

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA BÉTONISATION
DES SENTIERS VICINAUX ET CHEMINS DE
TERRE DANS LE CADRE DU PLAN WALLONIE
CYCLABLE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la bétonisation des sentiers vicinaux et chemins de terre dans le cadre du plan Wallonie cyclable ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, plusieurs communes ont renvoyé des dossiers dans le cadre de cet appel à projets plan Wallonie cyclable ; ces projets d'investissement visent, pour certains, à bétonner d'anciens sentiers vicinaux sur les territoires, et ce, pour les rendre plus praticables pour les cyclistes à tous moments de l'année.

Sur le terrain, il s'avère que la bétonisation de ces chemins peut se faire parfois sur des largeurs de 2 à 2,5 mètres de large pour permettre également à des vélos avec charroi de se croiser. Certains citoyens sont interpellés par cette situation, d'autant plus depuis les inondations que nous avons connues en Région wallonne, parce qu'ils estiment que cette bétonisation permet de perpétuer cette imperméabilisation du sol.

Du côté des autorités communales, celles-ci justifient la nécessité pour ces projets d'être bétonnées par le fait qu'il s'agit d'une obligation de la Région wallonne.

Pourriez-vous me confirmer, et surtout m'expliquer, pour quelles raisons on impose, dans le cadre de ce projet, une bétonisation – de béton ou d'asphalte – de très anciens sentiers vicinaux ou de chemins de terre, qui ont été utilisés par de nombreux marcheurs et cavaliers au cours des derniers siècles ?

Certaines personnes ont l'impression que l'on confisque ces voies lentes, qui étaient destinées aux piétons et aux cavaliers, par des cyclistes, et trouvent cela parfois incohérent par rapport à la volonté du Gouvernement qui souhaite replanter des haies, mais aussi développer et maintenir la biodiversité dans la région. Par cette position adoptée dans ce plan Wallonie cyclable, il se trouve qu'il y a des incohérences et des aberrations. Par rapport à ces constats et cette situation, quelle est votre position ? Comment assurer la cohérence dans le développement de ce dossier ?

Je dois avouer qu'au départ j'avais orienté ma question à Mme Tellier. Je lui avais demandé si elle avait pu être consultée dans la réflexion de la stratégie wallonne en matière de mobilité cyclable, notamment dans les dossiers de bétonisation. Elle m'a dit qu'elle regrettait ne pas avoir eu de consultation et elle n'a pas non plus souhaité commenter ce plan dont vous avez la charge et les conditions.

Elle a néanmoins confirmé qu'elle n'était pas favorable à la construction de nouveaux tronçons en béton s'ils ne sont pas absolument nécessaires, étant donné leur impact sur l'environnement, leur coût, mais également par le fait qu'ils ne conviennent pas à tous les utilisateurs. Apparemment, elle reçoit de nombreux courriers sur le sujet ; ces courriers témoignent de préoccupations des citoyens que génère l'artificialisation de sentiers et de leurs annexes, souvent riches en biodiversité.

Il ressort également, des concertations avec les différentes fédérations d'usagers dans le cadre de tables rondes organisées en partenariat avec la ministre De Bue, une demande particulière pour préserver un maximum de revêtement naturel. C'est particulièrement le cas pour les piétons, les randonneurs, mais aussi les utilisateurs de vélos tout-terrain, sans oublier les cavaliers pour qui les voiries indurées ne sont pas des plus adaptées.

En conclusion, les demandes pour la bétonisation des chemins en milieu naturel doivent donc être envisagées au regard de différents enjeux. Il convient de s'assurer que ces aménagements soient nécessaires et indispensables pour la réalisation d'un réseau multimodal et qu'aucune alternative ne puisse être envisagée. Elle a d'ailleurs confirmé que son administration était parfois amenée à remettre des avis négatifs lors des demandes de permis de ce type parce que ce n'était pas conforme par rapport à ces enjeux de biodiversité.

Quel est votre avis par rapport à cette situation et cette collaboration qui devrait avoir lieu avec vos collègues, d'autant que certains dossiers ont un impact tant sur l'environnement que sur la biodiversité ?

N'y a-t-il pas, dans certains cas, moyen d'avoir une vision transversale ? Comment peut-on solutionner les choses sur le terrain ? Quelle stratégie mettez-vous en place pour maintenir la biodiversité dans ces projets pilotes ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, je voudrais vous dire que, tout comme vous, je suis particulièrement attentif à ce qu'on limite au maximum la bétonisation afin de maintenir des sols perméables pour diminuer les risques d'inondations notamment. Vous avez raison d'attirer l'attention sur le sujet.

Il est faux de croire que l'administration wallonne oblige une commune à indurer telle ou telle voirie, c'est bien plus nuancé que cela. Le SPW impose effectivement un niveau de qualité pour les voiries que la commune a décidé de valoriser dans le cadre d'un objectif utilitaire, via une subvention mobilité destinée à cet effet. Vous n'êtes pas sans savoir que les projets PIMACI et PIWACY doivent précisément viser les déplacements utilitaires, et s'ils peuvent améliorer l'offre de cheminement de type loisir, qui est souvent à la recherche de liaisons agréables et sécurisées, on ne peut que s'en réjouir, mais ce n'est pas l'objectif premier du soutien régional mis en place.

Tout dépend des objectifs que l'on veut donner à telle ou telle voirie. Si le but est principalement utilitaire, indurer la voirie est souvent la meilleure solution. On évite, en effet, en général d'emprunter un chemin boueux pour se rendre au travail, que ce soit à pied ou à vélo. Par contre, si le chemin ou sentier n'a pratiquement pas de potentiel utilitaire, dans ce cas, une autre solution de cheminement devra être trouvée.

Il faut noter que nous recevons également de nombreux courriers de citoyens qui demandent de bétonner les chemins. Nous avons constaté, à plusieurs endroits du réseau RAVeL, que l'asphaltage a permis de fortes hausses de la fréquentation.

Par rapport au revêtement, un article édité par l'association française Vélo et Territoires insistait sur le fait que les véloroutes empruntent essentiellement du foncier existant : petites routes, chemins de halage, anciennes voies ferrées. Le réseau des véloroutes contribue donc peu à l'artificialisation des terres agricoles ou des espaces naturels et n'a pratiquement pas d'impact sur l'imperméabilisation.

Pour néanmoins réduire au maximum l'impact des aménagements cyclables, j'ai demandé à mon

administration de me faire un rapport sur des revêtements indurés plus respectueux de l'environnement. Ce rapport me sera transmis dans le courant de cette année.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Goffinet (Les Engagés). – J'entends bien ces précisions quant aux exigences demandées en termes de qualité de voirie, mais peut-être y a-t-il un moyen. Vous aviez évoqué qu'une analyse allait être faite par votre administration. Il faudrait aussi une analyse pour regrouper toutes les demandes de terrain et trouver le moyen de revêtement qui peut répondre au plus d'utilisateurs possible.

J'insiste pour que vous ayez un regard sur la possibilité de chemins alternatifs, qui permettraient de diminuer cette bétonisation tout en atteignant l'objectif poursuivi. Parfois, ces investissements doivent plus se faire sur des routes régionales que des routes communales. Je pense qu'une analyse globale serait parfois nécessaire.