord via leur contribution à l'inventaire terrain des chemins et sentiers, ensuite dans le cadre de leur participation à la réflexion quant à leur opportunité. Citons les exemples de Chiny, Wellin, Ohey, Hélécinne...

À l'échelle d'un Plan communal de mobilité, la problématique des déplacements à pied et à vélo est analysée, sans entrer dans le détail des liaisons suspectes ou usurpées, et sans toutefois aller jusqu'à établir un réseau communal de mobilité douce, s'appuyant sur des chemins réservés aux modes doux.



■ Un réseau communal de mobilité douce à Chaudfontaine

Le projet a pour objectif de définir un réseau destiné aux déplacements quotidiens à pied et à vélo. Des bénévoles et des particuliers, en concertation avec les acteurs concernés, ont contribué à la détermination des itinéraires créant un maillage structuré, reliant les villages et les quartiers aux pôles d'activité de la commune. Des réhabilitations de chemins et de sentiers, du balisage et des aménagements sont concrétisés.

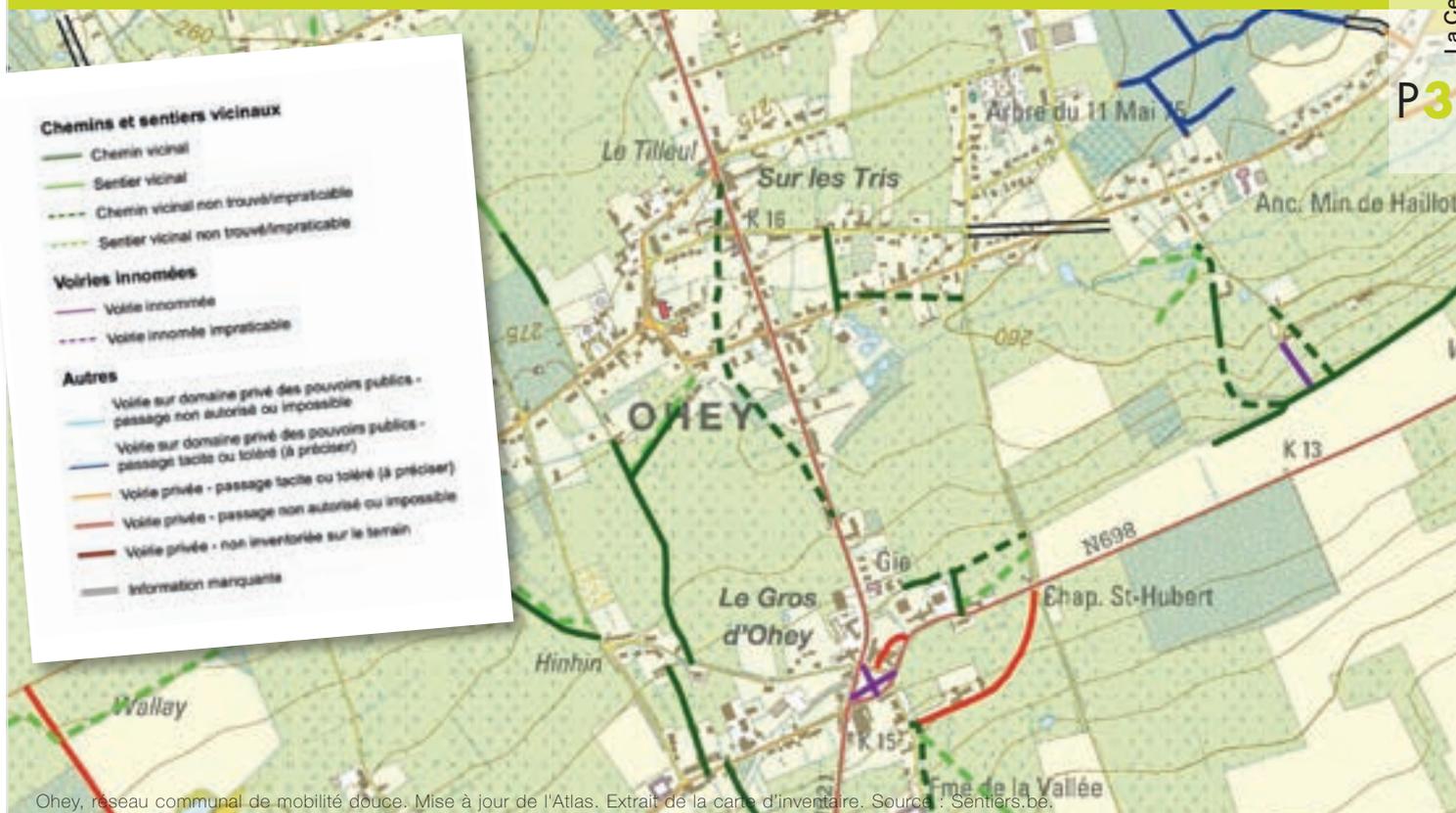


Source : Commune de Chaudfontaine.

■ Un projet communal à Ohey

Un état des lieux général a été réalisé sur l'ensemble de la commune afin de disposer d'un inventaire complet cartographié et numérisé des sections de voies lentes opérationnelles ou en projet. Il s'agissait de définir le maillage existant de chemins et de sentiers et de pointer les problèmes (chaînon manquant, passages difficiles...), pour ensuite réaliser un maillage effectif en créant les connexions manquantes et en réhabilitant les sentiers et chemins figurant à l'Atlas.

Il faut aussi assurer la pérennité du projet, par l'entretien, la mise en valeur, la promotion, mais aussi en adaptant le projet aux nouvelles réalités locales. Par exemple, lors de la création de nouveaux quartiers d'habitat ou de lotissements, l'objectif est d'intégrer un cheminement lent permettant des « raccourcis » pour atteindre le centre du village. L'enjeu est d'améliorer la mobilité fonctionnelle des habitants reliant mieux divers lotissements et nouveaux pôles d'habitat aux centres des villages.



Ohey, réseau communal de mobilité douce. Mise à jour de l'Atlas. Extrait de la carte d'inventaire. Source : Sentiers.be.



■ Une voie verte reliant Yvoir à Huy

Le Gouvernement wallon a donné son accord pour la subsidiation d'une voie verte de 41 kilomètres reliant Yvoir à Huy au cœur du Condroz. Porté par le GAL Pays des Tiges et Chavées, ce projet transcommunal consiste en la création d'une voie douce traversant les communes d'Assesse, de Gesves et d'Ohey.

De manière générale le tracé suit celui de l'ancienne ligne du vicinal reliant l'actuelle gare SCNB de Courrière au village de Perwez, en passant en plein cœur des villages de Gesves et d'Ohey. Des perspectives en termes de liaisons vers le RAVeL sont également à l'étude. L'objectif poursuivi est double : la mobilité douce au quotidien (objectif principal) et l'attractivité touristique (objectif secondaire).

Sources : <https://www.developpementruralohey.info/fiche-2--voies-lentes.html>, <http://www.tiges-chavees.be/project/vicigal/>



Des projets dédiés à la création d'une voie lente

Certains itinéraires revêtent un intérêt tel que, pour s'assurer de leur faisabilité et de leur concrétisation, il est souvent intéressant de les intégrer dans un schéma directeur, en particulier lorsque ces liaisons sont réalisées en plusieurs étapes. Le document constitue alors une référence pour chaque réflexion, initiative, décision, le concernant, de près ou de loin.





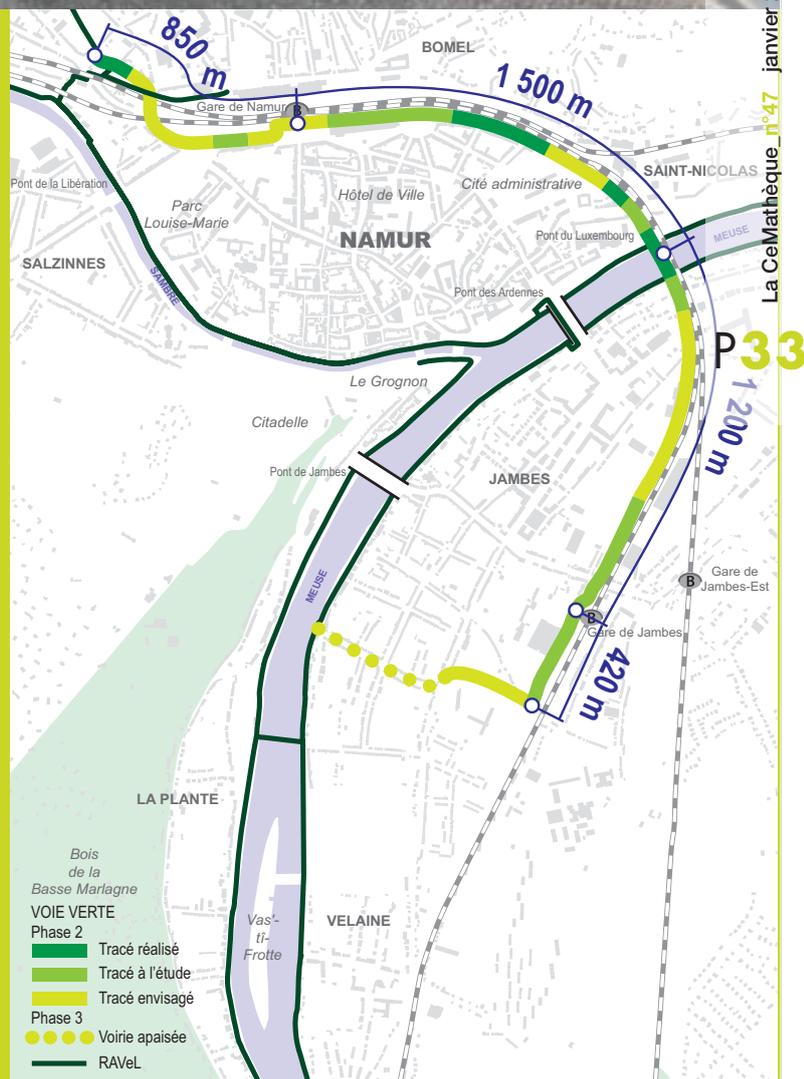
Source : Ville de Namur.

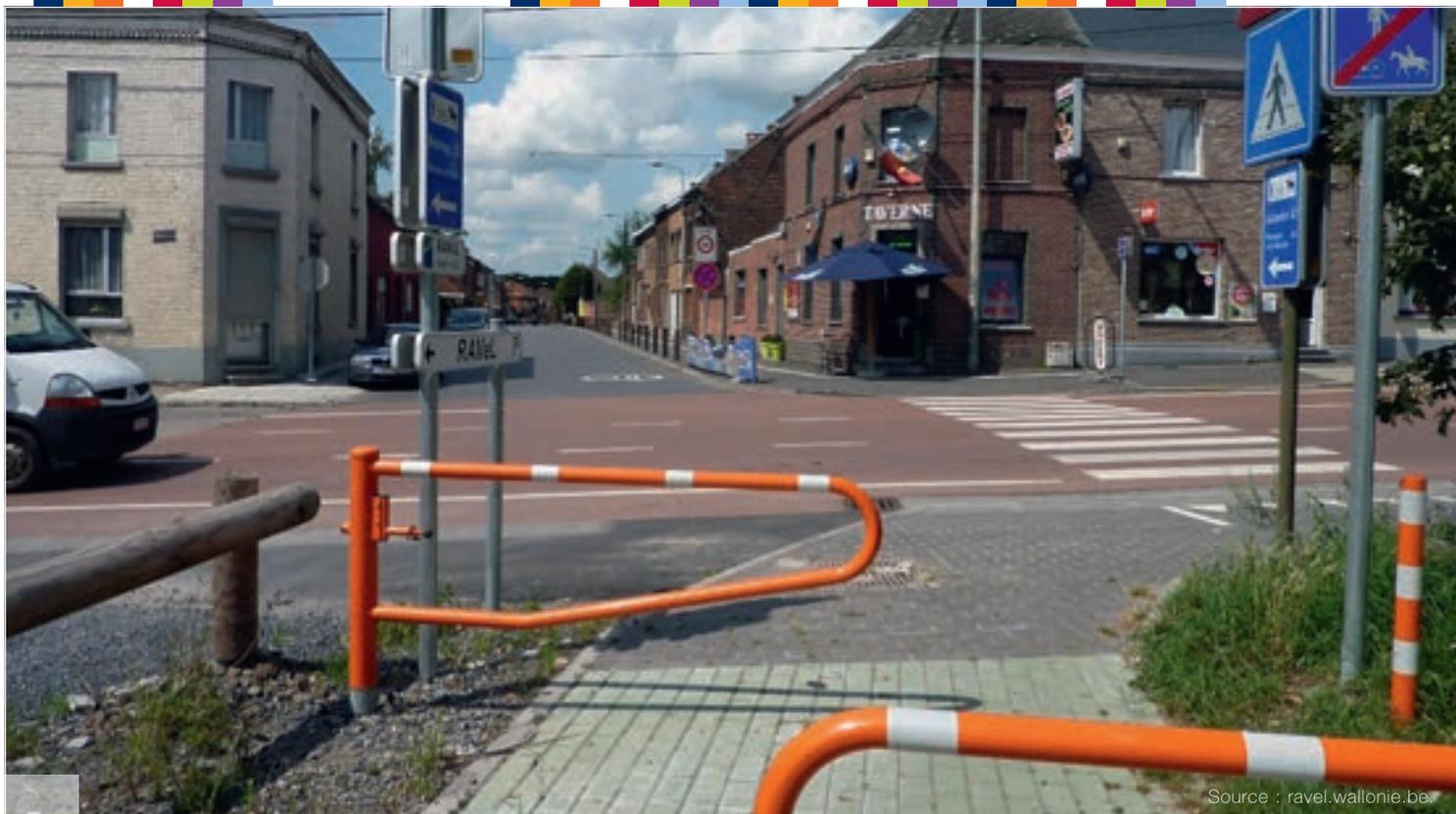
■ La voie verte urbaine de Namur

Le concept était dans les cartons depuis longtemps. Il s'agissait de créer une voie lente reliant la gare de Jambes à la gare de Namur en site propre, et plus largement de relier le RAVeL de la L142 à Saint-Servais au RAVeL de Meuse à Jambes vers Dinant en longeant le chemin de fer sur une voirie dédiée entre les deux gares.

D'une longueur de 4 kilomètres, la réalisation de cet itinéraire implique la collaboration de nombreux acteurs : la SNCB, la DGO1 du SPW et plusieurs promoteurs immobiliers dont les projets sont situés en bordure du tracé. Mais, armée aujourd'hui d'un document qui détaille les différents tronçons et leurs profils en travers, et liste pour chacun une série de points d'attention, la Ville de Namur dispose d'un outil de négociation qui doit lui permettre de garder son cap !

Etude de mobilité relative à l'aménagement d'une voie verte urbaine à Namur. Source : Ville de Namur, 2018.





Source : ravel.wallonie.be.

> 8. Réhabiliter, aménager, entretenir, éclairer, signaler. Quelques points clés

Assurer une parfaite sécurité routière

La traversée des voiries requiert un soin tout particulier de la part du gestionnaire de voirie pour attirer l'attention des usagers et obtenir toute la prudence nécessaire lorsque ceux-ci quittent momentanément un site propre.

C'est pourquoi, des mesures doivent être prises, avec par exemple le placement de potelets décalés, l'usage d'un revêtement différencié, un marquage au sol signalant la perte de la priorité... Dans la même optique, des aménagements peuvent être réalisés sur la chaussée pour ralentir le trafic motorisé : plateau, coussin berlinois, revêtement différencié...

Permettre un contrôle social

Des chemins peu dégagés, pas très visibles, relativement peu fréquentés, sont susceptibles de ne pas offrir toute la sécurité nécessaire à des personnes fragiles, se déplaçant seules : enfants, personnes âgées... Il s'agira d'en tenir compte au moment de faire des choix et de réfléchir au type d'aménagement à prévoir, aux plantations qui ne devront pas masquer la présence des usagers...

La question de l'éclairage public est importante également puisque celui-ci rendra la liaison viable en fin de journée et l'hiver. Cette problématique concerne en particulier les piétons, mais aussi les cyclistes.

Des solutions d'éclairage public intelligent sont en cours de développement. Aujourd'hui encore à l'état pilote, ce sont des capteurs qui détectent la présence humaine et activent alors un éclairage adéquat.

Prévoir une largeur adaptée

Par principe, deux piétons au moins devraient toujours pouvoir marcher l'un à côté de l'autre, même lorsqu'ils croisent ou dépassent d'autres usagers. Le non-respect de cette largeur minimale n'est admissible que sur des chemins où la fréquence des piétons est très faible, a priori sur des sentiers existants qui ne peuvent être élargis mais ont une utilité. En effet, ceux-ci présentent parfois des largeurs assez faibles. L'accès des sentiers étroits aux piétons et aux cyclistes devra être donc considéré au cas par cas.

Rappelons que pour que deux piétons puissent cheminer côte à côte, 1,4 m sont nécessaires. L'encombrement du cycliste est estimé à 0,95 m. Arrondi à 1 m, cela signifie que pour que deux cyclistes puissent se croiser, 2 m sont un strict minimum.

Comme le cycliste, la personne en chaise doit disposer d'espace pour le mouvement des bras et les déviations latérales éventuelles. C'est pourquoi, un cheminement permanent doit disposer d'une largeur minimale de 1,5 m et être libre de tout obstacle.

On se réfèrera aux différents vade-mecum en la matière.

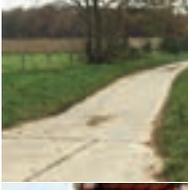
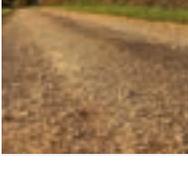
Dans de nombreux cas, l'infrastructure devra accueillir au moins deux types d'usagers. Il s'agira de tenir compte de l'espace nécessaire à leur cohabitation. On estime qu'idéalement un chemin réservé aux piétons disposera d'une largeur de 3 m, avec un minimum de 2 m. Lorsqu'il sera réservé aux piétons et aux cyclistes la largeur optimale est de 3,5 m, avec un minimum de 3 m.

Ainsi, le profil-type du RAVel comporte par exemple une piste cyclable en dur de 2,50 m de large bordée, le cas échéant, d'une piste pour cavaliers de 1 m de large. En tenant compte de ces différents éléments, en visant à assurer une fréquentation aussi aisée que possible en particulier en zone urbaine aux heures de pointe ou lors des week-ends où l'on peut s'attendre

à une présence non négligeable de familles marchant ou roulant à plusieurs de front, une largeur standard de 2,5 m à 2,75 m constitue réellement un minimum. Un rétrécissement à 2,2 m peut être adopté en cas de contrainte tout à fait particulière. Un élargissement à 3 m, voire plus, est sans doute nécessaire en cas de forte fréquentation prévisible.

Choisir le bon revêtement au bon endroit

Le choix du revêtement peut s'avérer difficile car les critères à rencontrer sont nombreux : prix, durabilité, respect de l'environnement, entretien... Chaque cas nécessite une réponse appropriée et donc un arbitrage.

	REVETEMENT	USAGERS	COMMENTAIRE	PRIX (€/M ² TVAC)
	Pavés de béton (sur fondation de 15cm en béton maigre ou empierrement stabilisé, avec bordures de contrebutage)	Piéton, vélo, PMR, VA*	Bon confort si bon uni de surface. Aisé à mettre en œuvre. Attention aux joints.	80-90
	Dalles de béton de 16 à 20 cm (sur fondation en empierrement de 10 à 15 cm)	Piéton, vélo, PMR, VA*	Pas de frais d'entretien, très bonne durabilité.	70-75
	Hydrocarboné mono-couche (sur fondation en empierrement stabilisé 20 cm)	Piéton, vélo, PMR, VA*	Très bon fini de surface, mais sensible aux racines et durabilité moindre	40-45
	Empierrement avec enduisage au bitume (sur fondation en empierrement stabilisé 20 cm)	Piéton, marcheur, vélo tout chemin, VA*	Bon fini de surface, durabilité moyenne	30-35
	Empierrement damé (sur fondation en empierrement 15 cm)	Piéton, marcheur, vélo tout chemin	Peu adapté aux PMR. Durabilité limitée.	12-15
	Terre	Marcheur, randonneur, VTT, cavalier	Pas adapté aux PMR et aux piétons quotidiens. Praticabilité liée à la météo. En fonction du terrain et de la pente, risque de ravinement. Entretien minimum requis (élagage, ...)	5-7

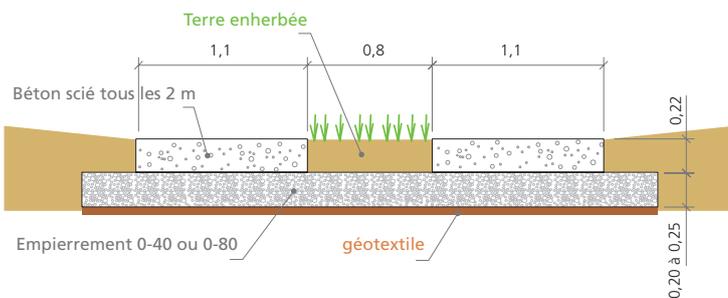
Comparaison de différents types de revêtements en fonction de leur usage et de leur prix. Ceux-ci sont indicatifs. En effet, ils peuvent varier fortement en fonction de la longueur et des difficultés de mise en œuvre du chantier, de la nature du sol en place, de la circulation admise...

* : VA : véhicules motorisés autorisés sans risques de dégradations, pour l'entretien par exemple.





Source : M. Jonckheere.



D'autres critères, tels que la nécessité d'accéder au chemin pour l'entretenir (débranchage, fauchage des accotements...) ou la fréquentation par les véhicules agricoles, doivent être pris en considération pour déterminer la largeur et le revêtement.

Dans ce cas précisément, pour ne pas bétonner un chemin sur toute la largeur, des expériences de revêtement dits « bi-bandes » ont été réalisées (2 x 1,1 m minimum si fréquenté par des vélos, séparées par 0,8 m d'engazonnement). Toutefois, si cette solution permet de limiter la quantité de béton mise en œuvre et de dissuader le trafic de transit, l'expérience montre qu'elle se révèle aussi chère, voire plus chère, qu'un revêtement classique de 3 m de largeur. Le chantier est en effet plus compliqué. Si on l'adopte quand même, il convient de stabiliser convenablement la bande centrale et les à-côtés qui, sinon, sont rapidement défoncés par les véhicules lourds¹. En outre, ce type de chemin ne convient pas aux personnes qui se déplacent en chaise roulante.

Limiter l'accès des chemins à certains usagers

Lorsque la signalisation réglementaire (F99) ne suffit pas à limiter l'accès à des chemins réservés aux modes doux et que le contrôle s'avère difficile, des mesures physiques peuvent être mises en place pour éviter le passage des véhicules à moteur : voitures, motos, mobylettes, quads... Celles-ci présentent l'avantage d'attirer l'attention du piéton et du cycliste à l'approche d'un croisement, mais sont généralement défavorables aux personnes qui se déplacent en chaise. Les systèmes retenus devront souvent permettre un accès à certaines catégories d'usagers et l'entretien des chemins, donc être rétractables, démontables...

Il n'existe pas de solution parfaite. Il faut donc examiner chaque situation au cas par cas, pour choisir ensuite le meilleur compromis².

Chicanes

Réalisées en bois ou en métal, avec si nécessaire un dispositif permettant le passage des véhicules de service, elles interrompent également la trajectoire de l'utilisateur, l'avertissant ainsi de l'approche d'une traversée. Pour éviter tout danger, la couleur doit être contrastée par rapport au revêtement. Aussi, pour être facilement détectée par la canne d'une personne aveugle, une lisse horizontale doit être placée à maximum 30 cm du sol.

¹ Cfr la Question de CeM n°22. Aménager un chemin bi-bande. Comment s'y prendre ? mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilité/question%20de%20cem/GC22_amenagement-chemin-bi-bande.pdf

² Itinéraires pour usagers non-motorisés. Dispositifs anti-véhicules à moteur, SPW avec la collaboration des Chemins du Rail, 2006.

Pour empêcher le passage des motos, la largeur laissée par la chicane ne peut dépasser 0,8 m. Cependant, dans ce cas, elle oblige les cyclistes à mettre pied à terre pour la franchir et peut constituer un obstacle pour les vélos avec remorques, dont la largeur maximale, fixée dans le code de la route est de 1 m. En outre, elle est inférieure à la largeur d'une chaise roulante, ne permet pas le passage d'une poussette double, mais celui des petits quads ...

La chicane pose donc de sérieux problèmes ! Les pratiques générales en matière de voies lentes montrent qu'il n'existe pas de solution efficace contre les motos qui ne dissuade ou n'empêche en même temps la plupart de nombreux usagers non motorisés.

Potelets centraux

Moins chère, la solution qui consiste à placer des potelets empêchant le passage des véhicules à quatre roues (sauf les petits quads) possède aussi une efficacité limitée.

C'est la solution retenue le plus souvent. La distance entre potelets est de 1,3 m en moyenne. Un bollard est placé au centre de la voirie. Moyennant l'usage d'une clé, les véhicules de sécurité vont le coucher. Il doit être équipé de bandes blanches et/ou réfléchissantes.

La hauteur visible recommandée des potelets est de 1 m.



Source : voirverte.blogspot.com.



Source : Sentiers.be.



Source : spw.wallonie.be.



Placer une signalisation directionnelle

Signalisation directionnelle verticale¹

Le code de la route a prévu les signaux F34b¹ et F34b² avec un fond bleu pour indiquer des « itinéraires conseillés à des catégories déterminées d'usagers » : piétons, cyclistes (conducteurs de cycles) et cavaliers. L'utilisation du signal F34b est plus appropriée car son format est bien plus pratique. De plus il ne nécessite qu'un seul poteau.

Comme décidé par le Gouvernement wallon le 4 juillet 2013, ces panneaux doivent désormais présenter un fond vert².

Un balisage type « réseau communal de mobilité douce » est également proposé.

Par ailleurs, il peut être intéressant de signaler la présence de chemins et de sentiers par une plaque toponymique.

Attention, toutefois à éviter une surabondance de panneaux et à toujours rester cohérent.

¹ Cfr. La signalisation directionnelle cyclable en Wallonie. Principes et recommandations, SPW-DGO1, version octobre 2016.

² Ils concernent tout itinéraire identifié comme adapté au cycliste, lui permettant d'atteindre une localité, un quartier ou un « lieu de vie » (transports publics, services, sites d'intérêt culturel, sportif ou touristique, ou lui permettant de traverser en tout ou partie une commune, un ensemble de communes ou la Région, utilisable pour les déplacements utilitaires, mais également de loisir ou de tourisme (introduction des numéros des itinéraires cyclables de longue distance à vocation touristique sur les plaquettes d'identification d'itinéraires).





Source : blogspot.com.

■ Soyons courtois

Pour rappeler le principe du partage des voies lentes entre différents usagers, la Ville de Namur a créé une signalétique « Soyons courtois. La rue ça se partage » qu'elle a disposé sur différents chemins réservés. Au-delà de cette campagne, qui a été lancée en 2015, les panneaux sont toujours en place sur différents chemins réservés.



Balisage au sol

Des pictogrammes vélo ou piétons peints au sol, de couleur blanche, sont susceptibles de compléter la signalisation verticale si celle-ci ne semble pas suffisamment complète. Le règlement du gestionnaire de voirie reproduit un pictogramme vélo à marquer au sol.

Les dimensions standards du pictogramme vélo, tel que prévu dans le règlement du gestionnaire de voirie, sont de 0,90 x 1,50 m. Elles peuvent être réduites jusqu'à 0,60 x 1,00 m si nécessaire. Le pictogramme doit toutefois rester visible tout en veillant à garder la proportion de 3 en largeur pour 5 en longueur.

Mais ces marquages n'ayant qu'un rôle indicatif d'autres pictogrammes peuvent être retenus.

Signalisation des chemins situés au-delà de voiries sans issue.

Le Code de la route s'est enrichi en 2013 d'un nouveau signal : F45b, voie sans issue, à l'exception des piétons et cyclistes. Ce signal est destiné à indiquer clairement aux piétons et aux cyclistes qu'une voie sans issue leur offre un passage. Son utilisation est très précieuse dans le cadre de la valorisation d'un réseau de voies lentes.



Source : stephanie-scaiquin.be.





Source : Sentiers.be.

> Conclusion

C'est à un état d'esprit et à une approche globale que ce document espère contribuer, car il s'agit d'adopter une stratégie qui nécessite une vision d'ensemble d'abord, et une attention au quotidien ensuite, afin de saisir toutes les opportunités qui permettront, in fine, la réalisation d'un projet de voies lentes dans sa commune. C'est pourquoi, le concept de « réseau » est bien présent en filigrane de cette publication.

La motivation et la volonté sont deux ingrédients essentiels pour déboucher sur des projets concrets, tant de la part du pouvoir politique qui va prendre les décisions, que des riverains généralement regroupés en associations, et des techniciens qui assureront la concrétisation et le suivi des projets.

En effet, il est souvent nécessaire, pour aboutir à des résultats, que ces trois acteurs soient présents, actifs et productifs. D'autres éléments à caractère juridique, institutionnel, méthodologique, planologique, apportent chacun une indispensable contribution.

Car que ce soit en termes de qualité de l'air, de santé publique, de vie sociale, et bien entendu de mobilité durable, les voies lentes ont de beaux jours devant elles.

Règlementation

Code de la route.

Décret du 3 juin 2011 visant à modifier la loi du 10 avril 1841 visant les chemins vicinaux (Moniteur belge du 14 avril 2011).

Décret du 6 février 2014, relatif à la voirie communale (Moniteur belge du 4 mars 2014).

Arrêté du Gouvernement wallon du 18 février 2016 déterminant les formes du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale (Moniteur belge du 29 février 2016).

Publications

Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale, Partie 1. De l'importance des voies lentes pour les pouvoirs locaux. Partie 2. Recettes illustrées par des exemples dans les 19 communes, Vade-mecum piétons en région de Bruxelles-Capitale, juin 2018.

Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain, Service public de Wallonie, Namur, version avril 2017.

Groene functionele belevingstrajecten. Visienota, omgevingvlaanderen.be, 31 mars 2017.

La signalisation directionnelle cyclable en Wallonie. Principes et recommandations. SPW-DGO1, version octobre 2016.

Réseaux de cheminements piétons. Manuel de planification, Ofrou, Berne, 2015.

Ambre Vassart, Le point sur le nouveau décret relatif à la voirie communale, Mouvement communal n°889, juin/juillet 2014.

Cemathèque 39, La marche, au cœur de la mobilité, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, juillet 2014, mobilite.wallonie.be.

Plan piéton stratégique en Région de Bruxelles-Capitale 2012, Bruxelles Mobilité.

Denis Brusselmans et Benoît Lechat, Sauver et promouvoir les sentiers : mode d'emploi à l'usage de l'action locale, Etopia, Bruxelles, 2011.

Cemathèque 22, Mobilité douce et déplacements quotidiens, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, décembre 2007, mobilite.wallonie.be.

Itinéraires pour usagers non-motorisés. Dispositifs anti-véhicules à moteur, SPW avec la collaboration des Chemins du Rail, 2006.

Sentiers et Chemins. Recueil d'informations utiles pour la défense de la petite voirie, Itinéraires de Wallonie, (antérieur au décret sur la voirie communale).

Guide du balisage en Région wallonne. Les itinéraires touristiques permanents en Wallonie, Commissariat général au tourisme, sd., balisage.tourismewallonie.be.

Praktijkboek Groene Functionele Belevingstrajecten, omgevingvlaanderen.be, sd.

Sites Internet

ravel.wallonie.be. Site dédié au RAVel et aux itinéraires vélo points-nœuds.

www.atingo.be. Association de consultance et de formation pour une accessibilité universelle.

www.sentiers.be. Association de défense et de promotion des chemins et sentiers publics pour les usagers non-motorisés.

www.plain-pied.com. Bureau d'études spécialisé en accessibilité et en mobilité piétonne.

www.gracq.org. Association de défense des intérêts des cyclistes quotidiens.

www.provelo.org. Services aux particuliers, aux pouvoirs publics et aux entreprises relatifs à l'usage du vélo.

www.itineraireswallonie.be. Association : Fédération Wallonne des Concepteurs d'itinéraires balisés « appelée aussi « Itinéraires Wallonie ».

www.pedestrians-int.org. Fédération internationale des piétons.

www.mobilitepietonne.ch. Association suisse des piétons.

www.rue-avenir.ch. Association suisse « Rue de l'avenir » consacrée à la mobilité douce, à la sécurité des déplacements et à l'urbanisme de proximité.

www.ruedelavenir.com. Association française qui vise l'amélioration de la qualité de vie en ville et dans les villages.

www.mobilitepourtous.ch. Association suisse Equiterre. voetgangersbeweging.be. Association flamande des piétons.

Cartographie

geoapps.wallonie.be/atlas1841/vicinal

www.ngi.be/topomapviewer

www.openstreetmap.org/#map=





Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD

Avec la collaboration de

Boris NASDROVSKY, Sentiers.be
Ambre VASSART, UVCW

Comité de lecture

Alexandra DUCHAUSSOY, Atingo
Isabelle DULLAERT, SPW-DGO1
Brigitte ERNON, SPW-DGO2
Bernadette GANY, SPW-DGO2
Luc GOFFINET, Gracq
Amélie LEDENT, Cabinet du Ministre wallon de la
Mobilité

Éditeur responsable

Ir Etienne WILLAME
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilite.wallonie.be

ISSN 2033-5024

Photo de couverture : Inauguration de la Passerelle "La Belle Liégeoise". Source: 2016-05 © Urbanisme Ville de Liege, Jean-Pierre ERS



Sources : Sentiers.be, Office du tourisme de Sivry-Rance.



■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens