

CHEMIN FAISANT. . .

Trimestriel de l'ASBL Chemins de Wallonie

N° 51 , hiver 2024. Parait 4 fois l'an.

Editeur responsable : Albert Stassen, président, rue Laschet 8, 4852 Hombourg

EDITORIAL

Dans notre précédent numéro, nous vous avons présenté nos premières impressions post élections fédérales et régionales. Sans qu'il y ait beaucoup à rajouter au stade actuel des actions entreprises par le nouveau gouvernement wallon, force est de constater que l'inquiétude règne dans les milieux associatifs, notamment chez ceux plus particulièrement centrés sur l'environnement.

La presse a ainsi répercuté l'information d'une forte diminution des budgets wallons en cette matière.

Même si ces annonces peuvent peut-être se voir relativisées, une tendance nette semble quand même se dessiner quant aux orientations suivies. Toujours est-il que, vu l'état des finances wallonnes, des perspectives budgétaires très sombres se dessinent, ce qui, entre autres choses, aurait des répercussions non seulement en matière d'environnement mais aussi pour la mobilité.

Par ailleurs, il nous est revenu que nombre d'associations, jusqu'ici bien subsidiées, entamaient une très nette « réduction de voilure ». Rassurons d'emblée les sympathisants de Chemins de Wallonie et des causes que nous défendons : nous avons toujours vécu sans aucuns subsides et on ne saurait donc rien nous retirer.

Quoiqu'il en soit, nous comptons bien adresser nos axes de revendications aux nouvelles équipes dirigeantes.

L'expérience nous a par ailleurs confirmé que dans tous les partis, qu'ils soient de gauche, du centre ou bien de droite on trouvait tout aussi bien des personnalités de bonne volonté, soucieuses du bien public que des chantres de l'immobilisme forcené voire de parfaits scélérats.



Comme nous préférons l'optimisme constructeur au pessimisme démobilisateur, que nos bases financières sont saines, et que nos membres actifs sont plus motivés que jamais, vous nous entendrez et lirez pendant longtemps encore. Et certainement l'an prochain !

Yves Pirlet

Au sommaire de ce numéro :

Le Mot du Président	page 2
Evolution des dossiers locaux	page 3
Rapport de l'auditeur du CE	page 9
J'ai prêté serment	page 12
Questions pratiques sur le décret voiries	page 13
Chronique de jurisprudence	page 18
Grogne française	page 25

Le mot du Président:

2024 s'achève déjà. Si la législature 2019-2024 en Région wallonne n'a pas permis d'avancer en quoi que ce soit au niveau de la législation relative à la voirie (aucun arrêté d'exécution du décret du 6.2.2014 qui a passé le cap des 10 ans d'existence sans le moindre bilan de fonctionnement du décret (pourtant promis à l'époque) et sans la moindre perspective de mise en œuvre des arrêtés d'exécution.

Certes le décret est applicable malgré tout mais la révision de l'atlas réclamée par d'aucuns est toujours en stand-by après un démarrage avorté en 2016-2017.

Comme nous l'écrivions déjà voici un an la grande lacune reste cependant l'absence de règlement régional remplaçant les règlements provinciaux obsolètes qui sont toujours d'application. Nous avons fourni en 1022 un avant-projet détaillé de règlement régional. Nous n'avons même pas reçu d'accusé-réception.

Le regroupement de plusieurs compétences en lien avec la voirie dans les mains d'un même ministre au sein du nouveau gouvernement wallon (régime juridique de la voirie, permis d'urbanisme, pouvoir locaux, travaux publics, mobilité) permet d'augurer une vision transversale des choses et donc la possibilité d'introduire enfin un règlement régional en matière de voirie qui soit cohérent et pas axé sur une seule compétence.

Nous avons opté pour présenter au nouveau ministre François Desquesnes des objectifs avec des priorités dans la mise en œuvre du décret de 2014 et l'implémentation

d'un règlement régional de voirie sera notre première priorité.

Pour le reste, l'année qui s'achève aura été un peu plus calme sur le plan des dossiers locaux en cours. Il y a toujours l'un ou l'autre propriétaire qui défie l'autorité communale en prétendant qu'un chemin forestier ou autre figurant à l'atlas n'est plus utilisé depuis 30 ans au 1.9.2012 mais les preuves qu'ils apportent sont souvent laconiques et émanent de proches des accapareurs. L'éloignement de plus en plus grand du 1.9.2012 rend aussi la tâche de ceux-ci de plus en plus ardue. Mais en ce qui concerne les chemins innomés brusquement fermés par de nouveaux propriétaires ou des propriétaires anciens qui ne supportent pas l'augmentation de fréquentation d'un tel chemin accessible jusque-là, force est de constater que ces dossiers-là sont encore lourds à gérer car il faut des témoignages probants basés sur l'article 961/1 du code judiciaire. Cela implique toute une organisation et les jugements y sont parfois inattendus.

Notre Chemin faisant N° 51 présente aussi un ensemble de dossiers locaux et leur situation actuelle.

Nous profitons aussi de l'occasion pour remercier vivement tous ceux qui nous soutiennent selon leurs moyens. Un grand merci tout particulier au Club de marche populaire des Mille Pattes de Philippeville pour son très beau geste. Nous saurons utilement employer ces moyens dans la défense de la petite voirie.

Nous souhaitons à tous nos lecteurs d'excellentes fêtes de fin d'année et leur présentons nos meilleurs vœux pour l'année 2025.

A. Stassen, président de Chemins de Wallonie

EVOLUTION DES DOSSIERS LOCAUX

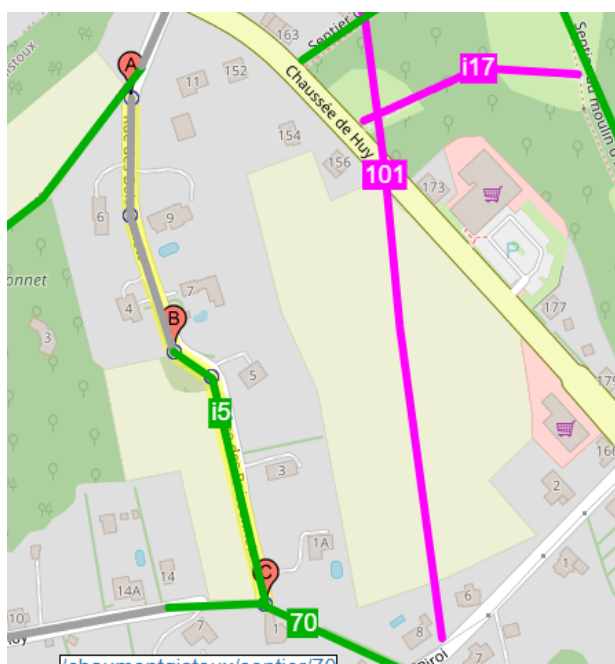
Province de Brabant Wallon

Beauvechain Hamme-Mille 24

Le dossier du sentier 24 est revenu au Conseil communal du 12 novembre dans le cadre d'une analyse multicritères des voiries communales avec un projet d'hierarchisation de l'entretien des petites voiries communale (projet auquel TAP a participé) . Pour le 24, de Hamme-Mille, un déplacement est proposé avec comme argument de pouvoir bénéficier d'un paysage remarquable et pour protéger l'intérêt écologique . L'accès depuis le Vieux Chemin de Louvain (drève privée) serait déplacé depuis le sentier 31 (carrefour de la rue du Grand-Broux et de la Justice) . Le document justifie la longueur par le fait qu'il s'agit d'un itinéraire de loisir qui ne doit pas être court.

La procédure de déplacement du 24 est donc lancée mais il ne fait aucun doute que des rebondissements ne sont pas à exclure dans le cadre de cette procédure.

Chaumont-Gistoux Chaumont-Gistoux i5 Pose d'une chaine



Ce chemin des Boissonnets ne figure pas à l'atlas mais est mentionné au Cadastre comme assiette communale non cadastrée. Il était pourvu jusqu'il y a peu d'un éclairage public communal. Il est bordé de villas et aboutit au sentier 70 qui est praticable et utilisé. Les propriétaires des N° 3 et 1a de la rue des Boissonnets ont décidé de placer une chaîne en travers du chemin en estimant que la partie en vert du chemin i 5 est privée . La problématique semble résulter d'une pratique en vogue en Brabant wallon dans les années 1960 et 1970 ,avec des lotissements dotés de voiries privées. Toujours est-il que le cadastre ne mentionne aucun caractère privé à cette voirie. Pour l'instant les piétons passent au dessus de la chaîne mais les véhicules se rendant au N°1 (au carrefour avec le sentier 70) n'y arrivent plus. Ce dossier aboutira probablement à l'initiative de ceux-ci devant le tribunal car il est indéniable que le public a utilisé le chemin librement pendant 30 ans au moins.

Villers-la-Ville Sart-Dames-Avelines 74 Affaire en cours

Le juge de paix avait décidé en janvier 2024 une visite sur place et les échanges de conclusions après cette visite ont eu lieu ensuite. Le jugement intervenu ce 18 décembre n'est toutefois qu'un jugement intermédiaire puisqu'il charge un expert géomètre de déterminer où passe le sentier 74. Dans ses considérations qui laissent déjà augurer de l'orientation de sa décision, le juge se base sur un jugement de la justice de paix de Wavre du 11 mai 1995 qui est combattu depuis longtemps par notre association et qui dit que l'exigence de la preuve de l'absence de tout passage par le public doit être interprétée de façon raisonnable (alors que la doctrine établie par Mme Déom qui fait autorité précise que c'est une preuve quasi diabolique c à d quasi impossible à donner sauf si une construction haute se situe sur le tracé.-) Le juge se base aussi sur l'arrêt de cassation du 7 mai 2009 (Grez-Doiceau) qui exige que le passage ait eu lieu sur le tracé précis de l'atlas et pas juste à côté.

Le juge écrit aussi « le sentier litigieux figure « théoriquement » à l'atlas des chemins vicinaux dans la mesure où force est au juge de paix de constater le caractère invisible du sentier litigieux , ainsi qu'il résulte des éléments actuels suivants qui constituent ensemble un faisceau de présomptions graves, précises et concordantes : la vue des lieux du 11.1.2024 n'a pas permis de constater l'existence physique du sentier litigieux. L'absence de trace physique du sentier litigieux est établie depuis l'année 1958 selon les pièces déposées par le riverain , il n'apparaît pas aux cartes ign de 1958, 1960 et 1965 ni sur les photos aériennes

de 1979 et 1997. Le recensement des sentiers effectué par la commune en 2003 le considérait comme invisible et aucun travail communal n'a été effectué sur le sentier. Il reconnaît que l'acte d'achat par le riverain mentionne le sentier. Le juge constate ensuite que les parties ne s'accordent pas sur le tracé du sentier et qu'il veut donc voir où passe réellement le sentier (il existe un problème de calage entre les plans. Le juge conclut dès lors à la nécessité de désigner un expert géomètre pour déterminer où se situe le sentier en partageant les frais entre le riverain et nous.

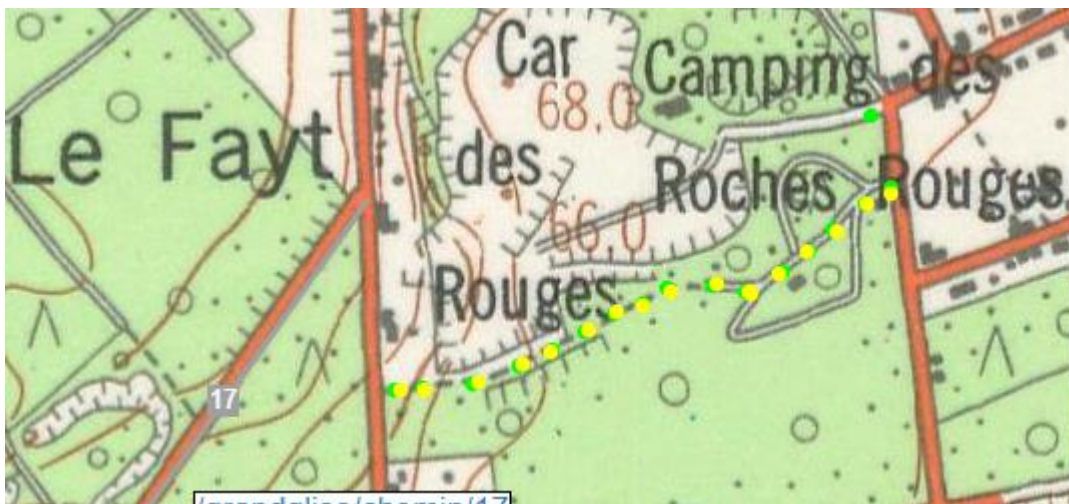
On retiendra de tout ceci que le juge fait état d'une jurisprudence obsolète de 1995 (qui semble avoir été prise avant l'avis de doctrine de Mme Déom). Le juge fait aussi état du fait qu'il n'a pas vu de sentier en 2024 lors de sa visite (le riverain est là depuis 2009 et a tout refermé. La végétation a fait le reste. Or le jugement de la cour d'appel de Liège du 19.11.2010 concernant Ciney est assez clair et rappelle qu'un embroussaillement actuel ne signifie pas qu'il en était ainsi il y a 30 ans. Depuis le 1.9.2012, c'est la période depuis le 1.9.1982 jusqu'au 31.8.2012 qu'il faut examiner. Une visite sur place actuelle, 12 ans après n'a aucune signification. Bref, il est probable que le juge de paix considérera après le rapport d'expertise que les utilisateurs ne démontrent pas qu'ils ont réellement utilisé le tracé du sentier mais le riverain ne démontre pas non plus que personne n'a pu y passer avant 2009 et donc il est probable que lorsque le jugement sera pris nous soyons obligé d'aller en appel car il s'agit d'une jurisprudence de justice de paix (la preuve « raisonnable ») qui sévit en Brabant wallon et qu'il faut absolument contrecarrer pour que l'arrêt de cassation du 13.1.1994 (qui exige l'absence totale démontrée de tout passage pendant 30 ans avant le 1.9.2012-) soit respecté.

Province de Hainaut

Beloeil Grandglise i2 Sentier reliant la rue Fayt à la rue des Rouges Roches via l'ancien camping.

Nous avons introduit en 2023 à la demande de membres locaux auprès de la commune un dossier visant à faire reconnaître l'usage public de ce sentier depuis plus de 30 ans. Nous avons corrigé notre demande en mai 2024 car la demande initiale commençait à la rue Fayt pour s'arrêter au camping que nous estimions une voie communale, La commune ne le voyant pas ainsi, nous avons précisé que la demande portait de la rue Fayt à la rue des Rouges Roches. Un nombre de témoignages significatifs était joint au dossier.

En décembre 2024, nous avons appris que le nouvel échevin considérait que puisque le tracé sollicité traversait une propriété communale, celle-ci n'avait pas à l'être. Nous lui avons répondu le 12 décembre que quand une propriété, fût-elle communale est traversée pendant 30 ans librement par le public, cela devient une servitude publique de passage. Nous attendons sa réaction.



En pointillé sur le plan le tracé sollicité (à présent entravé côté rue Fayt par une construction riveraine)

Ellezelles 176 Ellezelles Ellezelles 176 Recours au Conseil d'Etat

Nous avons reçu ce 20 décembre copie du rapport de l'auditeur du Conseil d'Etat qui nous donne raison sur le premier moyen invoqué (violation de l'article 9 du décret) mais pas sur la violation de la procédure de l'article 11. Notre avocat doit répondre dans les 30 jours aux mémoires de la commune et de 2 des 4 parties intervenantes. Le rapport de l'auditeur est suivi dans 75% des cas. (voir article détaillé dans ce numéro)

Sivry-Rance Elargissement du sentier 160 à la largeur d'un chemin

Demande d'application de l'article 29 du décret voirie à l'élargissement du sentier 160 dit "Chemin Mont-Jumont à l'ancienne carrière".

La commune de Sivry-Rance nous a répondu par délibération du 28.8.2024 qu'elle attendait notre demande d'application de l'article 29 du décret voirie (constat d'utilisation trentenaire) à la largeur d'un chemin pour le sentier 160 de Sivry qui a été utilisé comme tel pendant plus de 30 ans pour aller à la carrière qui s'y trouvait jadis puis à un ancien dépôt d'immondices et enfin pour accéder à des prairies. Affaire toujours en cours

Province de Liège

Burdinne Marneffe 27 i6 Article de presse en réponse à M. Hazette

'Notre ASBL Chemins de Wallonie, qui a défendu les sentiers fermés par le propriétaire du bois de Taille Gueule, à Burdinne, (ancien vicinal) a tenu à réagir face aux récents propos de Pierre Hazette. <https://www.lavenir.net/regions/huy-waremme/burdinne/2024/10/29/le-bois-de-taille-gueule-a-burdinne-surpris-de-lire-monsieur-hazette-denigrer-ainsi-notre-action-2MD5BMUCZBBP5EMHMFRCRMFYC4Y/>

Liège Liège i64 i65 i66 Bois de Naniot

La Ville de Liège décide d'aller en appel contre la décision de juste de première instance de ne pas reconnaître la servitude de passage sur les sentiers du parc.



Notre association se portera partie intervenante volontaire dans cette affaire en appel aux côtés du collectif « Naniot » constitué d'habitants du quartier Naniot mais il nous faudra réunir des témoignages d'utilisation du passage entre 1966 et 1996 car en 1996 la ville a envoyé au propriétaire un courrier malencontreux (du service propreté publique) qui pouvait lui laisser croire que le passage n'était qu'une tolérance.

Liège Grivegnée . Parc des Oblats

Le jugement est intervenu le 30 juillet . Notre action et celle des deux associations locales ont été déclarées non fondées avec condamnation aux dépens

Le juge indique que « *La visite des lieux a permis de constater que les sentiers litigieux ont une vocation ornementale pour les propriétaires successifs du fond des défendeurs. Leur revêtement fait de briquillons ou de terre battue diffère de celui du sentier public entretenu par la ville (béton délavé)* .

Le revêtement des premiers tronçons empruntés lors de la vue des lieux témoigne d'une assise solide qui ne traduit aucunement une vocation ornementale. De plus le fait que l'assise soit distincte de certains cheminements entretenus par la ville ne porte nullement à conséquence.

L'absence d'entretien par la ville de Liège n'emporte aucune conséquence quant au passage du public au cours des 30 dernières années. Le juge reconnaît que les tronçons que nous revendiquions étaient bien

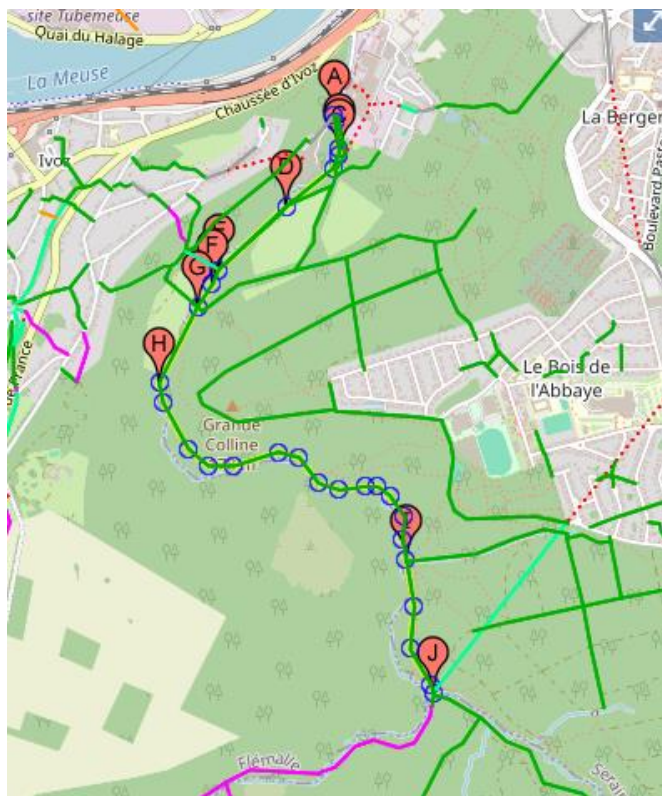
présents sur les cartes éditées par la ville mais il ajoute «*Il s'agissait de documents informatifs à vocation touristique, dépourvus de portée juridique* ». Or nous affirmons que le fait que les chemins aient été repris sur un document à vocation touristique justifie à suffisance que les personnes qui ont emprunté ces sentiers avaient la conviction d'emprunter des chemins publics. Le juge évoque aussi le fait que les tracés évoqués par les demandeurs ne correspondent pas aux sentiers empruntés lors de la vue des lieux. Or les cartes produites par nos soins étaient explicites et nous avons bien pu identifier les tronçons empruntés.

Ensuite le juge déclare : *Les témoignages déposés par les demandeurs attestent certes de la réalité du passage de promeneurs sur les sentiers litigieux depuis plus de 30 ans -le fait n'étant d'ailleurs pas contesté* ; « *Mais ce passage matériel (corpus) ne suffit pas à prouver la prescription acquisitive d'une servitude d'utilité publique. Les demandeurs ne démontrent pas l'existence de l'élément moral (animus) qui doit accompagner le passage- c à d la conviction des usagers d'emprunter un sentier public* ». Or la lecture des innombrables attestations, émanant par ailleurs de personnes dont la réputation et la légitimité n'est plus à démontrer , confirme que les auteurs de ces écrits empruntaient effectivement ces tracés avec la conviction d'emprunter une voirie communale. Il est interpellant de constater que le juge n'évoque d'aucune manière l'esprit qui animait les auteurs de ces attestations. (le texte ci-avant est rédigé par notre avocat en commentaire du jugement)

En concertation avec les deux associations locales nous avons cependant renoncé à faire appel de cette décision eu égard au fait que les sentiers litigieux n'étaient pas absolument indispensables au maillage des sentiers dans le parc des Oblats et étendaient juste ce maillage vers un coin du parc qui est désormais fermé. Nous devons aussi avouer que tant pour nous que pour les associations locales présentes, ce dossier était une démonstration flagrante du fait que la justice reste un problème d'argent avec un combat entre le pot de terre (nous) et le pot de fer (nos adversaires qui faisaient comprendre qu'ils useraient de tous les moyens juridiques possibles pour obtenir gain de cause, l'argent n'étant pas pour eux un problème alors qu'il l'était pour les associations demanderesses.

Ce dossier nous a laissé un goût amer.

Seraing **Seraing** **Lv713** **Ligne vicinale 713 de Seraing vers Neupré. Demande de reconnaissance article 29 du décret voirie**



En concertation avec des utilisateurs locaux de cet ancien vicinal qui traverse les bois entre le Val St Lambert et Neupré , nous avons déposé à la ville de Seraing le 14 décembre un dossier en vue d'obtenir du Conseil communal de Seraing le constat de l'utilisation publique du chemin concerné que le propriétaire ne veut brusquement plus laisser à l'usage public, mais, assez curieusement il ne semble vouloir interdire le passage que dans un sens tandis qu'il n'a placé aucun écriteau dans l'autre sens.

Les attestations nombreuses couvrent une période s'étendant de la fin de l'exploitation de la ligne (années 1950) à ce jour et devraient à notre sens convaincre le conseil communal de Seraing du bien-fondé de la demande.

Province de Luxembourg

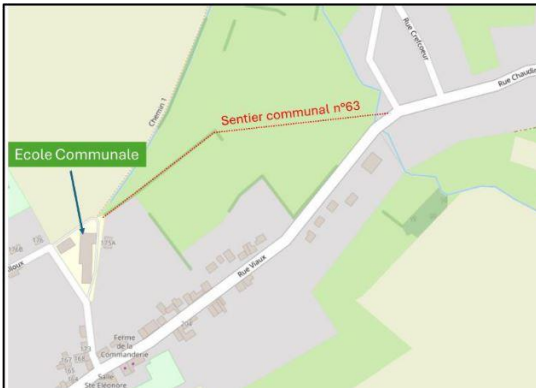
Meix-devant-Virton **Robelmont** **11**

Malgré plusieurs interventions auprès de la commune, nous n'obtenons pas que celle-ci se préoccupe de ce sentier car elle préfère ne pas s'opposer aux agissements du fermier qui a fermé le sentier.

Province de Namur

Andenne **Sclayn** **63** **Enquête Publique - Suppression partielle**

Chemins de Wallonie réagit contre cette suppression qui ne répond pas aux exigences du premier article du décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014, lequel stipule que « le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage ». En effet, la suppression proposée rendrait une autre section du sentier sans issue et aucun itinéraire de substitution n'est proposé pour compenser la suppression du sentier, ce qui entraîne un affaiblissement du maillage des sentiers et réduit les options de mobilité douce pour les usagers.



La commune a répondu favorablement à l'idée de réhabiliter ce sentier en le déplaçant légèrement.

Beuraing **Feschaux** **36** **Article l'Avenir**

Article l'Avenir : Beuraing, un particulier clôture des chemins publics depuis 30 ans : "Certains pensent qu'ils ont tous les droits" <https://www.lavenir.net/regions/namur/beuraing/2024/06/26/a-beuraing-un-particulier-cloture-des-chemins-publics-depuis-30-ans-certains-pensent-quils-ont-tous-les-droits-EFAUBZSA5RAUTDZLXTOKFGWNQQ/>

Ciney **Leignon** **29** **Audience**

Le 10 décembre ont eu lieu les plaidoiries pour ce dossier. Chemins de Wallonie est partie intervenante. Le jugement aura lieu le 21 janvier 2025. Les parties ont pu exposer leurs arguments devant le juge de paix qui s'est intéressé aux questions de propriété car il avait la conviction que les agriculteurs concernés n'étaient pas propriétaires ou exploitants de part et d'autre du chemin 29 (ce qui leur aurait fait perdre l'intérêt à la cause mais manifestement il s'agissait de données cadastrales pas à jour.) Pour le reste, chaque partie (la commune et nous en partie intervenante), les agriculteurs concernés par ailleurs ont fait état des arguments déjà développés antérieurement et notamment le fait que le chemin a été réhabilité en 2007, soit durant la période importante (entre 1982 et 2012). Les parties ont aussi beaucoup parlé du site www.chemins.be et notamment du fait que le chemin 29 s'y trouve en couleur fuchsia comme ci-dessus (c à d « statut incertain ». Nous avons pu expliquer que ce statut est lié à la partie initiale du chemin (100 m à Ychippe) où il est doublé par un raccourci (le 74) tandis qu'une construction se trouve sur la partie en fuchsia sans que l'on dispose d'une date de suppression de cette partie. Le reste du chemin est en vert c à d praticable. Le juge s'est aussi intéressé à la partie du chemin en amont et en aval de celle traversant les prairies des agriculteurs concernés par ce procès.

Quand la décision civile sera intervenue, le juge pénal de Namur pourra se ressaisir du dossier introduit auprès de lui par le Parquet.

Namur **Dave** **i17** **i18** **i20** **Conseil Communal - Reconnaissance**

Le Conseil communal de Namur du 28 mai 2024 a reconnu comme chemins communaux les voiries innomées i17, i18 et i20. Utilisés depuis plus de 30 ans et fermés ces dernières années abusivement par des propriétaires riverains, ces chemins seront bientôt réouverts et accessibles au public.

Une discussion juridique était née après la délibération communale car les services juridiques communaux concernés avaient mentionné que les chemins i 17, i18 et i 20 étaient versés « dans le domaine public communal » à titre de servitudes publiques de passage. Le service juridique estimait après coup qu'il eût fallu mentionner « dans la voirie communale ». Un projet de modification fut proposé en septembre en ce sens mais rencontra l'hostilité d'un candidat aux élections sur la liste du bourgmestre et le projet fut retiré. Nous avons écrit à la ville que la mouture de la délibération de mai avec la mention « dans le domaine public communal » nous paraît pertinente et qu'on peut s'en tenir là. Le dossier n'est plus revenu au conseil et donc la délibération de mai 2024 a pris effet.

Onhaye Onhaye 7 Interpellation des promeneurs

Des utilisateurs du chemin ont été interpellés par un riverain prétendant que le chemin est privé. Sur l'atlas, on peut lire "chemin reconnu propriété particulière de M. de Halloy par délibération du conseil communal du 11 août 1846". Cette délibération du 11 août 1846 concerne deux voiries. Le conseil communal a délibéré différemment pour les 2 cheminements:

- pour le 7, la délibération communale ne parle que de la propriété de l'assiette, pas du DROIT de passage_
- pour le 28, la délibération communale porte sur le droit de passage, l'assiette étant déjà propriété de de Halloy

Sur cette base, il nous semble que le chemin n° 7 serait bien public (servitude publique de passage) mais le Commissaire Voyer de la Province de Namur aurait un avis différent. Nous essayons de clarifier la situation.

Philippeville Roly 2 7 Propriétaire d'un bois à Philippeville, le comte Renaud du Parc Locmaria souhaite privatiser deux chemins publics : il intente une action en justice contre la Commune"

Ces deux chemins forestiers en forme d'Y sont contestés par le propriétaire riverain qui affirme qu'ils ne sont plus utilisés depuis plus de 30 ans au 1.9.2012. Il a cité la ville de Philippeville devant la justice de paix puis notre association et l'un de nos membres se sont portés parties intervenantes volontaires pour soutenir la commune dans ce dossier et notamment pour fournir des attestations d'utilisation.

Le juge a ordonné une visite sur place et a notamment vu les piquetages du tracé réalisés par le géomètre commissaire voyer provincial. Le chemin est entièrement praticable mais la situation actuelle est sans grand intérêt . C'est la situation entre 1982 et 2012 qui devra être démontrée. Aucun obstacle infranchissable ne se trouve sur le tracé en tous cas;

Un calendrier a été fixé pour les échanges de conclusions.

Article L'Avenir : <https://www.sudinfo.be/id872919/article/2024-08-27/proprietaire-dun-bois-philippeville-le-comte-renaud-du-parc-locmaria-souhaite>

CONSEIL D'ETAT ELLEZELLES - Sentier 176 RAPPORT DE L'AUDITEUR

Résumé des antécédents : Chemins de Wallonie avait lutté contre la suppression du sentier 176 et avait obtenu gain de cause en recours auprès du Ministre malgré la décision communale. Mais la décision du Ministre avait été contestée par Maître Uyttendaele au nom des riverains devant le Conseil d'Etat car prise hors délai selon la nouvelle jurisprudence du Conseil d'Etat. Toutefois le Conseil d'Etat donnait à Chemin de Wallonie le droit d'introduire un recours, n'étant pas responsable de la décision tardive du Ministre.

Nous avons introduit ce recours et les échanges de conclusions ont été fait. On attendait le rapport de l'auditeur qui vient d'arriver et nous reproduisons ci-après de larges extraits des commentaires que fait notre avocat sur ce rapport car plusieurs points de droit relatif à la voirie y sont mis en exergue.

Rapport de Monsieur l'Auditeur adjoint LEJEUNE de ce 19 novembre 2024 ainsi que les derniers mémoires de la Commune d'ELLEZELLES et des parties intervenantes de ce 18 décembre 2024. (Commentaires de notre avocat)

1° l'Auditeur considère que notre requête en annulation est recevable au regard de l'arrêt 258.420 rendu par le Conseil d'Etat.

le champ des compétences de l'autorité communale telles que visées dans ladite disposition.

2° pour ce qui est de la recevabilité de la requête en intervention des riverains, Monsieur l'Auditeur note que deux des quatre requêtes sont arrivées hors délais et ne sont pas recevables

Le grief selon lequel l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation à cet égard n'est pas fondé, la commission d'une telle erreur n'étant pas démontrée à suffisance".

3°, pour ce qui est du premier moyen, Monsieur l'auditeur rappelle l'historique des travaux parlementaires relatifs à l'article 9 du Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie pour conclure que : "Compte tenu de tout ce qui précède, il y a lieu de considérer que même si les décisions sur les demandes de suppressions de voiries communales ne sont pas expressément mentionnées à l'article 9, § 1er, alinéa 1er, du décret du 6 février 2014 précité, ces décisions doivent également :

Toutefois, pour ce qui est des mesures alternatives envisagées, Monsieur l'Auditeur estime que :

- tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication :

"Ce motif est inadéquat, dès lors qu'il **ne permet pas de comprendre en quoi « la suppression ne porte pas atteinte au renforcement du maillage », comme l'affirme l'autorité**. En effet, à **supposer même que toutes les voiries visées par cette dernière soient praticables, ce qui ne ressort pas du dossier administratif, la suppression du tronçon du sentier n°176 en cause aurait précisément pour effet supprimer un élément du maillage existant sans compensation équivalente, a fortiori dans la mesure où les itinéraires alternatifs proposés ne relient pas les voiries existantes aux mêmes endroits et constituent des parcours plus longs, comme en l'espèce**.

- être motivées eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics.

Pour arriver à la conclusion précitée, l'autorité se réfère également au fait, en substance, que l'aménagement d'une piste cyclable et d'un trottoir sur la rue de Frasnes seraient prévus au plan d'investissement communal 2019-202150.

Dans cette mesure, le moyen pris de la violation de l'article 9 du décret du 6 février 2014 précité est recevable, cette disposition devant être interprétée, pour donner effet utile à l'article 11 dudit décret et conformément à l'intention claire du législateur exprimée dans les travaux préparatoires du décret, **comme s'appliquant également aux décisions relatives aux demandes de suppression de voiries communales**".

Ce motif **ne permet pas de comprendre en quoi la réalisation de ces aménagements permettrait de renforcer le maillage existant, dès lors que la réalisation de tels aménagements ne relève pas des compétences attribuées aux autorités en matière de voirie communale. La réalisation de tels aménagements relève en effet de l'équipement d'une voirie existante et non du tracé des voiries existantes ou à créer**.

Ensuite, pour ce qui est du fondement du moyen, Monsieur l'Auditeur revient sur la notion de maillage, sur le tracé du sentier n° 176 ainsi que sur les alternatives proposées par la Commune.

Cette question est donc étrangère à l'amélioration du maillage des voiries communales, dès lors qu'elle concerne uniquement l'équipement d'une voirie existante.

A cet égard, Monsieur l'Auditeur conclut dans un premier temps que :

Le premier moyen est fondé dans la mesure de ce qui précède".

"A la lecture de ce courrier, la partie adverse, dans la motivation formelle de l'acte attaqué, a valablement pu considérer que la demande était justifiée au regard des « compétences dévolues à la commune en termes de propreté, de salubrité, de sûreté et de tranquillité » auxquelles l'article 9, § 1er, du décret du 6 février 2014 précité renvoie, dès lors que les riverains y dénoncent notamment l'impact du sentier litigieux en termes de propreté, de tranquillité et de sécurité, à savoir le risque d'accidents liés à la divagation des animaux, ce qui rentre dans

Nous ne pouvons également que nous réjouir de cet avis de l'auditeur quant aux mesures alternatives proposées par la Commune en ce qu'elle porte directement atteinte au maillage.

4° pour ce qui est du second moyen, Monsieur l'Auditeur considère que :

"La requérante **ne démontre pas en quoi l'autorité n'aurait pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause quant à « la justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics »**, alors qu'une telle justification figure dans ce courrier.

Par ailleurs, la requérante **avait bien connaissance de ce courrier lorsqu'elle a participé à l'enquête publique portant sur la demande de suppression de la voirie en cause, dès lors que la réclamation qu'elle a envoyée dans le cadre de cette enquête reproduit des extraits de ce courrier.**

Elle n'a dès lors été **privée d'aucune garantie** lors de l'organisation de l'enquête publique, dès lors qu'elle a pu se prononcer sur la justification contenue dans ce courrier.

Enfin, si, certes, à l'article 1er du dispositif de l'acte attaqué, l'autorité décide « d'accepter la demande de suppression de la partie du sentier n° 176 suivant le plan modificatif dressé par monsieur Mersch Bernard », ce qui pourrait a priori laisser penser qu'un plan modificatif de la demande de suppression initiale aurait été déposé en cours de la procédure, il ne ressort pas du dossier administratif et de la motivation formelle de l'acte attaqué qu'un tel plan aurait effectivement été déposé.

Au contraire, selon la motivation formelle de l'acte attaqué, la demande introduite le 15 octobre 2020 contenait notamment « le plan d'alignement dressé par monsieur Mesch Bernard modifié en conséquence et reprenant en rouge la partie à supprimer » ainsi que « le tableau descriptif de la modification projetée mentionnant que la superficie à désaffecter est de 483 m² ».

Tout laisse donc à penser que, en visant un « plan modificatif » dans le dispositif de l'acte attaqué, l'autorité visait en réalité les plans joints à la demande de suppression, sur lesquels la situation projetée, et donc « modifiée » par rapport à la situation existante, est représentée.

Rien ne permet par ailleurs d'affirmer que les plans joints à la demande déposée le 15 octobre 2020 n'auraient pas été soumis à la consultation du public lors de l'enquête publique organisée du 15 janvier 2021 au 15 février 2021.

Dès lors, le grief selon lequel le « plan de Monsieur Bernard MERSCH n'a pas été soumis à la consultation du public lors de l'enquête publique » n'est pas fondé.

En conclusion, le second moyen n'est pas fondé".

Pour rappel, nous savons que ce moyen était plus fragile et qu'il semblait difficile d'aboutir à une annulation sur ce fondement.

5° pour ce qui est **des derniers mémoires**, sur le premier moyen, la Commune réfute la thèse de Monsieur l'Auditeur en ces termes :

"Tout d'abord, Monsieur l'Auditeur considère qu'il ne ressortirait pas du dossier administratif que tous les sentiers alternatifs, soit les sentiers n° 94, 177 et n° 189, sont bien praticables.

En ce qui concerne le sentier n° 189, sa praticabilité n'est pas contestée par la requérante et l'inventaire des chemins et sentiers du service de cartographie de la province du Hainaut le renseigne d'ailleurs comme étant praticable (pièce n° 14 du dossier administratif).

En ce qui concerne les sentiers n° 94 et 177, l'inventaire des chemins et sentiers du service de cartographie de la province du Hainaut renseigne qu'ils seraient à tout le moins partiellement accessibles, de sorte que leur combinaison permet d'emprunter le sentier n° 177 depuis la rue de Lessines jusqu'au sentier n° 94 qui mène sur la rue de Frasnès.

Les sentiers n° 94 et 177 traversent des terres cultivées, ce qui oblige certes les piétons à reconstituer leur tracé après chaque intervention sur les terres par l'agriculteur. Toutefois, contrairement au tronçon supprimé du sentier n°176, ces sentiers ne sont entravés par aucun obstacle physique de sorte que leur praticabilité n'est pas compromise.

Par conséquent, les sentiers n° 94, 177 et 189 sont accessibles et praticables. [...]

Alors que Monsieur l'Auditeur relève, à juste titre, que l'administration dispose d'un pouvoir d'appréciation pour définir la notion de « maillage », il reproche ensuite, contradictoirement, à la décision attaquée d'avoir pour effet de « supprimer un élément du maillage sans compensation équivalente ».

En considérant que la suppression partielle du sentier n° 176 aurait été sans compensation équivalente et que, pour cette raison, elle ne viserait pas à améliorer le maillage, Monsieur l'Auditeur :

-D'une part, conditionne en réalité toute suppression de voirie à une « compensation équivalente », alors qu'une telle compensation équivalente n'est pas exigée par le législateur ; et

-D'autre part, impose son appréciation sur ce qu'il y a lieu d'entendre par la notion de « maillage », alors que son contour relève de l'appréciation de l'administration.

Or, il n'appartient pas au Conseil d'Etat, de substituer son appréciation de la notion de maillage à celle de la Commune d'Ellezelles, comme le fait pourtant Monsieur l'Auditeur aux termes de son rapport.

Par ailleurs, la preuve que l'appréciation de la Commune d'Ellezelles procéderait d'une erreur manifeste d'appréciation n'est pas invoquée. La circonstance qu'elle n'ait pas la même conception que Monsieur l'Auditeur de ce que doit être le maillage n'implique pas que la décision attaquée constituerait une décision dénuée de toute raison, qu'aucune autre autorité administrative placée dans les mêmes circonstances de droit et de fait n'aurait pu adopter.

En tout état de cause, même à considérer que la suppression partielle du sentier litigieux doit nécessairement s'accompagner d'une « compensation équivalente » comme le soutient Monsieur l'Auditeur -

quod non -, une telle « compensation équivalente » existe en l'espèce. En effet, les usagers faibles disposent de plusieurs alternatives comparables via les sentiers n° 94, 177 et 189 (voir à cet égard les pages 13 à 17 du mémoire en réponse de la Commune d'Ellezelles). Bien que ces sentiers soient légèrement plus longs que le tracé du sentier n°176, cette différence ne prolonge le temps de parcours des piétons que de quelques minutes seulement pour atteindre les mêmes points de départ et d'arrivée que le tracé du sentier n° 176.

A cet égard, précisons que la notion de « compensation équivalente » implique une alternative comparable, et non identique. Exiger que la suppression d'une voirie communale soit compensée par une alternative reliant les voiries existantes aux mêmes endroits et ayant la même longueur que la voirie supprimée serait non seulement irréaliste, mais également disproportionné. **Par conséquent, les sentiers n° 94, 177 et 189 constituent des compensations équivalentes au tronçon du sentier n°176 qui a été supprimé.**

Ensuite, relevons que le tronçon du sentier n° 176 supprimé par la décision attaquée était à tout le moins partiellement inaccessible et impraticable.

La délibération du Conseil communal du 19 juin 2020 sur lequel se fonde la décision attaquée le relève d'ailleurs comme suit : « l'inventaire des chemins et sentiers de l'entité réalisé par le service de cartographie de la province du Hainaut courant 2012 renseigne que ce sentier n'est praticable que sur une partie de sa longueur » (pièce n° 1 du dossier administratif). En effet : l'assiette du sentier était constituée d'un talus, le rendant impraticable (pièce n° 5 du dossier administratif) ; de nombreux arbres se trouvaient sur l'assise du sentier, dont certains d'un diamètre de plus d'un mètre (pièce n° 5 du dossier administratif) ; les prairies traversées par ce tronçon étaient occupées par des chevaux.

En ce qui concerne la partie du tronçon supprimé du sentier n° 176 non renseignée par des pointillés sur l'extrait reproduit ci-dessous, même à considérer qu'elle était accessible et praticable au moment de sa suppression, elle menait à une impasse (voir l'extrait ci-dessous). Dès lors, cette partie était en tout état de cause dépourvue de toute utilité.

Pour ce qui est des travaux de voiries de la rue de FRASNES, la Commune estime que :

"Monsieur l'Auditeur considère que le motif reposant sur le plan d'investissement 2019-2021, qui prévoit notamment des travaux de réfection des trottoirs et la création de pistes cyclables rue de Frasnes, auquel se réfère la décision attaquée, ne permettrait pas de comprendre en quoi ce plan d'investissement renforcerait le maillage, dès lors que « la réalisation de tels aménagements ne relève pas des compétences attribuées aux autorités en matière de voirie communale » selon Monsieur l'Auditeur.

Le Conseil d'Etat ne peut, comme le fait Monsieur l'Auditeur, substituer son appréciation à celle de l'administration en considérant que le plan d'investissement 2019-2021, qui prévoit notamment des travaux de réfection des trottoirs et la création de

pistes cyclables rue de Frasnes, ne pourrait pas participer à l'amélioration du maillage.

Comme exposé ci-avant, la notion de « maillage » relève de l'appréciation de l'administration, et en l'espèce de celle de la Commune d'Ellezelles, de sorte que seule une erreur manifeste d'appréciation dans son chef pourrait être censurée par Votre Conseil, ce qui n'est pas démontré.

La Commune d'Ellezelles a considéré - à juste titre - que ces travaux projetés, qui visent notamment à améliorer la qualité des voiries pour les usagers faibles et à leur garantir des voiries praticables et sécurisées, participent à l'amélioration du maillage.

En effet, les usagers faibles pourront emprunter, et ce en toute sécurité, le tronçon encore existant du sentier n° 176 qui mène à la rue de Frasnes, et emprunter la rue de Frasnes jusqu'à la rue de Fourquepire. Ce tracé constitue d'ailleurs également une compensation équivalente au tronçon supprimé du sentier n° 176.

Eu égard à ce qui précède, la décision attaquée repose bien sur des motifs adéquats.

Le premier moyen doit par conséquent être déclaré partiellement irrecevable et non fondé.

Quant à elle, les parties requérantes estiment que :

"Les parties intervenantes se réfèrent essentiellement aux éléments développés dans leur mémoire en intervention.

Le motif invoqué par la partie adverse dans l'acte attaqué relatif à « l'existence et la praticabilité de voiries communales alternatives » ainsi que le renforcement de ces voiries communales alternatives **peuvent justifier à suffisance la suppression partielle du sentier n° 176.**

Il faut admettre que certaines voiries deviennent inutiles et que leur maintien ne contribue pas aux objectifs du décret du 6 février 2014. La volonté pour la partie adverse de concentrer ses efforts et son budget sur certaines voiries en vue de renforcer le maillage des voiries et la mobilité - tel que cela ressort du PIC et du « plan sentier » - permettent de comprendre en quoi la suppression ne porte pas atteinte au renforcement du maillage.

.Le maintien d'une voirie inexistante en fait disperse l'action de la partie adverse dans l'exercice de sa compétence en la matière et ne lui permet pas de poursuivre le renforcement du maillage en tant qu'objectif fixé par le décret du 6 février 2014.

La décision attaquée repose sur des motifs qui permettent à tout un chacun de comprendre pourquoi la partie adverse a décidé d'accorder la suppression partielle du sentier n° 176 et en quoi cette suppression répond aux objectifs du décret du 6 février 2014.

Pour le surplus, les parties intervenantes renvoient à leur requête en intervention".

NOS CONCLUSIONS : L'Avis de l'Auditeur nous est donc favorable sur le premier moyen (violation de l'article 9 du décret) car, pour lui, cet article s'applique aussi aux décisions relatives aux suppressions de voiries conformément à l'article 11 et aux travaux parlementaires .

Il considère aussi que l'argumentaire communal (qui dit que la piste cyclable et le trottoir rue de Frasnes compensera la suppression du sentier 176) ne peut être retenu car de tels aménagements relèvent d'une autre police (urbanisme) car concerne l'équipement des voiries.

Le second moyen (où nous indiquons que le plan du géomètre n'avait pas été soumis à l'enquête publique) n'est pas retenu par l'auditeur car pas démontré. (mais, nous manquons d'éléments pour prouver la faute administrative)

Il propose donc d'annuler l'acte attaqué(c à d la délibération du conseil communal du 1.2.2022 décidant de supprimer le sentier 176)

Un rapport d'auditeur est suivi dans ¾ des cas par le Conseil d'Etat mais en l'occurrence notre avocat doit encore répondre dans les 30 jours aux arguments fournis par la commune et les 2 riverains sur 4 dont les requêtes ont été considérées recevables.

Suite au prochain épisode...

A.S.

Le serment des autorités communales.

« Je jure obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge ! »

C'est par ces mots que les bourgmestres, échevins, présidents de CPAS et conseillers communaux ont prêté serment lundi 2 décembre 2024... mais à quoi cela les engagent-ils ?

Cet engagement porte sur le respect de la constitution et des lois de notre pays.

D'abord la constitution, quel intérêt en matière de petite voirie et que retrouve-t-on dans la constitution ?

- On y explique notamment que les belges sont **tous égaux devant la loi** ce qui implique que l'autorité communale ne peut en aucun cas favoriser l'une ou l'autre personnes dans quelque domaine que ce soit. Par exemple : l'autorité communale ne peut en aucun cas faire fi d'ignorer une infraction en matière de voirie communale (obstruction à l'aide de branchage, barrières, panneaux dissuasifs...) parce que le contrevenant serait un ami proche, une personne fortunée ou tout simplement quelqu'un d'influent.
- La **liberté d'aller et venir** est également une composante essentielle de la liberté individuelle prévue à l'article 12 de la Constitution. Nous avons tous le droit d'aller et venir sur les voies publiques et nul ne peut en empêcher l'usage. C'est à l'autorité communale de garantir l'accès à toutes les voies publiques. Si elles ont connaissance d'un obstacle à la circulation publique ou qu'un citoyen les interpelle pour leur indiquer une obstruction, elles n'ont d'autre choix que de prendre les mesures pour faire procéder à l'enlèvement de ces obstacles.



Quant aux « lois du peuples belge », on y retrouve tous les règlements (de police, provinciaux, communaux...), décrets (voiries, environnement...) et Codes (Forestiers, Code de la démocratie locale et de la décentralisation...). L'autorité communale se doit donc de veiller au respect des dispositions du décret relatif à la voirie communale et donc la sûreté et la commodité du passage sur les voies publiques ; « laisser faire » ou faire fi d'ignorer une infraction, ce serait se rendre complice et donc être « hors-la-loi ».

Qui fait quoi ?

Selon les dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (article L1123-23), « *Le collège communal est chargé de l'exécution des lois, des décrets, des règlements et arrêtés de l'État, des Régions et Communautés, du conseil provincial et du collège provincial, lorsqu'elle lui est spécialement confiée ;*

Et entre autres :

- *des alignements de la voirie en se conformant, lorsqu'il en existe, aux plans généraux adoptés par l'autorité supérieure ;*
- *des actions judiciaires de la commune, soit en demandant, soit en défendant ;*
- *de faire entretenir les chemins et les cours d'eau, conformément aux dispositions législatives et aux règlements.*

Quant aux conseillers communaux, de manière générale ils « contrôlent » le travail réalisé par le collège communal et ont accès à tous les dossiers qui concernent la commune. En matière de voirie communale, ils participent (votent) aux décisions de modification, création ou suppression de voiries communales.

Chez qui faut-il se plaindre en cas de complaisance de la part de l'autorité communale envers un contrevenant ? L'autorité qui est chargée de contrôler les communes est le Ministre des pouvoirs locaux mais un bourgmestre pourrait également être dénoncé au Comité P.

En résumé, l'autorité communale ne fait pas ce qu'elle veut et se doit de respecter la « LOI », c'est à cela qu'elle s'est engagée le 2 décembre dernier en prêtant serment.

Durant cette législature, il sera peut-être nécessaire de leur rappeler qu'ils ont prêté serment et se sont engagés à faire respecter le droit pour tous d'aller et venir sur les voies publiques.

Dominique Bernier

QUESTIONS PRATIQUES D'INTERPRETATION ET DE PORTEE DES DEUX PREMIERS ARTICLES DU DECRET DU 6.2.2014 SUR LA VOIRIE COMMUNALE

QUESTION 1 L'article 1^{er} du décret du 6.2. 2014 fixe ses buts. Ceux-ci doivent-ils toujours être rencontrés ?(préservé l'intégrité, la viabilité, l'accessibilité, le maillage des voiries communales)

Comme dans tout décret, l'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 entré en application le 1.4. 2014 détermine les buts poursuivis. Le décret a pour but de « *préservé l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales ainsi que d'améliorer leur maillage.* »

Que signifient concrètement ces termes ?.

« *Préserver l'intégrité de la voirie* » est cité en premier lieu comme préoccupation majeure et vise évidemment à enrayer les actions des usurpateurs, prédateurs et autres accapareurs à l'encontre de la totalité du domaine de la voirie communale. Le fait que cet objectif figure en tête est évidemment un indice de l'importance majeure que les communes doivent y accorder, importance qui n'est pas toujours comprise au niveau local.

« *la viabilité* » est le bon état tant matériel que juridique permettant d'y assurer la circulation. Là aussi il s'agit d'un objectif majeur orienté à la fois vers une qualité pratique et administrative.

« *l'accessibilité* » est la possibilité matérielle et juridique de pouvoir utiliser la voirie.

« *L'amélioration du maillage* » est une notion reprise du CWATUPE (art 129bis abrogé) qui suppose que toute modification apportée à la voirie doit en améliorer le réseau. L'amélioration d'un réseau de voirie ne se conçoit pas vraiment en une simplification de celui-ci car un réseau ou maillage amélioré suppose au contraire une densification du maillage et non pas des « trous » non-desservis par ce réseau.

Et comment faut-il aborder une « actualisation du réseau de la voirie » dans une commune qui s'avère en réalité simplifier de manière évidente le réseau existant pour ne laisser subsister que les voiries principales à l'exclusion de celles, moins marquantes qui assurent des liaisons locales souvent affectées au trafic lent, piétonnier ou non motorisé ?

On trouve à cet égard une réponse dans le libellé du 2^{ème} alinéa de l'article 1^{er} qui aborde l'actualisation du réseau de voiries communales . Cette actualisation est définie comme suit : « *La confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs* ».

Certes, la suppression de voirie y est aussi évoquée au même titre que la confirmation des voiries déjà utilisées , le déplacement de certaines d'entre elles ou la création de voiries pour coller à des

situations de fait ou de droit mais l'objectif à poursuivre dans l'ensemble du processus reste de veiller à renforcer le maillage (c à d le rendre plus dense) pour rencontrer notamment les besoins de mobilité douce, tant présents que dans le futur.

Par conséquent, toute actualisation ou modification de voirie qui ne rencontrerait pas ces objectifs de densification du réseau et de rencontre des besoins de mobilité douce actuels ou futurs constituerait une violation de l'article 1^{er} du décret et doit être dénoncé au cours des enquêtes publiques par tous les défenseurs de la voirie en se basant sur cette disposition de base du décret.

Il n'y a pas encore de jurisprudence basée sur le nouveau décret mais il ne faut aucun doute que toute décision de suppression de voirie où le maillage du réseau serait ainsi malmené et simplifié, prêterait assurément le flanc à une possibilité d'annulation pour violation de ces dispositions de l'article 1^{er} du décret. Il faudra en tous cas que l'autorité statuant sur une telle suppression soit particulièrement motivée quant à son impact sur le maillage du réseau de voirie.

Ces buts de préservation de l'intégrité, de la viabilité, de l'accessibilité et du maillage des voiries communales constituent la pierre angulaire du décret et doivent être rencontrés conformément d'ailleurs à l'article 9, alinéa 2 du décret qui exige que « *toute décision communale sur la création ou la modification d'une voirie communale doit assurer ou améliorer le maillage des voiries, faciliter les cheminements des usagers faibles et encourager l'utilisation des modes doux de communication.* ». La suppression d'une voirie étant aussi une modification de la voirie, il importe donc que tout qui souhaite en supprimer une soit amené à justifier le fait que cette suppression n'affectera pas vraiment le maillage des voiries ou les cheminements des usagers faibles ainsi que l'utilisation des modes doux de communication (à pied, à cheval, à vélo)

Dès lors les défenseurs de la petite voirie prendront systématiquement soin, au cours des enquêtes publiques de souligner le fait que telle ou telle suppression de voirie projetée enfreint les objectifs de l'article 1^{er} et les exigences de l'article 9 alinéa 2 du décret car toutes les modifications au réseau doivent avoir pour objectif d'assurer et d'améliorer le maillage des voiries. On constatera aussi que les liaisons spécifiquement dédiées aux modes doux sont particulièrement visées dans cette protection spécifique voulue par le législateur.

Question 2 Quelle est la portée des définitions visées à l'article 2 du décret ?

L'article 2 du décret ne comprend que 9 définitions alors que les notions utilisées en matière de voirie sont très nombreuses.

. Il va évidemment de soi que l'ensemble de ces définitions revêt un but explicatif mais ne saurait atteindre un niveau de fait juridique comparable à une définition du décret. Les définitions du décret sont ci-après analysées :

2 a) Voirie communale et voirie publique (ou voie publique) Différence ?

Voirie communale « *voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances, qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale* »

Cette notion de base (qui fusionne l'ancienne voirie vicinale et l'ancienne voirie innomée) peut-elle être confondue avec la notion de « voie publique » ?

L'exposé des motifs du décret précise (sans se prononcer) « *La notion de voirie publique est une notion de pur fait : une voirie est publique dès l'instant où elle est accessible au public. L'assiette d'une voie publique peut aussi bien appartenir aux pouvoirs publics qu'à un particulier. Dès l'instant où une voirie est publique, elle se voit appliquer les charges et obligations découlant de la police de la voirie.* ». Ensuite il cite l'arrêt de cassation du 14.9.1978 : « *Une voie de communication accessible à la circulation du public est une voie publique, même si elle a été ouverte par un particulier et que le sol sur lequel elle est établie continue à appartenir à ce dernier. En ce cas, elle est soumise à toutes les obligations et charges qui découlent de la police de la voirie, c à d non seulement les règles destinées à garantir la liberté, la sécurité et la salubrité de la circulation mais aussi celles qui concernent l'administration de la voie, notamment son alignement et son tracé* ».

On remarquera évidemment que la notion principale de la « voie » ou « voirie publique », à savoir son affectation au public, même si l'assiette appartient à un particulier, est récupérée par la définition de la « voirie communale » donnée par le décret.

Les deux notions ne sont pas pour autant synonymes car la voirie communale est explicitement gérée par la commune qui la reconnaît comme sienne tandis qu'elle a les mêmes obligations de police (sécurité) à l'égard de la voie publique sans nécessairement vouloir le reconnaître.

Pour imaginer la compréhension de la nuance entre les deux, il peut être affirmé que la voirie communale est à la voie publique ce que l'enfant légitime est à l'enfant naturel. En effet comme l'enfant légitime et l'enfant naturel ont un lien avec leur géniteur commun qui représente pour eux l'autorité, la voirie communale et la voie publique ont un lien (l'autorité de police) avec la commune mais la voirie « communale » est reconnue comme telle par la commune qui l'assume tandis que la commune a les mêmes responsabilités de police à l'égard d'une voie publique, laquelle n'est pas nécessairement reconnue comme communale.

Dans les faits, la responsabilité communale est la même mais elle est « volontaire » à l'égard de la voirie communale et « subie » à l'égard de la voie publique.

Il faut évidemment citer des cas concrets pour comprendre la différence : un chemin ou sentier non mentionné à l'atlas ni au cadastre, établi probablement par un particulier pour relier deux points mais utilisé de fait par tous depuis très longtemps comme raccourci sans que le propriétaire s'en émeuve et où la commune a fini par apporter des pierrailles voire du tarmac ou une signalisation routière et donc de facto gérée par la commune est une voirie communale.

Par contre, le même chemin ou sentier non mentionné à l'atlas ni au cadastre, établi probablement par un particulier pour relier deux points mais utilisé de fait par tous depuis très longtemps comme

raccourci sans que le propriétaire s'en émeuve et où la commune n'a jamais rien fait comme aménagement ni signalisation est de facto une voie publique et la commune pourra être poursuivie si par exemple le chemin ou sentier longe un précipice et qu'un enfant y tombe.

En réalité, dès qu'il pourra être prouvé que le public y circule de fait depuis 30 ans dans les conditions de l'arrêt de cassation du 20.5.1983 (ou de l'article 27 du décret du 6.2.2014), le caractère de voie publique de cet itinéraire pourra être prouvé et la commune aura tout intérêt à le sécuriser d'initiative dès qu'elle constatera que le public y circule depuis 30 ans car ses obligations de police (sécurité) y sont les mêmes que sur une voirie communale qu'elle aurait reconnue ou entretenue.

Et si une commune, saisie par des utilisateurs en application des articles 27 à 29 du décret, et plus particulièrement de l'article 29, refuse de constater la création d'une voirie communale par 30 ans d'usage du public, cela ne l'exonérera en rien de ses obligations de sécurité sur toute voie publique, y compris celle-là, si la personne qui subit un accident sur cet itinéraire cite la commune en dommages et intérêts et parvient à convaincre le juge que le public y circule depuis plus de 30 ans selon les conditions de l'arrêt de cassation du 20.5.1983.

2 b) Modification et suppression d'une voirie communale : Portée des notions.

La définition du décret stipule : « *Modification d'une voirie communale : élargissement ou rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries* »

La disposition (qui avait été insérée auparavant dans le CWATUPE suite à un arrêt du Conseil d'Etat qui avait considéré comme « modification de voirie » le simple changement de son équipement au sein même de l'assiette publique existante) vise en réalité à éviter que des modifications de l'équipement d'une voirie ne sortant pas de l'assiette de celle-ci, soient considérées comme modification de la voirie.

Pour qu'il y ait modification, il faut donc toucher aux limites extérieures de la voirie, soit en élargissant ces limites, soit en les rétrécissant.

Une suppression de voirie (dont la définition ne figure pas dans le décret) est en fait un rétrécissement extrême de la voirie, jusqu'à sa disparition mais est-elle aussi par ailleurs une modification de voirie ?

On pourrait croire que oui en application de ce qui précède mais les deux notions ont été traitées séparément dans les articles 7 et suivants du décret, et notamment dans deux paragraphes distincts à l'article 9, de sorte que l'on ne peut systématiquement considérer la suppression de voirie comme une « modification extrême » mais que l'on doit considérer que la suppression est en réalité une opération soumise à des exigences spécifiques distinctes de celles des modifications de voirie.

Cependant la suppression n'échappe pas à l'exigence de l'article 1^{er}, à savoir la préservation et même l'amélioration du maillage. Il faut donc que si suppression il y a, cela ne puisse porter atteinte de manière significative au maillage existant de la voirie.

2 c) « Espace destiné au passage du public », assiette et plate-forme. Différence ?

Seule figure dans le décret la définition de l'espace destiné au passage du public. L'assiette et la plate-forme qui sont des notions typiques en matière de voirie n'y figurent pas.

L'espace destiné au passage du public est : « l'espace inclus dans les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements ».

L'assiette va au-delà de l'espace destiné au passage du public, dans la mesure où, par exemple les talus font partie de l'assiette mais pas de l'espace destiné au public. Par contre la définition de la plate-forme se confond pratiquement avec celle de l'espace destiné au public puisqu'elle est constituée de la partie plane de l'assiette et comporte la chaussée, les zones d'immobilisation, terre-pleins, trottoirs et accotements.

L'espace destiné au passage du public recouvre donc la même réalité que la « plate-forme » mais lui donne une « affectation » tandis que la plate-forme reste un terme technique ressortissant au domaine de la construction des voiries.

2 d) alignement général, alignement particulier, plan de délimitation, atlas des voiries. Notions

L'alignement général du décret est défini dans le glossaire (définition 76) et l'alignement particulier du décret est repris à la définition 75 du glossaire. On lira aussi les définitions « annexes » 71 à 74 ainsi que la question 10 sur les mêmes sujets.

Le plan de délimitation du décret est défini dans le glossaire (définition N° 77) et l'atlas des voiries communales du décret est repris à la définition N° 78.

Conformément à l'article 91 al 2 du décret du 6.2.2014 les atlas établis dans la foulée de la loi du 10.4.1841 ont valeur de plan de délimitation dans la mesure où ils fixaient généralement la limite des voiries vicinales telles qu'elles existaient à l'époque.

Question 3 Nouveautés du décret en matière d'alignement ?

3 a) Le plan d'alignement, une faculté.

Les articles 3 à 6 du décret du 6.2.2014 traitent de l'alignement. (cette matière est déjà abordée en détail à la question 10)

L'article 3 confirme que, conformément à l'article L1123-23,6° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD), c'est le collège qui arrête l'alignement particulier. Il n'y a ici rien de neuf dans le décret.

L'article 4 prévoit que les voiries communales peuvent être inscrites dans un plan général d'alignement. Celui-ci a valeur réglementaire et frappe les biens privés éventuellement concernés d'une servitude non-aedificandi. Il s'agit donc d'une faculté et non d'une obligation. On se trouve bien ici dans le cadre d'un « plan général d'alignement » et non pas celui d'un plan de délimitation. L'alignement présente en effet aussi les réservations à prévoir pour le futur, contrairement au plan de délimitation qui fige le présent. Rien n'oblige la commune qui aménage une voirie d'utiliser toute la

2 e) Usage du public Notion importante.

L'art 2,8° du décret du 6.2.2014 définit comme suit l'usage du public : « passage du public continu, non interrompu et non équivoque, à des fins de circulation publique, à condition qu'il ait lieu avec l'intention d'utiliser la bande de terrain concernée dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire. »

Cette définition doit évidemment être lue en concordance avec l'article 27 qui crée des droits (servitude publique de passage) à partir de 30 ans d'usage du public ou à partir de 10 ans si on y joint un plan d'alignement.

Mais elle doit aussi être comparée avec l'arrêt du 20.5.1983 de la Cour de Cassation qui stipule : « un droit de passage sur une propriété privée peut être acquis en tant que **servitude d'utilité publique** au bénéfice des habitants d'une commune et de tous les intéressés, par un **usage trentenaire, continu, non interrompu, public et non équivoque** d'une **bande de terrain**, par chacun, à des **fins de circulation publique**, à condition que cet usage ait lieu avec l'intention d'utiliser cette bande **dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire** du terrain sur lequel le passage est effectué. »

Il n'y a pratiquement pas de différence de fond entre l'arrêt de cassation et la définition. C'est évidemment voulu par le législateur qui a estimé devoir se ranger derrière la jurisprudence de la Cour suprême dans la mesure où l'on se trouve ici par ailleurs à la limite d'une compétence régionale (la voirie) et d'une compétence fédérale (le régime de la prescription dans le Code civil) que la Région peut certes régler en application des pouvoirs implicites qu'elle détient puisqu'il s'agit de la gestion d'une matière régionale (la voirie) mais cela simplifie évidemment la tâche si les critères observés par la Région pour permettre au conseil communal de constater la création par l'usage public d'une voirie (art 29 du décret) correspondent aux critères dont devrait s'inspirer le juge de paix qui serait saisi d'une demande similaire. On relira à ce propos les détails sur les critères décrits dans la définition du décret comme dans l'arrêt de cassation à la question 20 du présent vademecum. (passage continu, non interrompu, non équivoque, à des fins de circulation publique et sans reposer sur la simple tolérance du propriétaire.)

largeur que prévoit le plan général d'alignement. Elle peut laisser le solde en réserve en vue d'un élargissement ultérieur éventuel.

L'article 5 règle la procédure d'adoption du plan général d'alignement avec une intervention du collège provincial (compétence d'avis) qui est un résidu du pouvoir de décision qu'avait auparavant la province sur la voirie vicinale.

L'article 6 rappelle que le plan général d'alignement est arrêté sans préjudice des droits civils des tiers, c'est à dire que si des emprises doivent être effectuées sur les terrains riverains, elles doivent faire l'objet de plans d'expropriation ou faire l'objet de cessions amiables. Mais, évidemment si le domaine public occupe de fait déjà depuis 30 ans au moins les emprises à effectuer par rapport au cadastre ou par rapport à tout plan indiquant la limite antérieure de l'alignement, la commune peut invoquer la prescription pour obtenir gratuitement les emprises concernées.

On peut dire globalement qu'en matière d'alignement, le décret n'apporte pas de modifications fondamentales mais qu'il codifie de manière assez claire les procédures à suivre.

Pour y parvenir pleinement, le gouvernement devra veiller à mettre en œuvre le dernier alinéa de l'article 5 , à savoir arrêter les formes

3 b) Distinction entre plan général d'alignement et plan de délimitation. Utilité de l'un et de l'autre ?

Citons ici le commentaire des articles (art 2) du décret du 6.2.2014 :
« *L'alignement a une valeur réglementaire. Il frappe notamment les biens privés d'une servitude non-aedificandi et oblige les riverains à se conformer à son tracé. L'existence d'un alignement ne signifie pas nécessairement qu'une voirie sera réalisée ni qu'elle sera réalisée dans la pleine mesure de cet alignement. La voirie pourra être réalisée dans des limites inférieures en conservant le solde en réserve d'une élargissement ultérieur.*

Le plan de délimitation est un document technique. Suivant sa définition, il fixe la position des limites longitudinales de la voirie. En soit ce document n'a donc aucune valeur juridique. En revanche, il peut acquérir la même valeur juridique que l'acte qui le contient (NDLR ex : l'acte de création, de modification de voirie visé aux articles 7 et suivants du décret)

A ce titre, le plan de délimitation est dressé par un géomètre expert dans les cas prévus par l'article 3 de la loi du 11.5.2003 protégeant le titre et la profession e géomètre-expert, dont on rappelle qu'il est rédigé comme suit : « Relèvent de l'activité professionnelle de géomètre-expert au sens de la présente loi les activités suivantes : 1° le bornage de terrains, 2° l'établissement et la signature de plans devant servir à une reconnaissance de limites, à une mutation, à un règlement de mitoyenneté, et à tout autre acte ou procès-verbal constituant une identification de propriété foncière, et qui peuvent être présentés à la transcription ou à l'inscription hypothécaire. L'exercice de l'activité décrite au présent article ressortit également aux géomètres au service des pouvoirs publics dans l'exercice de leurs missions de fonctionnaires ».

La nature du plan de délimitation ainsi précisée permet de le distinguer du plan d'alignement, ce dernier ayant par définition une valeur juridique qui est réglementaire. Cela permet de comprendre qu'un plan d'alignement n'est pas nécessaire là où une décision sur la voirie inclut un plan de délimitation ou bien là où une voirie a fait l'objet d'un bornage . Cela permet aussi de comprendre que des plans d'alignement on pu être rendus nécessaires voire obligatoire, là où le tracé de voirie n'avait pas été fixé dans une décision . Cela permet enfin de comprendre qu'un plan d'alignement pourra encore trouver une utilité lorsqu'il s'agira de fixer les limites futures d'une voirie pourtant définie à l'aide d'un plan de délimitation, précisément parce qu'il s'agira-là de limites futures.

Au total, (...) l'intérêt du plan d'alignement ne résidera plus que dans la réservation d'un espace public en prévision de l'éventuelle création future d'une voirie. »

En résumé, un plan de délimitation qui est dressé par un géomètre expert dans la mesure où il sert à la reconnaissance des limites (loi du 11.5.2003) (voir à la question 26 le cas des servitudes publiques de passage où il n'est pas nécessaire de recourir à un géomètre) détermine la limite présente d'une voirie et n'est en soi qu'un document technique mais qui acquiert une valeur juridique dès qu'il est joint à un acte de création ou de modification de voirie visé aux articles 7 à 26 du décret du 6.2.2014. S'il n'y a aucun besoin prévisible d'élargissement d'une voirie la commune peut se contenter de dresser un plan de délimitation au lieu d'un plan

et le contenu du plan d'alignement afin d'éviter de trouver des plans d'alignement de qualité disparates en évitant aussi de « surcharger le boudet » au point de décourager les communes à établir ces plans en raison du coût.

d'alignement (voir définition N° 77 dans le glossaire) A titre d'exemple, si une commune veut acter l'existence d'un chemin utilisé depuis plus de 30 ans mais ne figurant sur aucun document officiel, elle peut réaliser à cet effet un plan de délimitation au lieu d'un plan général d'alignement si elle n'envisage pas d'élargissement dans un délai prévisible. Par rapport au contenu des anciens articles 129 à 124 quater du CWATUPE (qui n'existaient que depuis quelques années mais pour la seule voirie innomée, à l'exclusion de la voirie vicinale) et que les articles 7 à 26 du décret du 6.2.2014 remplacent désormais, pour toutes les voiries communales (l'ex-voirie innomée ou urbanisée et l'ex-voirie vicinale), le décret ne génère pas non plus de nouveauté fondamentale en cette matière car des pans entiers des articles 129 bis et 129 ter ont été repris ici.

L'article 7 stipule : « *Sans préjudice de l'article 27, nul ne peut créer, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours.*

Le gouvernement peut déterminer la liste des modifications non soumises à l'accord préalable visé à l'alinéa 1^{er} »

Cette disposition existait à l'article 129 bis du CWATUPE depuis le décret du 30.4.2009 et , par le décret du 22.7.2010, les voiries vicinales en furent exclues. Désormais, elles sont de nouveau incluses dans ce régime qui doit cependant être bien compris.

Comme le dit l'article « *sans préjudice de l'article 27* » (qui reconnaît la possibilité de créer des voiries communales par l'usage public,) nul ne peut en ouvrir ou en supprimer sans l'accord du conseil communal. Cette disposition a en effet été nécessaire avec les termes « *sans préjudice de l'article 27* » car certains thuriféraires du CWATUPE affirmaient que tant que la procédure de l'article 129 bis n'avait pas été utilisée, un itinéraire emprunté publiquement par tous depuis 30 ans n'aurait aucune existence juridique. C'était évidemment faire fi des dispositions du code civil en matière de prescription d'une part et d'autre part créer une incertitude juridique injustifiée à l'égard d'un grand nombre de voiries qui n'ont jamais été reconnues via la procédure de l'article 129 bis du CWATPE.

Par rapport à l'ancien article 129 bis (abrogé par le décret du 6.2.2014,) le nouveau décret ouvre aussi clairement une voie de recours contre le refus communal ou l'absence de décision communale face à une demande de création d'une voirie communale sur base de l'article 7. L'article 129 bis du CWATUPE permettait cependant déjà l'intervention du Gouvernement alors qu'avant 2009 le conseil communal avait un véritable droit de veto contre toute modification de voirie communale.

Certes le but premier de l'article reste en réalité celui du CWATUPE, à savoir de bien circonscrire la notion de modification de voirie pour en exclure les aménagements à l'intérieur du plan de délimitation existant. Seuls les aménagements débordant des limites du plan de délimitation nécessitent l'utilisation de la procédure des articles 7 à 26 et cette procédure s'avère effectivement très lourde pour certaines modifications portant sur de minimes emprises de quelques m². Ce sont surtout les prescriptions de l'article 24,5°b) et 24, 5°c) qui sont lourdes dans le cas de modifications minimales. (publication dans un quotidien et avis à tous les propriétaires dans un rayon de 50 m)

Question 4 Nouveauté du décret en matière de création, modification et suppression des voiries communales. Qu'est ce qui a changé ?

L'article 7 interdit à quiconque ,sans autorisation du conseil communal, de créer une voirie communale. Cela signifie en réalité l'interdiction d'en réaliser une là où il n'y en a pas actuellement. Cela n'interdit pas de rétablir le passage sur une voirie existant légalement mais obstruée par exemple par la végétation (application de la doctrine relative à l'article 88.8° du code rural qui permet à chacun de se frayer un passage sur une voie publique car il s'agit d'une liberté fondamentale)

Cela ne vise pas non plus ceux qui réalisent des voiries privées sur leur terrain mais ces derniers restent soumis aux dispositions d'aménagement du territoire qui prévoient aussi des autorisations pour créer de tels chemins privés.

L'article 7 interdit à quiconque , sans autorisation du conseil communal de modifier l'itinéraire d'un chemin public, quelle qu'en soit la raison.

Enfin et surtout, l'article 7 interdit, à l'instar de ce qu'avait déjà fait l'article 129 bis du CWATUPE, la suppression d'une voirie communale sans l'accord préalable du conseil communal ou , le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours.

Cette dernière disposition est très claire et sa portée mérite d'être analysée.

Lorsqu'une voie est utilisée par le public depuis plus de 30 ans, qu'elle n'a jamais fait l'objet d'un acte quelconque la concernant avec un plan de délimitation, un riverain peut-il brusquement la fermer sans autorisation du conseil communal ?

En principe non, car le simple fait d'avoir été ouvert au public dans les conditions des articles 2,8° et 27 et 28 du décret du 6.2.2014 entraîne automatiquement l'interdiction de supprimer ladite voirie sans l'accord du conseil communal. Si celui-ci ne s'est pas encore prononcé sur base de l'article 29, l'interdiction reste d'application car l'article 27 qui crée un fait juridique n'est pas dénué de sa portée tant que l'article 29(procédure) n'a pas été appliqué. Certes, lorsque le Conseil communal sera amené à se prononcer sur base d'une demande introduite dans le cadre de l'article 29, le conseil aura la possibilité d'examiner si les conditions requises par l'article 2,8° sont réunies. Si elles le sont à son gré, un P.V. d'infraction peut être dressé à l'encontre de celui qui aurait fermé la voie concernée , enclenchant par ce fait la volonté des utilisateurs de voir celle-ci rétablie en appliquant l'article 29.

Si évidemment le défenseurs de l'itinéraire concerné n'obtiennent pas gain de cause auprès de l'autorité communale, ils n'ont pas de recours administratif possible et, devant le juge de paix, il leur deviendra risqué de s'aventurer car , sauf cas exceptionnel, il est peu probable qu'un juge de paix ira jusqu'à à reconnaître une voie publique là où un conseil communal n'aurait pas reconnu l'existence d'une voirie communale. S'il le fait malgré le refus communal, sa décision supplantera celle du conseil et primera.

L'article 8 permet à quiconque justifie d'un intérêt (un utilisateur d'un itinéraire, une ASBL ayant la défense de la voirie dans son objet social, le conseil communal lui-même, le Gouvernement, le fonctionnaire délégué de l'urbanisme, le fonctionnaire technique,

peuvent soumettre au collège communal une demande de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale.

Le panel est assez large et permet pratiquement à tous les acteurs de la matière concernée d'intervenir. Ils seront cependant tous astreints dans ce cas aux exigences de l'article 11, dont le plan de délimitation à réaliser par un géomètre-expert.

L'article 9 stipule : « § 1^{er} , La décision d'accord sur la création et la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication.

Elle est consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations communales prévu par le Code de la Démocratie locale et de la décentralisation .

La décision du conseil communal ou du gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis.

§ 2 La décision de suppression d'une voirie communale contient la mention des droits de préférence prévus à l'article 46 »

Il y a lieu de constater ici qu'en réalité cet article fait échapper la décision (pas la demande) de suppression d'une voirie à toute justification prévue à l'article 11(lequel concerne la demande). En d'autres termes, il faudra justifier dans la délibération communale en quoi le maillage sera amélioré en cas de modification de voirie mais il n'est pas requis pour le Conseil communal de justifier pourquoi une voirie est supprimée. La décision de suppression devra uniquement déterminer à qui l'assiette déclassée sera attribuée. Pour exiger un minimum de motivation dans la délibération relative à une suppression de voirie, il n'y a que l'article 1^{er} du décret qui prévoit que *le décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales ainsi que d'améliorer leur maillage.* Il prévoit aussi dans le cadre de l'actualisation, « *la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer notamment , les besoins de mobilité douce actuels et futurs »*

Comme on peut le voir, la suppression n'échappe pas à l'exigence de l'article 1^{er} , à savoir la préservation et même l'amélioration du maillage. Il faut donc que si suppression il y a, cela ne puisse porter atteinte de manière significative au maillage existant de la voirie. Mais , alors même qu'on aura exigé à l'article 11 que celui qui veut supprimer une voirie communale fournisse un schéma du réseau, une justification de la demande , un plan de délimitation avec la suppression, une commune peu scrupuleuse risque de s'en sortir avec un argumentaire rudimentaire dans sa délibération prétextant le non usage des voiries à supprimer. Par rapport à la législation sur la motivation des actes administratifs ce serait limite mais il est à craindre qu'un certain nombre de dossiers de suppression seront entachés d'un manque de motivation.

Grognes françaises

Non, je ne vais évoquer ici ni les difficultés de la république française à garder un gouvernement qui cherche à fonctionner, ni les actions de gilets de quelques couleurs qui soient, pas plus non plus que les revendications du monde agricole d'Outre Quiévrain. Mes réflexions personnelles qui suivent s'inspirent des exemples, témoignages et développements repris dans un article du site « Figaro Voyages » du 20 novembre 2024.

En fait, depuis quelques mois, nombre de randonneurs français se voient interdire l'accès à des chemins jusqu'alors régulièrement fréquentés. En cause, l'adoption de la loi du 2 février 2023 visant à limiter l'engrillagement des espaces naturels et à protéger la propriété privée. Ce texte sanctionne pénalement le fait de « pénétrer sans autorisation dans la propriété privée rurale ou forestière d'autrui ». En cas d'infraction, les contrevenants risquent la bagatelle de 135 euros d'amende. Sans surprise, la fermeture de certains sentiers par des propriétaires fonciers fait débat chez les amateurs de balades en plein air. La légalité de ces fermetures n'empêche pas les randonneurs lésés d'invoquer un frein à leur liberté d'accéder aux espaces naturels. Après tout, si la constitution française prévoit la protection de la propriété privée, la Charte française de l'environnement de 2004, qui a également une valeur constitutionnelle, consacre le droit de vivre dans un environnement respectueux de sa santé.

C'est ainsi qu'en octobre, près d'une centaine de marcheurs ont manifesté leur mécontentement à Rimbach-près-Masevaux, dans le massif des Vosges. L'objet de leur grogne : la fermeture d'un chemin de randonnée historique par un propriétaire forestier dans cette petite commune du Haut-Rhin. L'amende potentielle génère son lot de grogne : « Ce sont des montants similaires à des contraventions de quatrième classe du code de la route ». Les randonneurs, soumis à une pénalisation d'un droit à la nature, sont « traités comme des chauffards, alors qu'ils ne font que marcher sur un terrain privé, sans commettre le moindre dommage. »

Après plusieurs mois de fonctionnement de cette loi, qu'en est-il effectivement ? Il semble bien que peu de fermetures réelles de chemins existants soient mises en place. On parle de trois cas emblématiques. Mais quand elles ont lieu les fermetures portent souvent sur des territoires étendus : par exemple, 700 hectares dans les Hauts de Chartreuse, 750 hectares dans les Alpes maritimes. Pour rappel, 100 hectares c'est 1 km². Ce qui amène à la réflexion que des pans entiers de nature sont fermés au public. Pour protéger l'intimité des lieux de résidence de

propriétaires ? C'est plus que douteux. Pour protéger la nature des incursions de touristes ? Hors sentiers, on comprendrait mais sur des chemins établis depuis des lustres, l'argument ne tient guère. Dans un cas de fermeture, celle-ci s'est accompagnée d'une destruction à la pelle mécanique du sentier concerné « Nous avons assisté à un spectacle désolant ». En l'occurrence, il semble bien que ces fermetures, souvent instaurées par de grands propriétaires, visent à contenter des associations de chasseurs ! D'autres considérations sont sans doute évoquées, notamment la problématique de la responsabilité des propriétaires privés et la question des assurances.

Les responsables de la FFR (les GR français) ne s'émeuvent pas trop, vu le nombre limité de fermetures. Il est vrai que les GR disposent d'une protection légale grâce aux plans départementaux d'itinéraires de randonnée. Ceci dit, l'évolution des paysages, les modifications d'infrastructure routière ou l'urbanisation imposent de garder des réserves de cheminements. Et la randonnée ou la simple promenade ne peuvent se limiter à ces seuls itinéraires balisés. Faut-il craindre une extension des fermetures ou, au contraire, peut-on espérer une correction législative de la part des autorités françaises ? Il est difficile d'établir un pronostic, les pays latins semblent plus privilégier le droit de propriété au droit de circuler, surtout à comparer avec les pays nordiques. Mais une explosion du nombre de fermetures risquerait d'engendrer corollairement une « révolte » des randonneurs. Et après tout, si tout est interdit plus rien ne l'est, surtout si les moyens de faire respecter une disposition pénale font défaut.

Les critiques de l'actuelle loi résument les deux aspects en apparence contradictoires. « La propriété privée est un droit issu de la Révolution et il est important d'en tenir compte dans notre approche. Mais existe également celui de pouvoir être dans la nature. C'est une question de santé publique », rappelle une députée. « La facilité voudrait que l'on oppose le droit de la propriété à la liberté de se promener. Mais nous devons prendre de la hauteur et se poser une question : est-ce la même chose de posséder et de protéger une propriété de 600 hectares de forêts que de posséder et protéger la propriété d'un jardin ou d'une maison ? » L'élue milite pour un droit d'accès à la nature similaire à celui adopté dans les pays nordiques. « Cela doit bien sûr s'accompagner d'une éducation adaptée. »

Affaire à suivre en tout cas.

Yves Pirlet

Promotion de notre action

Cette année notre ASBL était présente sur plusieurs foires et évènements pour faire connaître notre action et échanger sur le thème des chemins et sentiers, si vous voulez vous aussi participer activement n'hésitez pas à nous contacter !

Le matériel promotionnel se trouve à Braives chez Laurence Nanquette
0495/56.77.08

**JE SUIS
CHEMINS**

**Promenons-
nous sur les
routes !**

ou pas....



**Un sentier n'est
battu
Que s' il a disparu**

Proverbe généré par IA

