



# Fédération Wallonne de Quad de Randonnée

Asbl n° 0883.194.896

Siège social : Thanville, 17 - 5574 Beauraing (Pondrome)

Tél : 082/21.94.88 - [info@fwqr.eu](mailto:info@fwqr.eu) - [www.fwqr.eu](http://www.fwqr.eu)

Thanville, le 28 janvier 2007

**Monsieur le Ministre Lutgen**  
**Chaussée de Louvain, 2**  
**5000 Namur**

Objet: - vos référ. Briec QUEVY RUR/VP/ep/L-Pieron-Ack/Vander Elst 37819

Monsieur le Ministre,

La fédération désire, avant tout, vous présenter ses meilleurs voeux pour l'année 2007.

En tant que représentant des pratiquants du quad de randonnée et de buggy, nous souhaitons qu'en début de cette année de vraies négociations soient ouvertes sur la problématique de la circulation de ces véhicules en général, et plus particulièrement au sujet de votre circulaire n° 2678.

Ces négociations devraient se dérouler entre usagers des chemins, dont nous faisons partie. Il ne nous paraît pas souhaitable d'y associer des acteurs à vocation lucrative, surtout lorsqu'il s'agit d'établir des règles claires de circulation, avec bien sûr des restrictions! Je vous rappelle que ce sont les méga-randonnées qui ont provoqué le plus de problèmes et contre lesquelles nous sommes et resterons tout-à-fait opposés.

Vous trouverez, ci-joint, notre cahier de revendication complet. Nous vous demandons avec insistance que ces négociations débutent au plus vite et en tout cas endéans un délai raisonnable d'un mois.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.

JP Vander Elst  
Président

Annexe: cahier de revendication.

## Cahier de revendications.

Le quad et le buggy sont des phénomènes de mode qui, à notre avis, ont atteint leur pic au niveau du nombre d'adeptes. Ces véhicules existaient déjà depuis longtemps ailleurs, c'est au tour de la Belgique de les découvrir. Maintenant qu'ils sont présents sur notre territoire, nous pensons qu'il est nettement plus responsable de gérer avec sérieux leur usage que de les rejeter. Les ventes de véhicules neufs se sont tassées mais continuent, le quad a donc pris sa place sur le marché belge. Le rejet pur et simple aura comme conséquence l'organisation de plus en plus de randonnées sauvages qui poseront plus de problèmes que de solutions. Les autres usagers se sentiraient alors bien plus agressés puisqu'alors régnerait l'absence totale d'encadrement laissant libre cours à tous les abus. La Fédération veut s'engager dans cet encadrement responsable, voie dans laquelle nous sommes les premiers et seuls à vouloir nous engager. Nous en avons assez des combines locales, des compromis à la belge qui ne résolvent rien. Nous voulons des règles claires et précises.

Nous sommes venus par deux fois, à Bastogne, faire entendre notre incompréhension face aux mesures que vous avez prises pour « harmoniser les décisions prises par la DNF » dans votre circulaire 2678 . MM. Vander Elst et Bastin ont pu constater, lors de la réunion de négociation du 24 juillet 2006 à laquelle vous les aviez invités « comme partie en désaccord avec Codever », que les pratiquants de quad de randonnée n'étaient défendus par personne, bien au contraire: ils étaient montrés du doigt par toutes les parties présentes comme les soi-disant responsables de la situation actuelle! Nous sommes responsables de nos actes et assumons les mauvais comportements autant que les bons, nous n'en accusons pas les autres!

Egalement lors de cette réunion, il a été démontré que le mélange des genres entre usagers privés et prestataires de services à but financier est tout à fait incompréhensible et source de beaucoup des problèmes qui nous ont amenés à la situation actuelle. Nos revendications quant à la circulaire et la circulation des véhicules en forêt se résument en une prise de conscience de tous les acteurs qu'il existe des chemins pour tous et que ce sont les utilisateurs qui ont leur sort en main. Si vous souhaitez entamer des discussions avec des prestataires de services qui font de la nature leur gagne-pain, prenez contact avec les fédérations de commerçants, elles existent pour cela. Ces prestataires n'ont en tout cas, pas leur place dans les négociations que nous espérons ouvrir avec les usagers des chemins et vous-même.

Nous souhaitons que de vraies négociations démarrent afin que l'origine des problèmes soit clairement identifiée, que le rejet et l'intolérance fasse place à la tolérance, afin que la liberté de circuler de chacun soit respectée. Et que l'on arrête avec cette désinformation du public !!! Nous sommes prêts à faire des concessions, mais non à être montrés du doigt! Nous sommes loin d'être les seuls responsables dans ce dossier.... Notre volonté est de prendre une part active et responsable dans la circulation des quads et des buggies. Nous le démontrons par la responsabilisation de nos licenciés.

Enfin, l'organisation des randonnées nécessitant une dérogation devrait être « labellisée » par la fédération afin que les autorisations puissent être octroyées dans la transparence. Nous sommes également prêts à y exercer effectivement les contrôles nécessaires. Un exemple d'organisation qui a fonctionné parfaitement sur ces bases est celui de Pondrome, le 1 mai 2005 et qui devrait faire partie du dossier et montrer en exemple. Harmoniser n'est pas rejeter. Nous en sommes loin actuellement! Ce dossier contient des éléments prouvant que l'Etat a ses responsabilités. Nous comptons bien en informer le mieux possible la presse! Enfin, nous craignons que le but final est l'interdiction totale de la circulation des véhicules automoteurs sur tous les chemins en les cantonnant sur des terrains privés et des boucles de 2 ou 3 km!

## Propositions concernant le problème de la circulation des véhicules sur les chemins forestiers.

Il est indéniable que des comportements inacceptables existent chez les quadeurs comme chez les autres usagers des chemins. Aucune des parties en cause n'a jusqu'à ce jour accepté d'organiser ni de discipliner la pratique du tout-terrain, alors que le nombre de véhicules a explosé! Nous demandons au niveau du quad et des buggies cette responsabilité!

La politique du laisser-aller a provoqué le rejet de l'autre en désignant des boucs émissaires. La presse a relaté les premiers morts causés en France par l'installation de véritables pièges mortels à quad sur les chemins et où la même politique est tentée! Les premiers blessés ont été recensés en Belgique au mois d'août 2006, par du fil barbelé tendu à hauteur de la tête. Ce 23 décembre 2006, le président de notre fédération a juste eu le temps de freiner à l'entrée d'un chemin: une corde était tendue à hauteur du pilote!

Mais venons-en aux choses concrètes.

### **1. Face à la situation actuelle**

#### **Demandes des pratiquants et évolution du marché du quad et de la moto verte.**

Il faut bien comprendre les pratiquants actuels et leurs besoins. La moto verte reste un loisir individuel (une seule place sur la machine). Par contre le quad et le buggy, ludiques et permettant le transport d'un passager et de bagages, devient un loisir familial. Le marché a glissé vers le quad (15.000 quads immatriculés en Belgique). Au niveau mondial la vente de quads dépasse celle des motos. Il faut donc tenir compte également de l'existence grandissante de pratiquants de balades en famille ou entre copains qui ne recherchent pas nécessairement les randos organisées. Ils espèrent pouvoir trouver des chemins autorisés sans se sentir persécutés par la DNF et être montrés du doigt comme des délinquants et de méchants pollueurs! La circulaire « Lutgen » ne résout en rien leur circulation.

La demande de circuits fermés ne provient que d'une minorité de pratiquants. Ils ne constituent donc en rien une solution miracle. Par contre, pour la compétition et le maintien du niveau international de nos sportifs de haut niveau, ces circuits d'entraînements sont absolument nécessaires. Il existe deux types de quads sur le marché: les utilitaires (4x4 ou 2x4) et les quads sportifs. Les circuits fermés peuvent peut-être convenir pour les quads sportifs, avec lesquels il y a moyen de s'y défouler. Par contre, les quads utilitaires ne sont pas du tout conçus pour ce type de circuit. Ils sont construits et destinés à être utilisés pour les travaux agricoles/sylvicoles et à la balade sur tout chemin. Mais ceci est un autre débat, qui n'a pas sa place parmi des randonnées.

#### **Agréation des véhicules et législation belge.**

Il est urgent de mettre fin à la situation actuelle par l'application de la circulaire européenne (pot catalytique, norme de bruit, etc). Arrêtons d'agréer des véhicules hors normes ou bruyants, les utilisateurs ne sont en rien responsables de cette situation: ils sont victimes du système. Il y a donc un grand effort à faire également du côté de l'administration et des importateurs afin qu'ils ne mettent pas en circulation des véhicules que l'on sait non conformes! Et apparemment ni au niveau état, ni au niveau importateur, le message n'est pas encore passé puisque qu'une marque vient de faire homologué un nouveau modèle qui est une véritable machine de compétition (bruit et vitesse). Nos véhicules sont homologués par les autorités en connaissance de cause (certains modèles passent même au contrôle technique). Les taxes et assurances sont encaissées sans honte alors que leur utilisation se réduirait à une peau de chagrin! Il est bien indiqué sur beaucoup de quads que la conduite sur route est proscrite et dangereuse !!!

Il ne faut quand même pas oublier le prix de nos véhicules qui, pour les quads de randonnée les plus chers, flirte avec les 18.000,00 € tva comprise, sans oublier d'y ajouter les équipements de sécurité pour le conducteur et le passager éventuel!

Une immatriculation propre aux quadricycles est absolument nécessaire pour des raisons statistiques mais surtout pour des raisons de sécurité. Le fait de transférer sa plaque moto de son quad sur sa moto et vice-versa serait ainsi rendu impossible. Un permis de conduire propre à la conduite d'un quad sur route ouverte devrait également être instauré. En effet, la conduite d'une voiture ou d'un vélomoteur n'a rien avoir avec la conduite d'un quad.

### **Comportement des diverses directions locales de la DNF.**

La circulaire « Lutgen » a permis à beaucoup d'agents de donner libre cours à leur envie de s'attaquer à la pratique du 4x4. Ce rejet se fondant souvent simplement sur leur envie d'interdire la forêt à un maximum d'usagers, en somme, de mettre la forêt sous cloche. Cette notion est totalement en contradiction avec le but poursuivi par Natura 2000!

Le souhait d'harmonisation n'est en rien rencontré, bien au contraire! Les exemples en 2006 sont nombreux: randos autorisées le dimanche, d'autres le samedi, maximum 500 participants chez certains, chez d'autres pas de limite ou limité à 300, chez d'autres encore non respect des délais légaux et du délai imposé par cette même circulaire. Et cela continue en 2007!

Enfin, la DNF a un rôle non négligeable d'information et d'éducation à jouer auprès de la population par le dialogue..... Que penser du responsable de la DNF de Beauraing qui lorsqu'un nouvel acquéreur de quad va le trouver pour avoir des infos sur les chemins qu'il peut emprunter reçoit la réponse suivante: « Vendez votre quad! ». Que penser d'un autre agent de la DNF de Wellin qui menace un quadeur de 63 ans, pourtant respectueux des règles en lui disant: « Je finirai par te coincer! ». Enfin, à quoi sert de pointer une arme sur le casque d'un quadeur, dans quel régime politique vivons-nous?

### **Interprétation du décret forestier actuellement en vigueur.**

Avant de sortir tout nouveau décret ou circulaire imposant de nouvelles règles, il faudrait absolument se demander si les lois actuelles sont clairement appliquées. Or, que se passe-t-il? Les textes sont interprétés de manière à limiter au maximum les autorisations de se balader sur les chemins forestiers (même en dehors de toute organisation), mais avec des divergences de point de vue au sein de la DNF et « d'arrangements locaux »... Les usagers en changeant de commune doivent donc chaque fois se demander qui est le responsable de la DNF et quelle est son interprétation!

Nous souhaitons une interprétation souple mais claire de la notion de route forestière « généralement goudronnée, pavée, bétonnée ou recouverte de tarmac » dans le cadre de circuits forestiers fléchés.

## **2. Balades libres**

De plus en plus de pratiquants se promènent seuls ou entre copains, ce qui reste entièrement autorisé, sur les chemins publics, dits agricoles. Il est possible de gérer ce problème avec des gens sérieux. Nous nous engageons en tant que fédération consciente de ses responsabilités, à devenir l'interlocuteur privilégié et le gestionnaire des chemins qui lui seraient confiés ainsi que de la discipline qui y régnerait. Et là, il y aurait harmonisation puisque vous n'auriez qu'un interlocuteur faisant appliquer les règles du jeu.

Les parcours balisés s'imposent comme solution pour beaucoup de pratiquants. Mais attention, ils doivent être mis sur pied en collaboration avec toutes les parties pour être assez longs et variés. La création de parcours fléchés pour les véhicules automoteurs est donc plus que souhaitable, mais uniquement en milieu forestier, la circulation sur les chemins agricoles étant autorisée. Ils doivent absolument parcourir un nombre de kilomètres suffisants et permettre ainsi la dispersion des véhicules sur un grand périmètre. En effet, de petits circuits du fait de leur fréquentation trop élevée vont inévitablement créer des gênes importantes. Ils provoqueraient un effet inverse à celui souhaité.

Un permis de conduire vert pourrait être instauré qui comprendrait une formation basique sur l'environnement. Une taxe de circulation propre à la circulation sur chemins de terre et forestier pourrait être payée par chaque conducteur afin de participer, si nécessaire, à la réfection des chemins et sentiers (et non à autre chose!).

## **3. Examen de la circulaire (n° 2.678) concernant les randos organisées avec dérogation.**

### **Point 2.1 Les lignes directrices en principe**

Aucun problème pour ce point, tout était déjà d'application

### **Point 2.2 Les lignes directrices en pratique**

### **Limitation du nombre de participants aux randos non encadrées à 300.**

Pas de souci. Nous sommes contre toute activité lucrative en milieu forestier. L'argent détruit toute mesure et tout respect. 300 est un chiffre supportable pour l'environnement et les riverains; il est tout à fait gérable par un organisateur. C'est économiquement viable.

Maintenant, la limitation du nombre de participants va de pair avec une augmentation du nombre de randos organisées, permettant ainsi la répartition des participants sur plusieurs sites et à tous les candidats randonneurs de trouver une place le jour où eux-mêmes sont libres.

### **Organisation de randonnées encadrées.**

Ce type de randonnée n'est en aucun cas prévu dans votre circulaire, hors elles constituent une alternative intéressante aux randonnées fléchées. Les participants sont encadrés par un guide (agrée par la fédération) et un adjoint munis d'un gilet fluo. L'adjoint ferme la marche du groupe. Celui-ci, est constitué de maximum 15 quads. Le parcours n'est que peu ou pas marqué et n'est connu que par les seuls guides. Ils sont de préférence reliés par radio et gèrent une circulation en tiroirs. A chaque carrefour, le deuxième quad du groupe s'arrête pour indiquer le chemin aux autres membres du groupe. Il redémarre devant l'adjoint qui ferme en permanence la marche.

Il s'agit donc de circulation sous surveillance permanente et dont la vitesse est définie par un guide responsable, son adjoint se chargeant de surveiller la colonne par l'arrière. En conclusion, ce type de randonnée organisée offre un maximum de garantie.

### **Interdiction les mercredi, les jours fériés et les dimanches pour les randos organisées.**

Le samedi est pour de plus en plus de personnes un jour de travail comme les autres. L'organisation de randos devient ainsi quasi impossible. Interdire les mercredis après-midi et les jours fériés, d'accord, mais autorisons-les le dimanche.

### **Interdiction de parcourir plus d'une fois le circuit fléché d'une rando organisée.**

Mesure positive mais applicable à partir du moment où le parcours comprend plus de 100 km. Les contrôles afin d'éviter que les participants n'empruntent une deuxième fois le parcours sont pratiquement impossibles à mettre sur pied. Un nombre suffisant de kilomètres et une certaine difficulté du parcours est un remède « naturel ». Malheureusement, la mesure Natura 2000 qui suit empêche le fléchage de parcours assez long et varié. Donc, cette mesure va provoquer des tentatives de fraudes.

### **Passage de cours d'eau**

D'accord sur l'autorisation de passage moyennant l'aménagement de ponts ou de passerelles.

### **Interdiction d'emprunter des chemins traversant des zones Natura 2000.**

Cette mesure empêche toute organisation de randonnée et revient à les interdire purement et simplement dans les communes qui parvenaient à proposer un circuit varié. En consultant les cartes, on se rend compte qu'il n'y a plus moyen de construire un parcours varié digne de ce nom.

Notre proposition: prévoir un pourcentage maximum de chemins empruntés en zone Natura 2000 par rapport au parcours total.

### **Autoriser une seule organisation moteur par an et par région.**

Quels critères seront appliqués au choix entre plusieurs organisateurs? L'arbitraire nous guette une nouvelle fois. A nouveau, la solution miracle se transforme en cauchemar pour les organisateurs... et même pour les bourgmestres (Quelle partie de l'électorat vais-je privilégier?). Une organisation quad, buggy et/ou moto par an est une mesure que nous acceptons et qui dans les faits était déjà appliquée. Mais en globalisant la mesure à tous les sports moteurs une nouvelle fois beaucoup d'organisations seront pénalisées.

### **Contrôle par un agent des forêts**

Aucun problème, nous sommes demandeurs de plus de contrôles et désirons y participer.

### **Plage horaire permise.**

Tout à fait d'accord. Elle permet également d'éviter au maximum que des participants parcourent deux fois le circuit.

### **En cas de problème majeur**

Nous sommes tout à fait d'accord de ne plus donner notre aval à tout organisateur qui ne respecterait pas les règles imposées. Nous non plus, nous ne supportons pas les mauvais comportements, mais il est clair que le pourrissement de la situation encouragent ceux qui espèrent obtenir une interdiction pure et simple de circuler sans chercher de solutions.

Au niveau des randos organisées, labellisées, elles ne pourraient plus obtenir d'autorisation officielle sans l'accord de la fédération, ce qui serait pour les autorités une garantie supplémentaire de sérieux. Et là, il y aurait harmonisation puisque vous n'auriez qu'un interlocuteur faisant appliquer les règles du jeu, clairement définies avec tous les usagers.

## **Point 2.3 Conditions à intégrer dans les autorisations**

### **Balisage du circuit.**

Tout à fait d'accord, déjà d'application sans problème.

### **Identification des participants**

C'est exactement ce que nous souhaitons!

### **Liste des participants à disposition**

Une liste donnée 24h avant le départ est erronée. Si vraiment cela apporte quelque chose au niveau sécurité, la seule liste valable est celle établie à la clôture des inscriptions sur place le jour de la rando. Néanmoins, nous émettons de nettes réserves quand à la légalité de l'établissement et de l'usage d'une telle liste dans le cadre de la protection de la vie privée!

### **Service de sécurité**

Tout à fait d'accord, déjà appliqué sans souci majeur.

### **Cautionnement**

D'accord pour un cautionnement, déjà appliqué.

### **Contrôle technique des véhicules**

Un contrôle technique sérieux doit être réalisé avant l'inscription définitive à la rando (documents, bruits, pneus, etc) par l'organisateur en collaboration avec la fédération. Celle-ci devient ainsi le garant pour tous du respect des règles mécaniques.

### **Vitesse modérée et signalisation correcte sur le parcours**

Vitesse modérée doit être le maître-mot dans les instructions de sécurité donnée par l'organisateur. Les zones dangereuses du parcours seront signalées correctement par des panneaux adhoc. Les parties du parcours empruntant des itinéraires permanents de promenades seront tout particulièrement signalés. Des panneaux types doivent être définis dans la nouvelle réglementation.

### **Signature d'un engagement de bonne conduite individuel**

Déjà appliqué, et de plus avec un engagement de ne pas revenir sur le parcours une fois la rando terminée.

### **Décharge envers la DNF, les communes et les propriétaires privés**

Aucun problème.

### **Signature engageant l'organisateur**

Rien de plus normal.

### **Obligation d'information par la DNF**

Cette mesure est un grand progrès en soi, car peu ou pas appliquée par la DNF, d'où le risque de se trouver à plusieurs événements au même endroit sans pour cela être compatibles. Le respect de

délais raisonnables pour l'introduction d'une demande d'autorisation et le respect des délais légaux de réponse par la DNF joue ici un rôle capital.

### Point 2.4 Divers

#### **Interdiction de faire de la publicité pour toute rando organisée.**

Comment gérer une organisation alors que personne ne peut savoir qu'elle a lieu?

Comment trouver des sponsors si la publicité préalable est interdite?

Une mesure de plus qui rend impossible l'organisation de randonnées car la DNF se garde bien, à ce jour, de respecter les délais légaux et donnent des autorisations à la dernière minute du style 15 jours avant l'événement.

Nous voulons construire une gestion concertée de l'utilisation des chemins où chacun à sa place sans rejeter l'autre. Sur Beuraing, des chemins que la commune n'entretenait plus ont été rouverts par le club de quadeurs et le club de 4x4. La réaction de certains promeneurs, pourtant opposés au quad, a été de nous demander de continuer à passer dans ces chemins pour qu'ils restent dégagés et qu'ainsi ils puissent continuer à en profiter! Nous pensons que les discours de certains ont pour but de provoquer les problèmes (mentez, mentez, il en restera toujours quelques chose!). Egalement sur Beuraing, il existe d'excellents rapports avec le club VTT qui organise sa rando chaque année et qui profite des reconnaissances des quadeurs pour créer son parcours.

La cohabitation est donc possible mais avec la bonne volonté de tous et le sérieux d'une fédération qui veut arriver à assainir le monde du quad et des buggies.

## Fédération Wallonne de Quad de Randonnée asbl



## Charte de bonne conduite .

Le futur de notre passion passe par le respect de la présente charte qui fait partie intégrante du règlement intérieur de la Fédération.

**A l'approche des habitations**, piétons, cyclistes, cavaliers, troupeaux, etc..., pensons à ralentir (stopper le moteur si nécessaire) et aussi à rendre les gaz pour diminuer au maximum le bruit de votre passage : prendre soin de ne pas effrayer les troupeaux (les jeunes bovins typiquement)... Tout travers ou comportement "agressif" (wheeling, coup de gaz, etc...) sur les portions des chemins à proximité d'habitations détruisent l'image de marque de notre loisir ! D'une façon générale, quand nous ne pouvons éviter de circuler en agglomération, se faire particulièrement discret. Nous ne faisons pas partie d'une colonne motorisée prioritaire! Coupons le moteur lorsque nous croisons des groupes importants de marcheurs ou lors des "arrêts pipi". Nous ne sommes pas à 5 minutes près.

**Pour "faire les fous"**, trouvons-nous un circuit fermé autorisé ou un coin tranquille (avec de la visibilité !) suffisamment éloigné des habitations et n'endommageons ni chemins, ni prairies, ni forêts (c'est pas bien compliqué !)

**Ne pas effrayer ou harceler les animaux**, qu'il s'agisse d'animaux isolés ou en troupeau, ou de gibier. Réduisons notre allure et marquons éventuellement l'arrêt aussi longtemps qu'il le faudra pour garantir leur quiétude. Prenons soin de ne pas effrayer les troupeaux (les jeunes bovins typiquement).

**Se conformer aux règlements locaux**, concernant la cueillette des fleurs, fruits ou végétaux en général. N'oublions pas non plus que les branches d'un arbre qui dépasse d'une clôture, font toujours partie de la propriété où l'arbre a ses racines.

**Coupons le moteur** lorsque nous croisons des groupes importants de marcheurs ou lors des "arrêts pipi". Nous ne sommes pas à 5 minutes près.

**Ne roulons jamais dans les champs**, prés, bois... restons sur les chemins ! Le hors-piste, c'est interdit... sauf sur votre terrain ou avec autorisation. Evitons aussi de rouler même "légèrement" au bord des champs pour contourner une flaque ou autre obstacle. Nous n'avons aucun droit d'empiéter sur les cultures, mettons-nous à la place de l'agriculteur. Même si un champ n'est pas en culture, ne roulons jamais dessus sans autorisation, c'est une propriété privée et nous n'avons rien à y faire. En particulier, ne roulons pas hors chemins en sous bois (risque de destruction de pousses végétales, de couvées ou de niches d'animaux). Pour un demi-tour où quelq' autre manœuvre, abstenons-nous de le faire dans un champ ou sur de jeunes arbustes. Il est toujours possible de l'effectuer dans un emplacement qui le permet. Les terrains de foot, de pétanque et autres, ne sont pas destinés à servir de terrain de glisse pour quads...

**Interdiction de "trafiquer" ni le pot d'échappement, ni le moteur**, restons «légalement» silencieux, dans tous les cas ! Les quads modernes sont bien assez performants pour la randonnée sans devoir les transformer. N'oublions pas que c'est principalement le bruit qui tue notre image de marque.

**Saluons** tous les promeneurs et autres usagers de la forêt que nous rencontrons, d'un hochement de casque, d'une parole ou d'un geste de la main.

**Ne pataugeons pas** dans les rivières et ruisseaux... Les traversées de gués : ok, mais les remontées de rivières "en eaux" sont à oublier définitivement. La faune aquatique vous remercie !

**Gardons toujours une vitesse raisonnable** adaptée à la visibilité et à la difficulté du terrain... La randonnée est un loisir pas une compétition.

**Contournons systématiquement** les "zones interdites" et les zones pour lesquelles subsiste un doute. Il est généralement possible de passer ailleurs sans faire de grands détours, alors faisons-le ! N'oublions pas qu'en Wallonie, il est interdit de circuler dans les bois en dehors des routes publiques pavées ou goudronnées, à l'exception des chemins de lisière et des routes dites communales. Il existe également des zones Natura 2000 reconnues pour la sensibilité de leurs plantes et de leur vie animale. Une bonne carte et une bonne connaissance des lieux est plus que nécessaire avant de s'aventurer sur les chemins de la "liberté".

**Ne jetons pas nos déchets** dans la nature, ni aux bords des routes. Ne rien jeter à terre, utiliser son sac poubelle et l'emportez avec soi. Avant de quitter les lieux, faire le tour de son véhicule pour vérifier que rien ne traîne à terre. Vidanges d'huile et nettoyages des filtres à air interdits – prévoir des éléments de rechange. Si possible utiliser un tapis écologique lors des opérations de ravitaillement ou de réparation.

**En cas de dépassement** d'une voiture, d'une moto, d'un quad, d'un piéton, d'un vélo, etc. pensons à ne remettre des gaz qu'au moins 50 mètres après l'avoir passé. La projection de cailloux, de boues et autres morceaux de bois n'est agréable pour personne et de plus, elle peut causer des dégâts matériels et physiques!

**Respectons la végétation**, lorsqu'elle est très dense en sous-bois, roulons au pas pour écarter et non briser les branches basses. Si un arbre déraciné ou mort coupe le chemin, dégageons-le dégage en le tirant, éventuellement au treuil et déposons-le longitudinalement sur le côté du chemin. S'il s'agit d'un arbre affaibli mais vivant, redressons-le le temps de passer ou faisons demi-tour.

**Evitons de baliser ses randonnées** (ou, circonstance particulière, retirer son balisage dès que la randonnée est terminée). De même, ne communiquons pas son road book ou ses points GPS dans les médias afin d'éviter une trop grande fréquentation des mêmes parcours.

**Respect d'autrui et de soi-même**, d'une façon générale, prenons en considération les circonstances saisonnières ou régionales: période de chasse ou de moisson, fêtes locales, etc... pour éviter de causer une gêne à autrui. Notre véhicule doit être conforme à la législation en vigueur, en bon état mécanique (pas de fuite d'huile, etc.), et doit être impérativement assuré et immatriculé. Age minimum du conducteur: 18 ans, titulaire d'un permis de conduire.

**Portons assistance** à toute personne en difficulté rencontrée sur les chemins et ailleurs.