

Rouvroy

Province de Luxembourg

Commune de Rouvroy

SITUATION DU DOMAINE PUBLIC RAPPORT TECHNIQUE – D.272, al.2, 3°

Dressé par le **Service public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement**
Département du Développement, de la Ruralité, des Cours d'eau et du Bien-être animal
DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT FONCIER RURAL
Service extérieur de LIBRAMONT

Vu pour accord en date du 05.08.2019 par le Directeur, M. THIRION

PROGRAMME D'AMENAGEMENT FONCIER

Arrêté par le comité (D.276),
le 09.08.2019

Pour le Comité,

La Secrétaire,
G. SIMON

Le Président,
V. GODEAUX

Approuvé par le Gouvernement wallon (D276/1)
en date du

Sommaire

1	INTRODUCTION	3
1.1	PRESENTATION DU PLAN DE SITUATION DU DOMAINE PUBLIC.....	3
1.2	PRESENTATION DU RAPPORT TECHNIQUE ACCOMPAGNANT LE PLAN DE SITUATION DU DOMAINE PUBLIC	3
2	RAPPEL DU VOLET "MOBILITE" DU PROJET D'AMENAGEMENT FONCIER.....	4
3	TABLEAU SYNOPTIQUE REPRENANT LES DONNEES DE L'AMENAGEMENT FONCIER / DONNEES DE L'ATLAS DES CHEMINS.....	6
4	DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSEES PAR LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT FONCIER	7
4.1	CREATION DE NOUVEAUX CHEMINS	7
4.2	TRANSFORMATION DE SENTIERS EN CHEMINS	7
4.3	SUPPRESSION DE CHEMINS	8
4.4	SUPPRESSION ADMINISTRATIVE DE SENTIER.....	8
5	RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES.....	8
6	DEFINITIONS.....	21
7	TABLEAUX ET FIGURES	22

1 Introduction

1.1 Présentation du plan de situation du domaine public

En vertu de l'article D.272 du Code wallon de l'Agriculture, le projet de programme d'aménagement foncier comprend notamment un plan de situation du domaine public indiquant :

- le domaine public des voiries, des voies d'écoulement d'eau et des ouvrages connexes à créer, en vue de leur prélèvement sur l'ensemble des terres à aménager ;
- le domaine public des voiries, des voies d'écoulement d'eau et des ouvrages connexes à supprimer, en vue de leur incorporation dans l'ensemble des terres à aménager.

[...], le domaine public des autres voiries, voies d'écoulement d'eau et ouvrages connexes [...] du bloc est modifié.

Le plan de situation du domaine public a pour objectifs :

- d'optimiser l'espace public et de promouvoir la mobilité et la gestion efficiente des eaux, en adéquation avec le territoire concerné (périmètre d'aménagement foncier rural).
- de mettre à jour les documents de référence que sont l'atlas des chemins et l'atlas des cours d'eau.

Ce projet de programme d'aménagement foncier a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE) réalisé par le bureau Aster Consulting - CSD.

Le projet de programme d'aménagement foncier et le RIE ont fait l'objet d'une enquête publique d'une durée de 45 jours (18 réclamations ont été déposées) et d'une demande d'avis au Pôle environnement, au Parc Naturel de Gaume, à la commune de Rouvroy ainsi qu'au Département de la Nature et des Forêts (les 4 instances consultées ont remis un avis).

Les avis et réclamations reçus ont été examinés par le Comité d'Aménagement foncier Rouvroy et le projet a été adapté. Ensuite, le Comité a approuvé la déclaration environnementale (qui comprend les mesures de suivi des incidences) et a arrêté le programme d'aménagement foncier.

Enfin, le programme d'aménagement foncier arrêté par le Comité sera prochainement soumis à l'approbation du Gouvernement wallon, avant que les opérations d'aménagement foncier ne débutent.

1.2 Présentation du rapport technique accompagnant le plan de situation du domaine public

Le présent rapport technique accompagne le plan de situation du domaine public. Il explicite les modifications apportées au domaine public par l'aménagement foncier.

Ce rapport technique est constitué de 6 parties :

1. la présente introduction
2. le rappel du volet "mobilité" du projet d'aménagement foncier
3. un tableau synoptique reprenant les données de l'aménagement foncier et de l'Atlas des chemins ;
4. une description des modifications du domaine public proposées par le programme d'aménagement foncier ;
5. un rapport sur les incidences environnementales concernant la mobilité ;
6. la liste des figures et tableaux
7. les définitions des termes techniques

2 Rappel du volet "mobilité" du projet d'aménagement foncier

Cette partie présente de manière synthétique les projets des équipements prévus en matière de mobilité dans le cadre de l'aménagement foncier. Ces infrastructures généreront des modifications du domaine public et de l'Atlas des chemins. Celles-ci sont détaillées dans les parties 3 et 4.

Constats

- Volonté communale de développer les modes doux
- Dangerosité de certaines voiries pour les usagers lents (rue du Haut notamment)
- Engorgement des villages
- Manque de parkings (Torgny)
- Importance du trafic de transit transfrontalier généré par l'usine Burgo (navetteurs, camions)

Souhaits

- Favoriser les mobilités douces entre les villages
- Désengorger les centres des villages du flux de transit
- Gérer les conflits d'usage (boue, vitesse, non-respect des voies agricoles)
- Boucler les chemins existants et créer des promenades sans dénivelé
- Créer des stationnements au début des promenades
- Assurer un franchissement possible par la faune des infrastructures existantes

Objectifs de l'aménagement foncier

Tableau et figure 1 - Objectifs "mobilité" de la programmation des travaux

Objectifs stratégiques	Références	Objectifs opérationnels
Favoriser la mobilité douce	Mob1	Améliorer le réseau de voiries rurales
Limiter les conflits d'usage	Mob2	Réserver certains chemins à la circulation agricole et à la mobilité douce
	Mob3	Contourner les centres de village
	Mob4	Assurer un franchissement des voiries par la faune

Aménagements/actions de l'aménagement foncier

- Amélioration de voiries existantes
- Création d'une voie de contournement de Torgny au nord pour tout véhicule et au sud pour les convois agricoles
- Mise en voie agricole de la rue Haute
- Création de 3 pistes cyclables

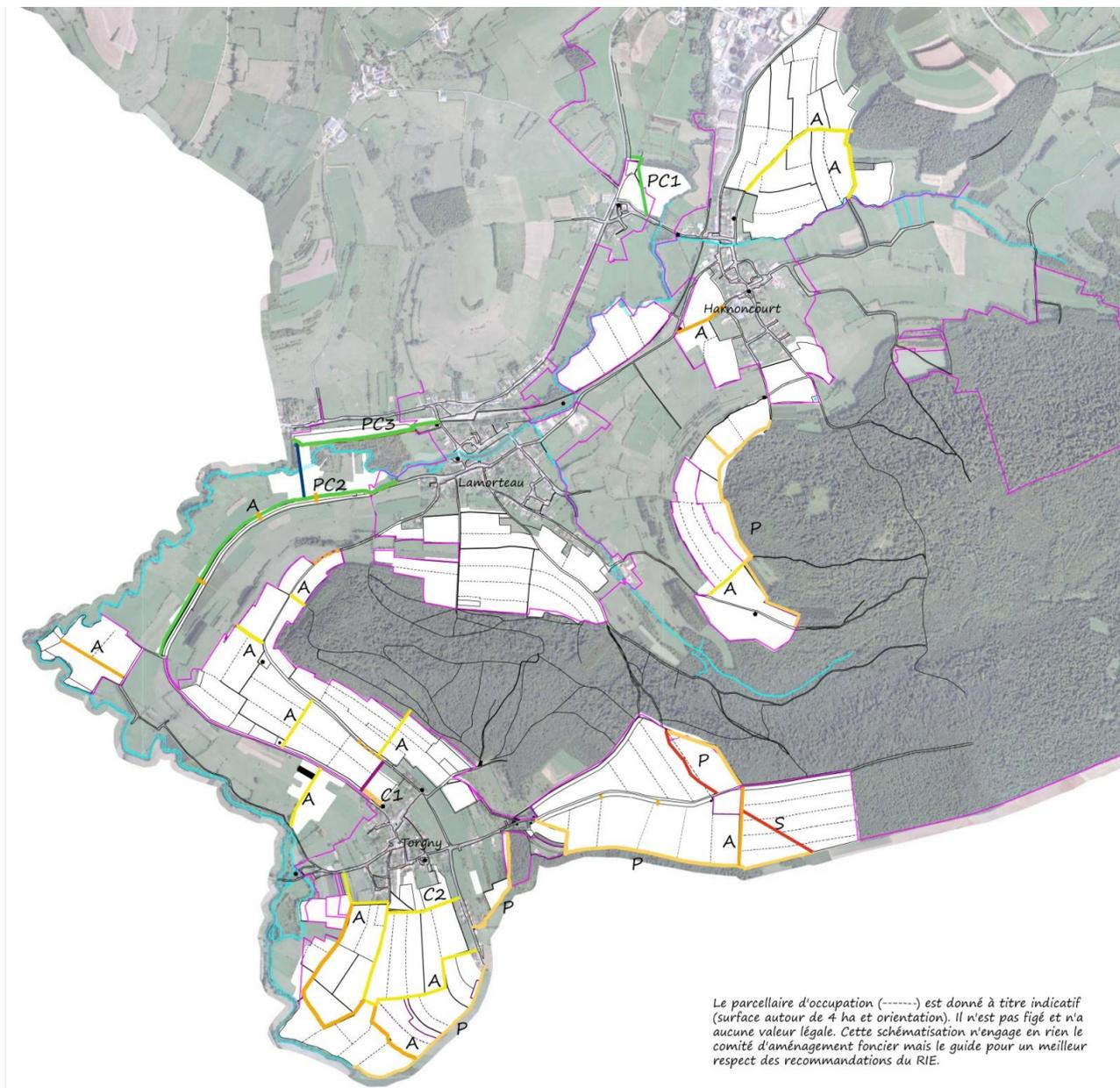
Des projets de sentiers de découverte (sentier des frontières et sentier belvédère) seront étudiés en lien avec le PNG¹ et les groupes de travail de la CLDR².

Les aménagements prévus sont repris sur le plan suivant, qui intègre les remarques émises lors de l'enquête publique.

¹ Parc Naturel de Gaume

² Commission locale de Développement Rural

Tableau et figure 2 - Carte des aménagements prévus en matière de mobilité



Plan d'aménagement foncier de Rouvroy, avril 2019 (suivant les modifications de l'enquête publique)

Mobilité

- A Accès parcelle
- C1 Contournement de Torgny
- C2 Contournement agricole de Torgny
- PC1 Piste cyclable reliant le RAVEL et la piste cyclable existante
- PC2 Piste cyclable reliant Lamorteau et Torgny
- PC3 Piste cyclable reliant Lamorteau et Ecouvies
- P Promenade
- S Chemin supprimé

- Périmètre Natura 2000
- Petit patrimoine
- Haie et boisement existants
- Voirie existante
- Aménagement voirie existante
- Empierrement, emprise 3 m (pente < 5%)
- Empierrement chemin, emprise 2m
- Bi-bande, emprise 4m (pente > 5%)
- Piste cyclable, emprise 2m
- Passerelle et piste cyclable, emprise 2m
- Hydrocarbonné, emprise 6m
- Chemin supprimé
- Stationnement

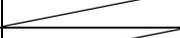
Le parcellaire d'occupation (-----) est donné à titre indicatif (surface autour de 4 ha et orientation). Il n'est pas figé et n'a aucune valeur légale. Cette schématisation n'engage en rien le comité d'aménagement foncier mais le guide pour un meilleur respect des recommandations du RIE.

Direction de l'Aménagement Foncier Rural

3 Tableau synoptique reprenant les données de l'aménagement foncier / données de l'Atlas des chemins

Le tableau suivant représente la traduction des aménagements prévus (partie 1) au niveau de l'Atlas des chemins. Les aménagements prévus généreront la création de nouveaux chemins, des modifications de chemins existants, la mise en domaine public de certains sentiers ainsi que la suppression physique et/ou administrative de chemins et sentiers.

Tableau et figure 3 - Création, modification et suppression de chemins

EMPRISE DES CHEMINS				LEGENDE	LEGENDE COULEUR
NOM	N° Atlas	Commune	Programmation des travaux Fiche n°		
1. CREATION DE NOUVEAUX CHEMINS					
AF n° 1 R/H		Rouvroy	32	création	orange
AF n° 2 R/H		Rouvroy	30	création	orange
AF n° 3 R/L		Rouvroy	22	création	orange
AF n° 4 R/L		Rouvroy	20	création	orange
AF n° 5 R/T		Rouvroy	12	création	orange
AF n° 6 R/T		Rouvroy	14	création	orange
AF n° 7 R/T		Rouvroy	11	création	orange
AF n° 8 R/T		Rouvroy	11	création	orange
AF n° 9 R/T		Rouvroy	7	création	orange
AF n° 10 R/T		Rouvroy	4	création	orange
AF n° 11 R/T		Rouvroy	1	création	orange
AF n° 12 R/T		Rouvroy	3	création	orange
2. MODIFICATION DE CHEMINS EXISTANTS					
CH n° 4 R/H	Chemin n° 4 (Harnoncourt)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 15 R/H	Chemin n° 15 (Harnoncourt)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 17 R/H	Chemin n° 17 (Harnoncourt)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 1 R/L	Chemin n° 1 (Lamorteau)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 6 R/L	Chemin n° 6 (Lamorteau)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 9 R/L	Chemin n° 9 (Lamorteau)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 22 R/L	Chemin n° 22 (Lamorteau)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 23 R/L	Chemin n° 23 (Lamorteau)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 6 R/T	Chemin n° 6 (Torgny)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 7 R/T	Chemin n° 7 (Torgny)	Rouvroy		modification	jaune
CH n° 8 R/T	Chemin n° 8 (Torgny)	Rouvroy		modification	jaune
3. TRANSFORMATION DE SENTIERS EN CHEMINS (MISE EN DOMAINE PUBLIC)					
Sentier n° 45	Sentier n° 45/ Harnoncourt	Rouvroy		transformation	vert olive
Sentier n° 47	Sentier n° 47 pie / Torgny	Rouvroy		transformation	vert olive
4. SUPPRESSION DE CHEMINS					
CH n° 42 R/T	Chemin n° 42 (Torgny)	Rouvroy		suppression	violet
5. SUPPRESSION ADMINISTRATIVE DE SENTIERS					
Sentier n°23	Sentier n° 23 / Torgny	Rouvroy		suppression	tiret rose
Sentier n° 47 pie	Sentier n° 47 / Torgny	Rouvroy		suppression	tiret rose
Sentier n° 48	Sentier n° 48 / Torgny	Rouvroy		suppression	tiret rose
					

4 Description des modifications proposées par le programme d'aménagement foncier

Cette partie détaille de manière plus précise les modifications de l'Atlas des chemins induites par le programme d'aménagement foncier et ses aménagements prévus. Les nouvelles voiries sont attribuées au domaine public de la commune de Rouvroy qui en assurera également l'entretien.

4.1 Création de nouveaux chemins

Seront créés les chemins suivants :

- AF n° 1 R/H : voirie agricole pour la desserte des parcelles et l'amélioration du réseau écologique. Largeur emprise 5 m – Revêtement bi-bande béton. (fiche n° 32).
- AF n° 2 R/H : voie verte permettant la liaison entre les villages de Dampicourt et Harnoncourt. Largeur emprise 4 m – Revêtement béton sur 2 m de large (fiche n° 30).
- AF n° 3 R/L : voie verte reliant la gare de Lamorteau au village d'Ecouvies (France) d'une part et la voie verte menant à Torgny d'autre part via une passerelle cyclo-piétonne à construire sur le Ton. Largeur emprise 4 m – Revêtement béton sur 2 m de large (fiche n° 22).
- AF n° 4 R/L : voie verte reliant les villages de Lamorteau et de Torgny. Largeur emprise 4 m – Revêtement béton sur 2 m de large (fiche n° 20).
- AF n° 5 R/T : voirie de liaison permettant d'éviter le centre de Torgny pour la circulation venant d'Epiez (France). Largeur d'emprise 11 m - Revêtement hydrocarboné sur une largeur de 6 m (fiche n° 12).
- AF n° 6 R/T : voie d'accès à la villa gallo-romaine de Torgny. Largeur d'emprise 5 m – Revêtement bi-bande béton (fiche n° 14).
- AF n° 7 R/T et AF n°8 R/T : voirie agricole de contournement du centre de Torgny par le charroi et desserte des parcelles. Largeur emprise 5 m – Revêtement bi-bande béton. (fiche n° 11).
- AF n° 9 R/T : voirie agricole pour la desserte des parcelles – Largeur emprise 5 m – Revêtement bi-bande béton et empierrement (fiches n° 7).
- AF n° 10 R/T : voirie agricole et chemin de promenade des bornes frontières située à l'entrée du plateau de Torgny. Largeur d'emprise 5 m – Revêtement empierrement. (fiche n° 4).
- AF n° 11 R/T : voirie agricole sur le plateau de Torgny reliant la France. Largeur d'emprise 5 m – Revêtement empierrement. (fiche n° 1).
- AF n° 12 R/T : voirie agricole et chemin de promenade située le long du bois sur le plateau de Torgny. Largeur d'emprise 5 m – Revêtement empierrement. (fiche n° 3).

4.2 Transformation de sentiers en chemins

Un sentier étant une servitude d'utilité publique sur un fonds privé, l'entretien de ce sentier incombe au propriétaire du fonds. Le Comité a décidé de créer un chemin en lieu et place du sentier. Ce chemin sera versé dans le domaine public communal et l'entretien sera à charge de la commune.

Sont concernés les sentiers suivants :

- Sentier n° 45 (Harnoncourt) : création d'une voirie agricole de desserte en lieu et place du sentier (servitude publique sur fond privé).
- Sentier n° 47 (Torgny) : création de la Rue de Lamorteau à Torgny en lieu et place du sentier (servitude publique sur fond privé).

4.3 Suppression de chemins

Sera supprimé le chemin suivant :

- Chemin n° 42 R/T : Le chemin est supprimé car il est mal positionné et coupe des blocs de terres agricoles. Il est remplacé par les nouveaux chemins n° AF n°11 R/T et AF n° 12 R/T.

4.4 Suppression administrative de sentier.

Ces sentiers servaient jadis de raccourci lorsque la population se déplaçait à pied. Aujourd'hui, ils ont complètement disparu sur le terrain mais figurent toujours à l'Atlas des chemins de 1841. La suppression administrative consiste donc à effacer ces sentiers de l'Atlas.

Sont concernés les sentiers suivants :

- Sentier n° 23 (Torgny).
- Sentier n° 47 (partim) (Torgny).
- Sentier n° 48 (Torgny).

5 Rapport sur les incidences environnementales

Conformément à l'article D.53 du Code de l'Environnement, le projet de programme d'aménagement foncier a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales. Cette étude a permis l'évaluation exhaustive des incidences du projet d'aménagement foncier sur les milieux physique, naturel et humain. Cela comprend les incidences des projets d'aménagement liés à la mobilité, ceux-ci étant générateurs de modifications de l'Atlas des chemins et du domaine public

Ci-dessous les extraits du rapport et les conclusions. Celles-ci ont été intégrées dans le plan de situation du domaine public³.

A Situation existante et de référence (partie III du rapport sur les incidences environnementales)

>Carte 35 : Voiries au sein du périmètre d'étude

>Carte 36 : Itinéraires de promenades existants traversant le périmètre d'étude

> Localisation générale du périmètre d'aménagement foncier

"Le périmètre d'aménagement foncier se localise dans la partie la plus méridionale de Belgique, à l'extrémité sud-ouest de la province du Luxembourg. Plus précisément, le périmètre d'aménagement foncier s'étend sur la commune de Rouvroy et abrite le village de Torgny. Deux autres villages s'étendent partiellement sur le périmètre d'aménagement foncier : Lamorteau et Harnoncourt.

Le périmètre d'aménagement foncier n'est traversé par aucune voirie majeure⁴. Une voirie régionale borde toutefois le périmètre : la N 871, connectant la départementale D 981, en France, à la N 88. Cette dernière connecte la ville de Florenville à l'autoroute A 28 (autoroute de Longwy) et dessert au préalable Virton.

³ Source : Rapport sur les incidences environnementales – projet d'aménagement foncier rural « ROUVROY » - SPW-DDRCB – Direction de l'Aménagement foncier rural – Aster Consulting –Groupe CSD Ingénieur+ - pp 207 à 214 et 229 à 231

⁴ Sous-entendu, aucune voirie appartenant au réseau de « grande voirie », gérée par la Région wallonne.

La gare de Virton, sise sur la ligne 165 (Libramont – Arlon) est située à environ 4 kilomètres du village d’Harnoncourt, 6 kilomètres du village de Lamorteau et 9,5 kilomètres du village de Torgny. Cette gare est directement accessible par le réseau bus via les lignes 155/a et 155/a2.

> Description du réseau de voiries au sein du périmètre

Au sein du périmètre d’aménagement foncier, trois catégories de voirie peuvent être distinguées au regard de leur fonction principale :

- les voiries de liaison inter-villages, qui ont pour but principal de relier les villages entre eux ;
- les voiries de desserte locale des habitations, qui ont pour but de desservir les unités d’habitations au sein des villages ;
- les voiries d’accès aux parcelles agricole, qui ont pour principale fonction l’accès aux parcelles agricoles.

Les cartes 35 : Voiries au sein du périmètre d’étude, 36 : *Itinéraires de promenades existants traversant le périmètre d’étude* et 37 : *Unités d’aménagement*, annexées au présent document, illustrent ce réseau.

Les voiries de liaison inter-villages

Les voiries de liaisons sont des voiries dont la fonction principale est d’assurer la connexion entre les villages, à tout le moins pour les véhicules motorisés, ainsi que de connecter ces villages au réseau principal (réseau de « Grande voirie »⁵).

Au sein du périmètre d’aménagement foncier étudié, le principal axe de liaison est celui formé par la rue de Lamorteau, la rue Rosière, la rue d’Harnoncourt, la rue Centrale et la rue Saint-Mard. Cet axe relie les villages de Torgny, Lamorteau et d’Harnoncourt, et connecte ceux-ci au Réseau Interurbain⁶, et plus précisément aux N871, N87, et N811.

En dehors des villages, ces voiries sont dépourvues de trottoirs et ne permettent donc pas une circulation sécurisée des piétons. Au vu de la vitesse maximale autorisée sur celles-ci (90 km/h hors agglomération), elles ne constituent pas non plus des itinéraires sécurisés pour les cyclistes, et ce, d’autant plus que la largeur de la chaussée n’est que de 6 mètres environ.

A hauteur de Torgny, cet axe de liaison inter-villages se prolonge vers la France :

- **d’une part via la rue Grande, assurant la connexion avec le réseau routier secondaire français, et plus particulièrement avec la Départementale 118A ;**
- **d’autre part, via le chemin d’Epiez, assurant également la connexion avec le réseau routier secondaire français, et plus particulièrement avec la Départementale 29C.**

Dans ce dernier cas, la connexion est relativement peu évidente, si bien que la plupart des véhicules en provenance de la France poursuivent leur chemin en empruntant la rue Croix Labore – assurant de ce fait une fonction de transport, et constituant dans les faits une sorte de voirie de liaison secondaire entre Torgny et Lamorteau – et non via la rue de Lamorteau. A noter que la rue la Croix Labore présente en outre une chaussée relativement étroite – environ 4 mètres – et ne permet que difficilement le croisement de deux véhicules motorisés.

On notera d’ores et déjà que le programme d’aménagement foncier prévoit l’aménagement d’une voie de contournement (de Torgny) entre la rue Lamorteau et le chemin d’Epiez afin de limiter et d’éviter le trafic de transit dans le village de Torgny, et permettra par la même occasion de limiter le trafic rue Croix Labore.

Les voiries à desserte locale

Le réseau de voirie de desserte locale se concentre au sein des différents villages et plus particulièrement au sein du village de Torgny, qui fait intégralement partie du périmètre d’aménagement foncier, au contraire des deux autres villages (Lamorteau et Harnoncourt) qui sont très peu concernés. Les voiries à desserte locale présentent des chaussées à largeur variable et sont généralement pourvues d’un trottoir. Ce dernier est généralement en bon état, mais peu présenter des largeurs inconfortables pour les piétons.

Les chemins agricoles

⁵ Le réseau « Grande voirie » est le réseau principal wallon géré par le Service Public fédéral de Wallonie. Pour rappel, il se compose du Réseau à Grand Gabarit (RGG) et du Réseau Inter-urbain (RESI).

⁶ Le Réseau-Interurbain, ou RESI, appartient au réseau de Grande voirie gérée par la Région Wallonne. Pour plus d’information, nous renvoyons vers la section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** (page 44).

De par l'occupation du sol, on dénombre de nombreux chemins dont la fonction principale, et souvent unique, est l'accès aux parcelles agricoles. Ces chemins sont parfois asphaltés, parfois en terre. Dans tous les cas, ils présentent un bon état général, certains d'entre eux venant d'ailleurs d'être refaits.



Figure 1 : Vues

sur des chemins agricoles

Source : Planeco sprl

Ces chemins présentent généralement une largeur d'environ 3 mètres⁷. Étant donné leur vocation principale, et même secondaire (itinéraires de promenade), et étant donné également le nombre limité de parcelles agricoles auxquels ces chemins donnent accès, ne se pose pas, ou que très peu, la question de croisement de deux véhicules. En effet, en ce qui concerne les véhicules motorisés, ces chemins sont quasi-exclusivement empruntés par les engins agricoles. Ceci s'explique non seulement par leur rôle, mais également par le fait que ces chemins ne constituent pas un itinéraire bis – un raccourci – pour les autres véhicules motorisés. Ces chemins constituent même souvent des voiries en cul-de-sac pour ces types de véhicules.

Finalement, notons que ces chemins sont dépourvus de trottoirs, mais que l'absence de véhicules circulant à grande vitesse sur ces voiries justifie cette absence.

La circulation automobile

De par la localisation relativement isolée du périmètre d'aménagement foncier, la densité de population des villages situés au sein ou à proximité de celui-ci, et de par l'absence d'axe de circulation important (pas de voirie appartenant au réseau de « Grande voirie »), les flux de circulation observés dans le périmètre sont relativement peu importants. Ils sont bien évidemment les plus élevés sur les axes de liaison. Au sein des villages – excepté sur les axes de liaison et durant les périodes de fortes affluences touristiques – les flux de circulation observés sont relativement faibles, alors que sur les chemins agricoles ne circulent quasi-exclusivement que des engins agricoles.

Le stationnement

Le village de Torgny constitue le principal pôle de déplacements au sein du périmètre d'aménagement foncier. Il fait en effet partie des « plus beaux villages de Wallonie » et attire à ce titre de nombreux touristes. Selon les informations fournies par le syndicat d'initiative « Le Méridional », en période de fortes fréquentations touristiques, ce village connaît des problèmes de stationnement. C'est à ce titre qu'a notamment été aménagée une zone de stationnement à l'entrée du village – l'objectif étant de reporter au maximum le stationnement en dehors du centre villageois. Cette petite zone – permettant l'accueil d'une dizaine de véhicules – ainsi que les emplacements existants au centre du village ne suffisent toutefois pas à répondre aux besoins lors de ces périodes de fortes affluences.

A titre d'information, la « Foire Artisanale de Torgny », événement annuel qui en est cette année à sa 22^{ème} édition, a attiré quelques 12.000 visiteurs en 2013.

En matière de stationnement, à noter également le manque d'aménagement au lieudit « l'Ermitage » dans les hauteurs du village de Torgny. Ce lieu, qui est le point de départ de plusieurs randonnées, fait en effet l'objet d'un stationnement sauvage, et pourrait se voir agrémenté d'une zone de stationnement spécifiquement dédiée à cet effet et mieux intégrée dans le paysage.

Les villages de Lamorteau et de Harnoncourt – qui ne s'étendent que très partiellement sur le périmètre d'aménagement foncier à l'étude – ne comprennent pas de pôles de déplacements majeurs, et ne présentent pas de ce fait de problème de stationnement majeur. Quelques difficultés pour se stationner peuvent toutefois apparaître aux abords des écoles, lors des heures de rentrée et de sortie.

⁷ Seul le chemin prolongeant la rue de l'Ermitage présente une largeur supérieure – environ 5 mètres.

> Les transports en commun

Ligne(s) de transport en commun desservant le site

Deux lignes de bus du TEC desservent le périmètre d'aménagement foncier :

- la ligne 155a : Virton – Saint-Mard – Lamorteau – Montmédy (France) ;
- la ligne 155a/2 : Torgny – Dampicourt – Saint-Mard.

Ces deux lignes ont pour principale fonction d'acheminer les voyageurs vers les gares les plus proches :

- pour la première ligne de bus mentionnée celles de Virton en Belgique et de Montmédy en France ;
- pour la seconde citée, qui joue un rôle plus local, celle de Virton uniquement.

Il s'agit de lignes à faibles fréquences⁸, puisqu'on ne dénombre qu'en moyenne 3 à 5 bus par jour et par sens que ce soit pour la ligne 155a ou 155a/2.

Les gares et haltes ferroviaires à proximité

Les deux gares les plus proches sont :

- la gare de Virton (B), situé sur la ligne 165 reliant Libramont à Athus, et qui ne joue pas un rôle important au sein du réseau ferroviaire belge. Cette gare se situe à près de 6 kilomètres du village de Lamorteau et environ 9,5 kilomètres du village de Torgny. Il s'agit du pôle multimodal le plus proche du périmètre situé sur le territoire belge ;
- la gare de Montmédy (F), qui est situé sur une ligne relativement importante du réseau ferroviaire français. Elle est desservie par les trains des réseaux TER⁹ Lorraine et TER Champagne-Ardenne, ainsi que par les trains de la ligne 126 (Charleville-Mézières – Longwy – Metz). Cette gare est située à un peu plus de 9 kilomètres des villages de Lamorteau et Torgny, mais n'est pas directement accessible en bus depuis Torgny.

> Les modes doux

Les aménagements en faveur des piétons et cyclistes

Les trottoirs présents au droit de la plupart des unités d'habitations, particulièrement au sein des villages et plus spécifiquement au sein du village de Torgny – seul village à être inclus totalement dans le périmètre d'aménagement foncier – constituent les principaux aménagements en faveur des piétons. Ceux-ci sont généralement en bon état, mais présentent parfois des largeurs inconfortables.

Il existe donc un réseau de trottoirs relativement continu au sein des villages. En revanche, il n'existe aucun aménagement spécifique pour les piétons sur les autres voiries, et notamment sur les routes de liaison (hors agglomération), rendant particulièrement dangereux, voire suicidaire, la circulation piétonne le long de ces voiries. On notera à ce titre l'absence de continuité piétonne (ou cycliste) sécurisée, entre le camping sis le long de la rue de Lamorteau et le centre villageois de Torgny. On pointera également, et dans une moindre mesure, l'absence de continuité piétonne sécurisée entre le lieu-dit « l'Ermitage » et ce même centre villageois.

Hormis les trottoirs, le seul aménagement réalisé en faveur des modes de déplacements doux est le tronçon de « voie verte »¹⁰. Il s'agit d'un tronçon de la ligne L155 reliant les villages de Lamorteau à Harnoncourt, longue de 1,8 kilomètre. Ce tronçon correspond à une ancienne ligne de chemin de fer, aujourd'hui désaffectée, à savoir la ligne 155 qui était autrefois une ligne secondaire internationale reliant Marbehan, Virton et Ecouvies (F), et dont il ne subsiste actuellement que deux tronçons, en exploitation simplifiée, utilisés comme raccordement industriel.

⁸ De faibles fréquences qui s'expliquent aisément par la faible densité de population des différents villages que ces lignes desservent.

⁹ Transport Express Régional.

¹⁰ Les voies vertes sont définies comme des « des voies de communication autonomes réservées aux déplacements non motorisés, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée de tous les usagers de toute capacité » (source : <http://ravel.wallonie.be>)



Figure 2 : Un tronçon de la « Voie verte »

Les itinéraires de promenade

Les itinéraires

Etant une région relativement touristique, de nombreux itinéraires de promenades ont été développés sur la commune de Rouvroy et dans les environs, que ce soit à pied, à vélo, ou encore à cheval. Plusieurs itinéraires de promenade traversent et parcourent le périmètre d'aménagement foncier :

- les itinéraires pédestres sont les suivants :

- la promenade dite « La Torgnolaise ».

Cette promenade, longue de 7,6 kilomètres, démarre de l'ermitage à Torgny pour rejoindre le village de Lamorteau via la Croix des Aisements (reconnue comme patrimoine monumentale de Belgique) et le bois de la Côte. Après avoir sillonné au travers du village de Lamorteau, retour vers l'ermitage en traversant cette fois le bois de Géline et en transitant au préalable par le village de Torgny.

Cette promenade permet de découvrir de nombreux éléments patrimoniaux classés et non classés dont débore la région, tel que le « Lavoir, rue Grande », sis au sein du village de Torgny et classé en raison de sa valeur historique et artistique, ou encore les anciennes fermes présentent au sein des villages.

Cette promenade permet également de magnifiques points de vue. Celle-ci transite d'ailleurs via deux points et lignes de vue remarquables identifiés par l'asbl. Adesa ((cf. section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, page 150 du RIE)

Enfin, notons que cette promenade emprunte essentiellement des chemins agricoles et forestiers.

- la promenade dite « La Guévilloise ».

Cette promenade, longue de 9,8 kilomètres, transite en bonne partie au sein des massifs boisés situés sur les hauteurs des vallées de la Chiers et du Ton (bois de la Côte, bois de Guéville). Elle traverse également les villages de Lamorteau et Harnoncourt.

Cette promenade permet également de beaux points de vue, et transite d'ailleurs par une des lignes de vue identifiées par l'asbl Adesa (cf. section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, page 174 du RIE).

Ici aussi, les chemins empruntés sont essentiellement agricoles et forestiers.

- la promenade à la découverte du village de Torgny.

Cette promenade, longue de 4,5 kilomètres, permet la découverte d'un des plus beaux villages de Wallonie : Torgny. Elle permet de découvrir la richesse patrimoniale de ce village, le plus méridionale de Belgique, ainsi que la beauté du paysage qui l'entoure, transitant par un des points remarquables vue identifiés par l'asbl Adesa (voir Carte 14 : Éléments du paysage du RIE).

Au contraire des promenades précédentes cet itinéraire n'est pas balisé, et emprunte essentiellement les rues du village.

- les itinéraires cyclables sont les suivants :

- la promenade « Rouvroy, notre commune à Vélo, 23 km au départ de Torgny

Cette promenade transite par l'ensemble des villages composant la commune de Rouvroy, De ce fait, elle permet de découvrir la richesse patrimoniale de cette commune, et transite par quatre points ou lignes de vue remarquables identifiés par l'asbl Adesa ((cf. section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, page 174 du RIE).

Les chemins empruntés sont pour l'essentiel des routes de liaison inter-villages.

- la promenade « La vallée de la Chiers à vélo », 16 km au départ de Torgny

Cette promenade, bien qu'au départ de Torgny, ne transite que partiellement par le périmètre d'aménagement foncier, où elle emprunte le chemin d'Epiez et la rue Grande. Son tracé est dessiné pour l'essentiel sur le territoire français voisin, qui offre toutefois de beaux points de vue vers le périmètre d'aménagement foncier. Un de ces points de vue a d'ailleurs été identifié comme « point de vue remarqué » dans le cadre de cette étude (cf. section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, page 174 du RIE).

- la promenade « La Méchoise », 11 km au départ de Torgny

Cette promenade enjambe la troisième cuesta entre Torgny et Lamorteau, puis gravit la butte témoin de Montquintin, avant d'entamer la première des trois cuestas gaumaises à proximité de Villers-La-Loue.

Au vu de son parcours, cette balade offre de belles vues panoramiques, notamment sur la vallée du Ton (à hauteur de Lamorteau).

- les itinéraires équestres sont les suivants :

- la promenade « La Méridionale équestre »

Cette promenade, longue de 17,7 kilomètres, effectue la plupart de son parcours dans les différents bois qui occupent les hauteurs de la cuesta bajocienne (bois de la Côte, bois de Guéville, bois Géline). Cette balade, qui s'effectue au départ du lieu-dit l'Ermitage (Torgny) transite également par le village de Lamorteau.

Cette balade offre elle aussi de belles perspectives de vue, d'une part vers la vallée du Ton, à hauteur de Lamorteau, et d'autre part, vers la vallée de la Chiers, à hauteur de Torgny.

- la promenade « La Méchoise »

Cette promenade, longue de 17 kilomètres, effectue une liaison entre Torgny et Meix-devant-Virton en traversant, depuis Torgny, le bois Géline, le village de Lamorteau, le village d'Ecoviez (F), ainsi que celui de Couvieux.

Cette promenade emprunte en partie des routes de liaison inter-village, ainsi que des chemins forestiers et agricoles pour l'essentiel.

Tout comme l'ensemble des autres promenades, cette balade offre de beaux de points de vue et permet d'admirer le paysage caractéristique de cette région.

Remarques

De nombreuses promenades parcourent donc le périmètre d'aménagement foncier et transitent via des points de vue remarquables ou remarqués. Il s'agit des lignes et points de vue suivants, qui ont été analysés à la section III.14 (page 174) du RIE relative au paysage : LVR 1, PVR 3, PVR 8, LVR 10, PVR 1 et PVR 2. De l'ensemble de ces points de vue, seul le PVR 8 a été aménagé. Pour rappel, celui-ci est pourvu d'un banc qui est toutefois relativement peu accessible.

Notons également qu'aucun de ces itinéraires de promenade n'emprunte la « voie verte » reliant le village de Lamorteau à celui d'Harnoncourt, malgré des liaisons similaires effectuées par certains parcours.

Selon les informations fournies par le Syndicat d'Initiative « Le Méridional », certains itinéraires de promenades sont fréquemment labourés par les agriculteurs, rendant ceux-ci peu praticables, voire impraticable.

Finalement, on notera que par le prolongement de certaines voiries agricoles et/ou chemins forestiers, il est possible de densifier encore davantage le réseau de promenades dans la région (cf. *Carte 36 : Itinéraires de promenades existants traversant le périmètre d'étude* et *Carte 37 : Unités d'aménagement*).

> La circulation agricole

L'accès aux parcelles

Comme vu ci-avant, de très nombreuses parcelles du parcellaire cadastral ne disposent pas d'accès direct depuis le réseau viaire. Dans les faits toutefois, la plupart des parcelles agricoles exploitées en disposent.

La circulation sur les chemins agricoles

Ce point a été développé à la section 0 (page 9) du RIE.

B Situation projetée et propositions de mesures d'amélioration

(partie V du rapport sur les incidences environnementales)

> **Incidences générales**

Le programme d'aménagement foncier prévoit la création de 15 km de voiries agricoles et rurales et de 2 km de voies vertes (pistes cyclables). Le centre de Torgny sera déchargé du trafic via deux contournements. Un premier contournement sera réalisé au nord-ouest du village pour le trafic général, tandis que le second contournement prévu au sud du village sera destiné aux engins agricoles. L'utilisation de la rue du Haut sera limitée à la circulation agricole et aux modes doux.

Notons également que pour rationaliser le parcellaire agricole, 900 m de chemin en terre seraient également supprimés.

> **Incidences spécifiques aux unités d'aménagement**

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 1**, le lieu-dit l'Ermitage, caractérisé par la présence de nombreux arbres remarquables (frênes communs, tilleuls à grandes feuilles, marronniers d'Inde) fait l'objet d'un stationnement sauvage altérant l'organisation local de l'espace et pouvant porter atteinte à l'état sanitaire des arbres.

Il s'agira d'organiser le stationnement au lieu-dit l'Ermitage avec l'aménagement d'un parking paysager en recul par rapport à cette zone. Cette proposition permettrait de limiter l'impact paysager néfaste du stationnement.

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 2**, l'installation d'une buse d'un diamètre de 800 mm (Bus 01 et Bus 02) à la jonction des fossés prévus (fos 2, fos 3, fos 4 et fos 5) longeant le tronçon 9, permettra le passage aisé des petits animaux. Il serait dès lors utile d'identifier les espèces pour lesquelles ce passage aurait un intérêt afin de potentiellement le redimensionner en conséquence. Éviter les buses de section ronde et privilégier les buses à section carrée ou rectangulaire afin d'éviter la mortalité de Tritons.

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 3** est prévue la création d'une voie d'une emprise de 10 m autour de Torgny. Cette voie de contournement (Mob C1, Mob C2) permettra de soulager le village de Torgny du trafic de transit lourd (engin agricole).

La largeur de l'espace de circulation (5 m) permet une circulation d'engins agricoles de tout type (véhicules classiques, moissonneuses-batteuses, etc.), mais ne permettra pas nécessairement le croisement de deux véhicules agricoles dont la largeur varie généralement de 2,3 à 2,55 m. En cas de cheminement spécifiquement destiné aux piétons, celui-ci présentera une largeur minimale de 1,5 mètre. La largeur des trottoirs est relativement étroite, de l'ordre du mètre.

Un réaménagement des stationnements existants sera réalisé avec la création de poches de stationnements aux départs des promenades. Cette mesure permettra d'accueillir les visiteurs/promeneurs de manière organisée aux parkings du terrain de football de Torgny et à proximité du vignoble du 'Poirier du Loup'. Une augmentation de l'offre en parking pourrait également être envisagée à l'entrée du village de Torgny (côté Lamorteau) afin d'accueillir le stationnement des visiteurs du village et de réduire la pression en stationnement au sein du village (à l'image de ce que font nombre de 'plus beaux villages de France').

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 4** est prévu une sécurisation des promenades 'modes doux' et un accès plus aisé aux parcelles agricoles (Mob C03). La rue Haute (Croix Labore) sera uniquement réservée à un usage agricole et de promenade. Le revêtement des 160 premiers mètres sera dès lors traité de manière à dissuader son utilisation par les automobilistes (revêtement en empierrement ou en béton maigre sur deux bandes). La mise en place d'un dos d'âne n'est toutefois pas souhaitable pour le passage des engins agricoles.

La circulation sur les voies réservées aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers est régie par l'article 22 octies du code de la route qui stipule que :

« 22 octies 1. Outre les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leur accès, les catégories d'usagers suivantes peuvent circuler sur ces chemins :

a) les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant ;

b) les tricycles et quadricycles non motorisés ;

c) les véhicules d'entretien affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Le début des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers est indiqué par le signal F99c et la sortie par le signal F101c. »

Il sera donc important d'adapter une signalétique cohérente de ces chemins réservés pour dissuader la circulation des automobilistes.

Un second aménagement (T20-Mob PC01) consistera à développer quelque peu le réseau cyclable très discontinu dans cette région touristique. Cet aménagement sécurisera le déplacement des cyclistes à des endroits particulièrement inconfortables pour ceux-ci et sur un tronçon qui intègre des itinéraires de promenade.

Plus globalement, une signalétique directionnelle verticale pourrait être développée à l'échelle du territoire communal, voire des territoires voisins.

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 5**, la mesure T22-Mob PC02 prévue veille également à sécuriser le déplacement des cyclistes. Il s'agira de créer une piste cyclable de Lamorteau à Écouvies le long de la rue Basse en béton (1.4m) bordée d'un alignement d'arbres. Pour assurer le sentiment de sécurité, celle-ci sera éloignée de 12 m de la voirie et séparée par un pré de fauche.

Cet aménagement sécurisera le déplacement des cyclistes à des endroits particulièrement inconfortables pour ceux-ci et sur un tronçon qui intègre des itinéraires de promenade.

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 6**, la mesure Mob P07 veillera à développer et améliorer le réseau de sentiers (création d'un chemin de crête, promenade). Cette mesure, en rouge sur la figure ci-dessous, constitue un atout pour l'essor du tourisme dans la région en assurant le développement d'un réseau d'itinéraires de promenade de qualité.

Cette mesure concerne également les unités UA 1 et UA 2.

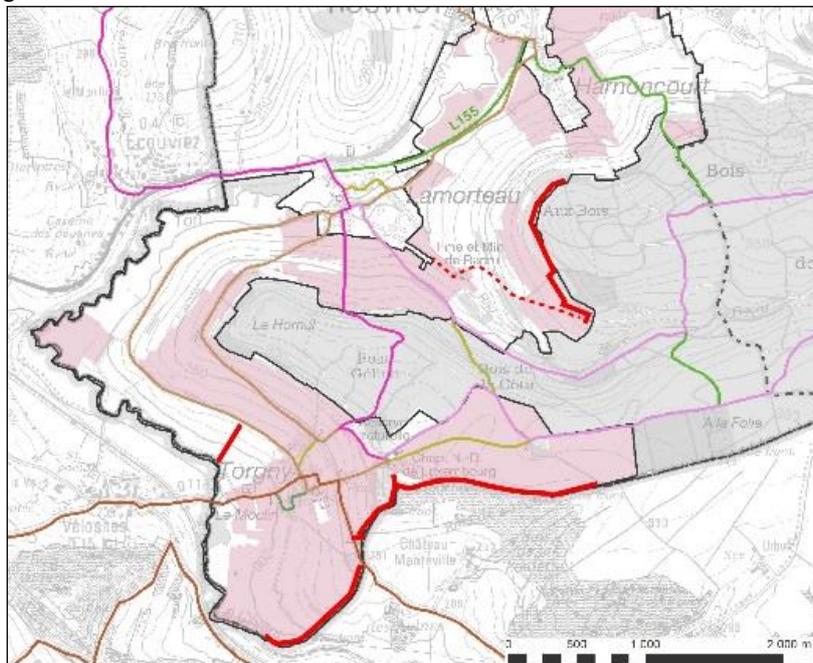


Figure 3 : Création de chemins de crête et de promenade

Le balisage des itinéraires passant par différents points et lignes de vues remarquables offrirait un certain confort pour les touristes. En effet, le paysage est l'un des principaux atouts touristiques de la région. D'autres itinéraires de promenades pourraient également être développés.

Au sein de l'unité d'aménagement **UA 7**, la mesure Mob PC03 vise à sécuriser les déplacements cyclistes, dans le même sens que la mesure Mob PC02 de l'UA 5. Il s'agit de la création d'une piste cyclable reliant Lamorteau à Écouvies en crête du talus. Cet aménagement permettra de développer quelque peu le réseau cyclable existant trop peu développé dans cette région touristique.

Cet aménagement sécurisera le déplacement des cyclistes à des endroits particulièrement inconfortables pour ceux-ci et sur un tronçon qui intègre des itinéraires de promenade. Une signalétique directionnelle verticale ad hoc devra être associée à cet aménagement en vue d'orienter les cyclistes vers le nouveau cheminement.

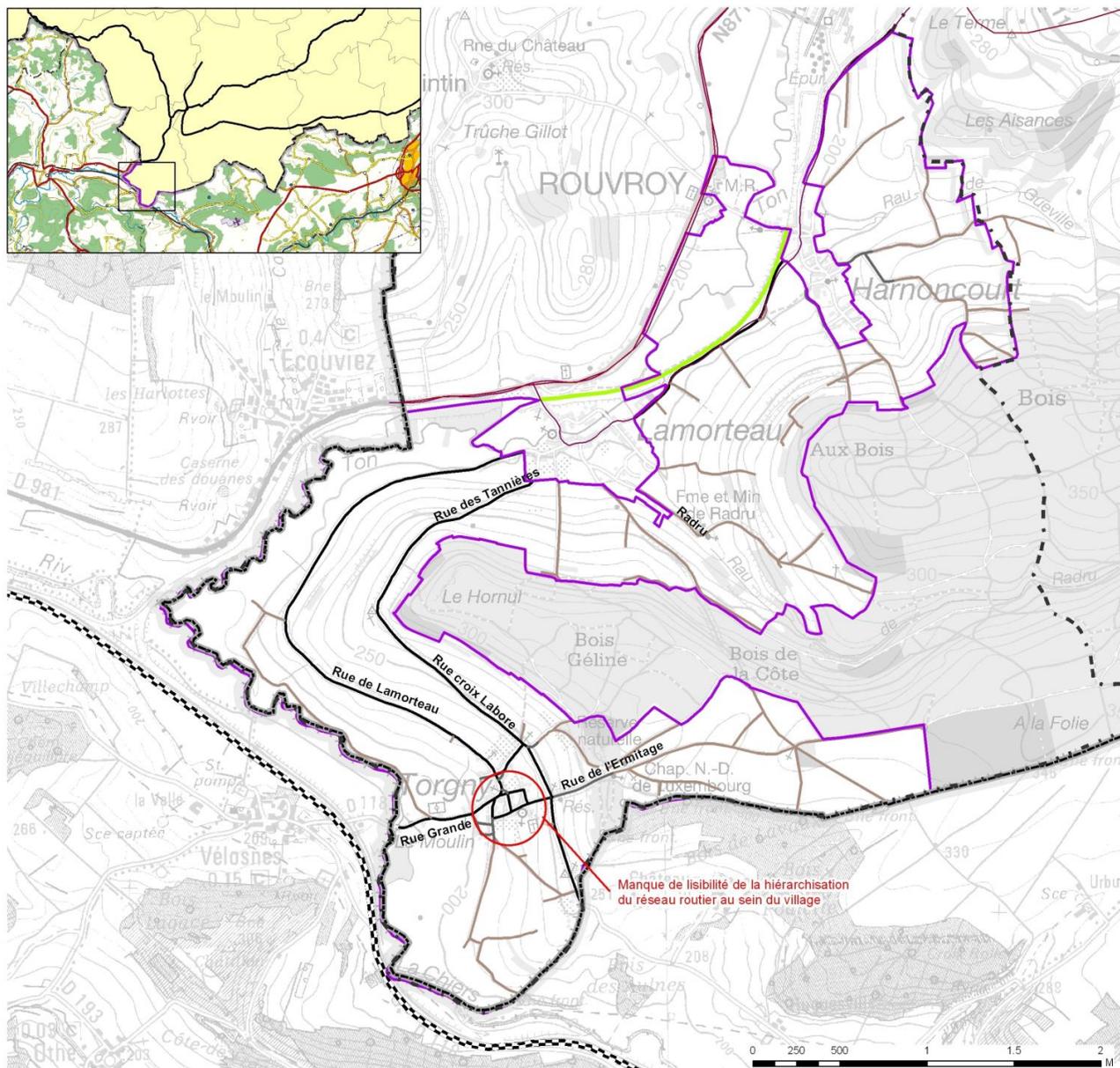
Plus globalement, une signalétique directionnelle verticale pourrait être développée à l'échelle du territoire communal, voire des territoires voisins.

Le projet d'aménagement foncier devrait avoir un impact significatif positif sur cette thématique."

Les pistes cyclables PC2 et PC 3 étant situées en zone Natura 2000, celles-ci ont l'objet d'une évaluation appropriée des incidences spécifiques. Le bureau CSD conclut que ces aménagements n'auront pas d'impacts significatifs sur l'environnement.

Groupe de mesures	Mesure	Thématique	Détail (nature, type et mise en œuvre)	Coût	Délai de mise en œuvre	Moyen de mise en œuvre	Effet attendu	Modalité de suivi de la mesure
Recommandations générales	Travaux	Limiter les nuisances lors des travaux Mobilité	Informers les citoyens des mesures prévues					
Recommandations Mobilité	Mettre en place une signalétique directionnelle verticale adaptée (itinéraires cyclables, chemins réservés à usages agricole et modes doux)				Lors de la phase travaux			Nombre de buses placées, rapportage annuel du comité d'aménagement foncier
	Organiser le stationnement		UA 1 : Organiser le stationnement au lieu-dit l'Ermitage (aménagement d'un parking paysager reculé de cette zone) afin de limiter l'impact paysager néfaste du stationnement		Lors de la phase travaux			
	Redimensionner les passages à animaux sous les voiries	petits animaux Identifier les espèces pour lesquelles ce passage aurait un intérêt afin de dimensionner en conséquence. Éviter les buses de section ronde et privilégier les buses à section carrée ou rectangulaire afin d'éviter des mortalités de Tritons	UA 2 : Installation d'une buse surdimensionnée (ø800, passage animaux) à la jonction entre fossés (Bus 01 Bus 02) Passage aisé pour les	Lors de la phase travaux	Travaux		Nombre de panneaux placés, rapportage annuel du comité d'aménagement foncier	Redimensionner les passages à animaux sous les voiries

>Carte 35 : Voiries au sein du périmètre d'étude



Source(s) : fond IGN/DGO1

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

RELATIF A L'AMENAGEMENT FONCIER DE BIENS RURAUX COMMUNE DE ROUVROY

35
Réseau de voiries au sein du périmètre

Légende

- Périmètre d'étude
- Ligne de chemin de fer

Voiries

- Route de liaison
- Desserte locale
- chemin agricole
- Voies vertes

Limite communale

Frontière

Maître d'ouvrage : SPW - DGO3

N

Chargé d'étude:

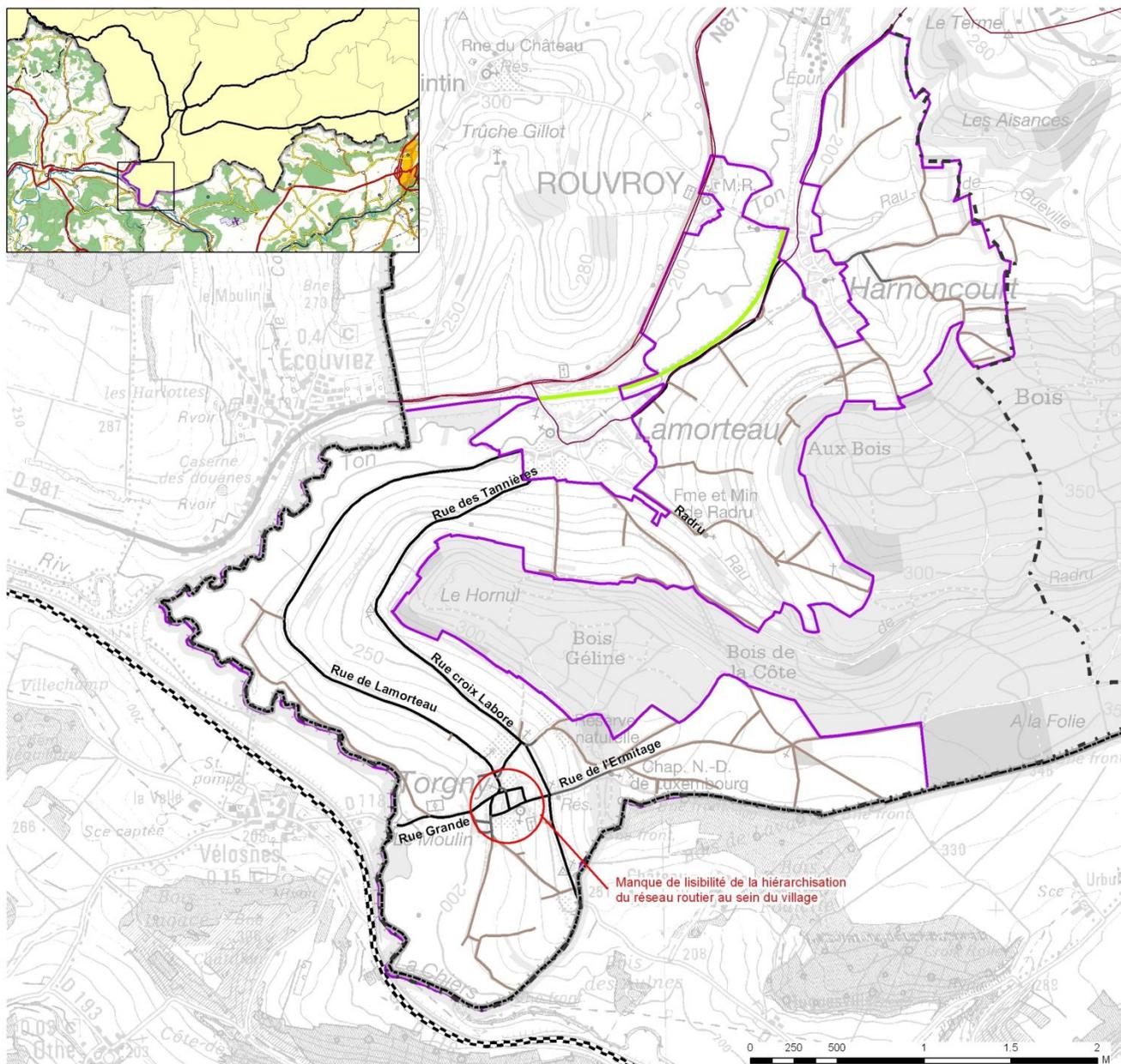
CONSULTING

Bureau d'études spécialisée en gestion environnementale et en aménagement du territoire

Chemin des Deux Fermes 1
B-131 RIXENSART
Tél. +32(0)2 318 31 70
Fax +32(0)2 318 31 63
info@asterconsulting.be

Remarque : toutes les superpositions sont réalisées à titre indicatif

>Carte 36 : Itinéraires de promenades existants traversant le périmètre d'étude



Source(s) : fond IGN/DGO1

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

RELATIF A L'AMENAGEMENT FONCIER DE BIENS RURAUX
COMMUNE DE ROUVROY

35 Réseau de voiries au sein du périmètre

Légende

- Périmètre d'étude
- Ligne de chemin de fer

Voies

- Route de liaison
- Desserte locale
- chemin agricole
- Voies vertes
- Limite communale
- Frontière

Maître d'ouvrage : SPW - DGO3

NOVEMBRE 2017

Chargé d'étude:

Bureau d'études spécialisé en gestion environnementale et en aménagement du territoire
Chemin des Deux Fermes 1
B-1331 RIXENSART
Tel. +32(0)2 318 31 70
Fax +32(0)2 318 31 63
info@asterconsulting.be

Remarque : toutes les superpositions sont réalisées à titre indicatif

6 Définitions

Aménagement foncier rural [AFR] : désignation générique qui englobe les opérations d'**aménagement foncier**, d'**aménagement transitoire** et d'**aménagement amiable**.

- **Aménagement foncier [AF]** : opération réalisée dans l'intérêt général sur un ensemble de parcelles et qui vise à répondre aux objectifs du Code wallon de l'Agriculture, dans le respect de la loi du 12 juillet 1973 relative à la conservation de la nature.

Il tend à :

- constituer des parcelles régulières, aussi rapprochées que possible du siège de l'exploitation et jouissant d'accès indépendants ;
- assurer une exploitation plus efficiente des biens ruraux et renforcer leur multifonctionnalité ;
- préserver et améliorer la valeur paysagère et le cadre de vie, ainsi que les services environnementaux des biens concernés ;
- maintenir et développer la biodiversité.

Mais aussi :

- améliorer la mobilité douce ;
- lutter contre les inondations et les coulées boueuses, ainsi que l'érosion.

Périmètre : limite entre les parcelles cadastrales concernées par l'**AFR** et les parcelles cadastrales non concernées par l'**AFR** (parcelles exclues).

Plan de situation du domaine public [PSDP] : plan représentant la création et la suppression de **domaine public** dans le cadre d'un **AFR**. Le PSDP ne fixe ni les dimensions géométriques précises, ni les caractéristiques techniques des travaux envisagés. Les dimensions géométriques du domaine public sont délimitées dans le plan d'aménagement foncier ou amiable. Les caractéristiques techniques des travaux (type et qualité des matériaux...) sont définies dans les demandes d'autorisation et/ou de permis nécessaires à la réalisation de ces travaux, que le PSDP ne dispense pas de demander. Le PSDP concerne également les **sentiers** et détermine notamment ceux à supprimer administrativement (c'est-à-dire ceux qui n'existent déjà plus sur le terrain).

Domaine public [DP] : espace non cadastré réservé à l'implantation de voiries, de cours d'eau et d'ouvrages connexes, destiné à un usage public et géré par un **gestionnaire public**. Le DP est repris à l'atlas des chemins vicinaux et à l'atlas des cours d'eau non navigables.

Voirie : voie de communication terrestre, comprenant tous les espaces et installations affectés en ordre principal à la circulation publique, y compris les ouvrages affectés à son service et nécessaires à sa conservation.

Voie d'écoulement d'eau : voie naturelle (voie navigable, rivière, ruisseau...) ou artificielle (fossé, aqueduc...) permettant l'écoulement continu ou intermittent des eaux, y compris les ouvrages affectés à son service et nécessaires à sa conservation.

Ouvrage connexe : élément accessoire de la voirie ou de la voie d'écoulement d'eau et dont la fonction est liée à celle-ci par sa localisation OU tout autre élément contribuant à l'**AFR**. En font partie notamment les travaux d'amélioration foncière, tels les travaux de lutte contre l'érosion et les inondations, d'irrigation, de nivellement et de travaux d'adduction de l'eau et de l'électricité, ainsi que des travaux de plantation, d'aménagement des sites et autres mesures d'aménagement rural en ce compris ceux destinés à maintenir ou à développer la biodiversité.

Sentier : voie publique étroite (largeur ne dépassant généralement pas 1,20 m) qui ne permet la circulation que de piétons ou de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire à la circulation des piétons. Son fond peut être public ou privé, et soumis le cas échéant au statut de servitude de passage (avec des dispositions spécifiques établies par le gestionnaire concernant son accessibilité). Il est inscrit à l'atlas des chemins vicinaux.

Gestionnaire public : personne publique qui, indépendamment de l'identité du propriétaire du DP, détient la charge de sa gestion (Région wallonne, Province, Commune...).

Pour plus de définitions, on peut se référer à :

- <http://www.tousapied.be/comprendre-les-chemins-et-sentiers/glossaire/>
- <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decret/2014/02/06/2014201445/justel> (décret Voirie communale)
- <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decret/2004/05/27/2004A02818/justel> (décret - Code de l'eau)

7 Tableaux et figures

Tableau et figure 1 - Objectifs "mobilité" de la programmation des travaux	4
Tableau et figure 2 - Carte des aménagements prévus en matière de mobilité	5
Tableau et figure 3 - Création, modification et suppression de chemins	6