

## **Chemins Vicinaux, besoins nouveaux.**

*Quand on partait de bon matin,  
Quand on partait sur les chemins...*

Dès sa constitution, la jeune Belgique se préoccupa de développer ses voies de communication. Une innovation, voire un bouleversement des mentalités, pour la majorité de nos concitoyens : jusqu'alors leur vie se confondait avec leur travail et leur horizon se limitait à leurs campagnes. Le journalier et le carrier accomplissaient leur longue et dure journée à proximité de chez eux. Et la plupart des gens ne souffraient pas des effets du morcellement territorial. Au XIXe s. plusieurs facteurs élargirent la vision du monde : le brassage de populations dû à l'annexion française favorisait les déplacements; les campagnes napoléoniennes avaient conduit des grognards de nos régions en Espagne, Italie et même sous les murailles du Kremlin; le développement de l'industrie et du commerce créait aussi un besoin de mobilité essentiel dans les anciennes entités rivales désormais réunies dans la Belgique. Les troupeaux de 300 moutons de Ramelot ou d'Abée, par exemple, produisaient de la laine de très bonne qualité appréciée par des industriels verviétois qui en faisaient des étoffes vendues partout dans le monde. Il fallait donc d'urgence construire des grands axes sans obstacle. On améliora d'abord les quelques grands chemins hérités des Pays-Bas autrichiens ou de la Principauté de Liège (la Route de France à Tinlot et son dédoublement à Scry...). Mais en réalisant un réseau de grands axes en toile d'araignée autour de Bruxelles, la nouvelle capitale de la Belgique unitaire, on voulait aussi cimenter l'unité du nouvel état. Construire ces infrastructures nécessaires prit plusieurs dizaines d'années.

### **Un besoin nouveau, la mobilité.**

Or ce besoin nouveau de mobilité se développa autant au niveau local. Il suffit de lire quelques analyses de contemporains pour mesurer combien les voiries étaient déficientes dans et entre les villages condrusiens<sup>1</sup>. Cette situation, objet de longues réflexions des Députés belges à la fin des années trente<sup>2</sup>, aboutit au vote de la Loi du 10 avril 1841, le texte fondateur en matière de voiries vicinales. Mais demandons-nous d'abord ce qu'est un chemin vicinal. Terme créé par les Romains, il désigne un chemin qui assure la circulation dans le village (*vicus*) ou entre villages voisins (*vicinus*). L'Etat laisse aux riverains le soin de les entretenir. Le terme réapparaît après la Révolution et n'a aucune relation avec le statut de l'assiette de la voie, ni avec sa taille : un chemin peut avoir une largeur de 3 ou 4 m ou se limiter à 1,5 m; il peut être propriété publique ou privée, d'usage gratuit ou payant. Certaines sources réservent *chemin* pour des liaisons sur assiette publique alors que *sentier* est préféré si l'assiette est privée. Au XIXe s., la distinction n'a pas de sens. Chemins et sentiers partageaient une caractéristique commune : à cette époque où la plupart des déplacements se faisaient à pied, ils privilégiaient l'itinéraire le plus court dans le village ou entre des villages. Ils traversaient aussi bien des *terres communes*, publiques, que des propriétés privées. Si le propriétaire s'en réservait l'usage, il était désigné par *chemin particulier* (c'est le cas de la drève d'accès au domaine de Tillesse) ou *sentier particulier* (comme la liaison entre le château d'Abée et la fontaine publique du village). Si le propriétaire autorisait le passage du public, on le désignait souvent par *chemin d'aisance*. La tradition cautionnait ce système qui ne présentait guère de perturbation pour les biens.

---

<sup>1</sup> Ph. Van der Maelen, *Dictionnaire géographique de la province de Liège*, 1841. *S.v.* Fraiture : *Les chemins vicinaux sont presque impraticables en hiver.*

<sup>2</sup> Voir sur <https://portailcarto.hainaut.be/contenu/discussion-sur-loi-10-avril-1841>. Une relation de l'analyse et de l'argumentation des Sénateurs et Députés.

Détail de la carte d'Abée. En bas, la rue des Aubépines et la rue d'Abée (= le Chemin n°4). La Ferme d'En-haut se trouve au milieu du bord droit. Le Chemin n°4 forme le double coude caractéristique. A gauche, un tronçon de la rue Botteresse (Chemin n° 7); avec à mi-pente, le chemin (disparu) n° 25bis qui rejoint la Ferme et le Château d'Abée. Au milieu de la copie, le sentier particulier qui relie le Château à la fontaine publique et au village. Le code (les pointillés) utilisé indique que le sentier se trouve sur une propriété privée. Désaffecté, il a disparu et a été labouré.



### **Un Atlas des voiries dans chaque commune.**

La nouvelle loi du 10 avril 1841 imposait à toutes les communes du Royaume de réaliser dans un délai de deux ans un relevé de tous les chemins et sentiers accessibles de leur territoire et d'en dresser une carte précise<sup>3</sup>. Le processus se voulait standardisé dans les différentes communes et exécuté sous la supervision des Provinces. Le modèle - et la référence des informations - était fourni par les *Plans Primitifs du cadastre* dont les versions révisées devenaient disponibles au début des années trente. Les cartes de l'Atlas, qui font encore autorité, furent dessinées en deux exemplaires, l'un déposé (et encore consultable) à la Commune, l'autre au Gouvernement provincial. Telle est la genèse de *l'Atlas des Voiries Vicinales*, une série de cartes officielles établies par commune pour publier le répertoire exhaustif des chemins et sentiers, quel qu'en soit le statut. Précédemment on les identifiait en mentionnant les lieux reliés, ce qui pouvait prêter à confusion si deux ou plusieurs chemins reliaient les mêmes villages. Ils seront dorénavant identifiés par un numéro. D'autres

---

<sup>3</sup> On y mentionne le n° du chemin ou sentier, ses dimensions et les n° des parcelles cadastrales riveraines.

informations apparaissent : en rouge, la largeur de l'assiette (route + accotement) et selon le code du trait, si la propriété est privée ou publique<sup>4</sup>

### **La loi du 10 avril 1841.**

Deux préoccupations guident la démarche législative : ne causer de préjudice ni aux propriétaires des terres traversées ni aux communautés villageoises qui empruntaient ces voiries. A cet égard, tous les mots de ce texte ont leur importance, notamment dans l'article 12 que voici :

*Les chemins vicinaux, tels qu'ils sont reconnus et maintenus par les plans généraux d'alignement et de délimitation, sont imprescriptibles aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public, sans préjudice aux droits acquis antérieurement à la présente loi. (art.12)*

Ce qui signifie que tous les chemins (et sentiers) représentés dans l'Atlas communal sont accessibles au public et le resteront tant qu'il sera prouvé qu'ils sont utilisés par les gens. Un propriétaire ne peut y mettre d'entrave à la circulation. Ils peuvent devenir des propriétés communales par *prescription acquisitive trentenaire* : après trente ans d'usage public non valablement contesté, ils deviennent communaux. Et le statut de ces chemins sur assiette privée reste *imprescriptible aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public*.

Ce sacrifice de la propriété au profit de la communauté lèse les propriétaires fonciers qui peuvent toujours s'adresser à la justice pour contester la réalité de la circulation publique mentionnée; mais c'est à eux qu'incombe la charge de la preuve ! Or, dit-on, on trouve toujours bien quelqu'un pour affirmer devant le juge qu'il emprunte ou a emprunté ces chemins. Avec le temps, nombre de ces chemins finiront donc par rejoindre le patrimoine communal qui devra en assurer l'entretien et l'accès.

Un autre article de cette loi a été par contre fort favorable à de nombreux propriétaires; c'est l'article 29 : *En cas d'abandon ou de changement de direction total ou partiel d'une chemin vicinal, les riverains de la partie devenue sans emploi auront le droit, pendant six mois, à dater de la publication par le collège échevinal de l'arrêté qui approuve le changement ou l'abandon, de se faire autoriser à disposer en pleine propriété du terrain devenu libre, en s'engageant à payer, à dire d'experts, soit la propriété, soit la plus-value dans le cas où ils seraient propriétaires du fonds.*

---

<sup>4</sup> Comment sont représentés les chemins et sentiers ?

Les chemins et sentiers sont dessinés selon le code graphique suivant :

- deux traits continus délimitent les chemins et sentiers vicinaux dont l'assiette est publique; ils appartiennent donc à la Commune (exemple : chemin n°4 de Ramelot à la limite de Tinlot).
- deux traits pointillés délimitent les chemins et sentiers vicinaux dont l'assiette appartient à la parcelle traversée. Ces chemins et sentiers vicinaux sont communément appelés des "servitudes publiques" de passage (exemple : la Drève d'accès à Tillesse, ou le sentier représenté ci-dessus).
- un trait continu et un trait pointillé délimitent les chemins et sentiers vicinaux dont l'assiette appartient à la parcelle contiguë du côté des pointillés. Ces chemins et sentiers vicinaux sont aussi des "servitudes publiques" de passage;
- deux traits pointillés de part et d'autre d'un trait plein délimitent les chemins et sentiers vicinaux dont la servitude est sur la mitoyenneté séparant deux fonds. Ces chemins et sentiers vicinaux sont ici aussi des "servitudes publiques" de passage.

L'examen des cartes cadastrales de Popp permet de penser que cette disposition a dû être souvent exploitée. L'assiette de tous les chemins vicinaux est en terre et redevient fort aisément champ ou pâture.

### Que sont nos chemins devenus ?

La plupart ont disparu. Ce qui fait écrire sur certains sites que des propriétaires ont abusivement grignoté, labouré ou annexé des sentiers qu'ils interdisent au public. L'examen des cartes de trois des communes de Tinlot ne m'a pas encore fourni d'exemple d'abus. La disparition d'un chemin est souvent la conséquence de l'évolution de la mobilité : les rues et routes actuelles se superposent au tracé d'un grand nombre de chemins. Pour certains chemins l'histoire est limpide : la N 66, construite vers 1850, a recouvert le chemin n°3 qui reliait Strée au château de Tinlot. Mais peu après le carrefour de la rue de l'Indépendance, l'ancien chemin se détournait vers Abée pour contourner le Bois de Tinlot par l'ouest et se diriger vers la Ferme de l'Abbaye et le château de Tinlot. Pour le nouveau tracé du *chemin de grande communication* entre Huy et Hamoir, on tailla dans le bois un parcours rectiligne entre Saint-Vitu et Tinlot, tandis que l'ancien tracé disparut, intégré à la prairie contiguë. L'article 29 de la loi autorise/ait en effet des riverains à acquérir légalement les chemins déclassés pour agrandir ou moderniser leurs campagnes. Cette modification fut consignée sur le plan concerné; ce qui est assez rare, car la loi précitée ne l'imposait pas. Voyons un autre exemple à Ramelot. Les déplacements entre le carrefour du Tilleul à Ramelot et Terwagne ont suivi longtemps l'antique voie romaine, répertoriée dans l'Atlas de Ramelot *Chemin n°3*. La nouvelle route, établie au XVIIIe s. quelques centaines de mètres plus à l'Est et appelée Chaussée Romaine, est le Chemin n°2. Le chemin n°3, désaffecté et remplacé par le nouveau tronçon, figure néanmoins sur l'Atlas de 1841. Le plan cadastral de Ramelot établi par Popp après 1851, témoigne de l'application de l'article 29 : l'assiette de l'ancienne route romaine (Chemin n° 3) est divisée en parcelles privées de pâture.



Le site de la Chaussée romaine à Ramelot sur la carte de Ferraris (1777) et sur la carte cadastrale de Popp (après 1851). La voie romaine (à gauche) est encore utilisée et sera le Chemin n° 3 sur l'Atlas. Remplacée par la nouvelle route (le Chemin n°2 qui deviendra chemin de grande communication en 1851), elle sera déclassée et annexée aux parcelles contiguës. En dessous de "Romains", on voit (mal) une de ces parcelles (n° 141ter).



On pourrait multiplier les exemples comparatifs. Pour accéder aux cartes de Ferraris et de Popp, consultez le site <https://opac.kbr.be/Library> .

### **Et maintenant ?**

Au-delà de leur autorité technique en matière d'urbanisme, chemins et sentiers nous concernent pour plusieurs raisons. Ils constituent souvent un havre de paix pour les promenades familiales avec enfants cyclistes débutants. Peut-on les intégrer dans un plan de mobilité protégée ? Mais au fait, peut-on s'y promener librement ? Cela dépend ! Depuis 1841, leur statut originel, ou évolutif, en a fait des biens publics (appartenant à la Commune et libres d'accès) ou des biens privés (inaccessibles sans l'accord du propriétaire). Il est très difficile d'y voir clair ! Chaque cas de chemin "disparu" est un sujet d'étude ardu et chronophage. De nombreuses aliénations parfaitement légales, maintenant oubliées au niveau des communes, ne sont répertoriées et accessibles qu'au Cadastre ou au Gouvernement provincial.

Dans ces conditions, il est plus utile de se focaliser sur quelques sites évidents, car aujourd'hui les chemins encore existants offrent une opportunité dont on ne doit pas se passer: de nombreux habitants de nos villages en voie d'urbanisation souhaitent profiter de ce patrimoine tout proche qui présente un cadre idéal pour la promenade ou le repos; mais plus impératif encore, l'effort climatique impose de favoriser ces itinéraires alternatifs pour la circulation protégée des cyclistes et des piétons dans nos villages ou plus loin.

Si vous avez près de chez vous un chemin qui vous est cher, n'hésitez pas à le signaler à un des membres de la ccatm. En vous remerciant.