

CHEMIN FAISANT. . .

Trimestriel de l'ASBL Chemins de Wallonie (ex Itinéraires Wallonie)

N° 50 , Automne 2024 Parait 4 fois l'an. 3ème N° de 2024

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

Editorial

Les élections fédérales et régionales du 9 juin 2024 ont donné un autre visage de la Wallonie. J'ose espérer que malgré la perte d'influence d'une formation politique généralement acquise à la défense de la mobilité douce, celle-ci ne soit pas oubliée par les nouveaux partenaires de la majorité régionale .

La déclaration de politique régionale comporte un chapitre mobilité avec le paragraphe suivant qui nous semble encourageant :

Des modes actifs sécurisés pour une mobilité durable et saine

Les modes actifs seront encouragés, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité, inclusives, et d'équipements connexes (stations vélo, passages piétons, bancs, etc.) en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers.

Via un plan d'investissement, le Gouvernement finalisera le réseau structurant cyclable en concertation avec les communes, les régions et les pays voisins pour les zones frontalières et il encouragera également le développement du réseau communal en rationalisant les instruments de financement existants. L'accent sera mis sur les tronçons à fort potentiel cyclable, les chaînons manquants, les stationnements sécurisés, les points de passage dangereux sur les routes régionales, et les réseaux RAVeL, EuroVelo et RTE-T. Le Gouvernement reverra aussi les exigences techniques de ces infrastructures en tenant compte de la réalité communale.

Les infrastructures piétonnes, parmi lesquelles la réhabilitation des sentiers publics, seront étendues, modernisées et mises en réseau par différents incitants et mesures. Dans cette optique, le Gouvernement incitera les communes à élargir et adapter les trottoirs pour répondre aux besoins des piétons, des familles et des



Semaine des sentiers dans les bois
du Sart-Tilman(Liège)

personnes en situation de handicap. Pour tout nouvel aménagement, l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics doit être systématiquement imposée.

Alors que nous tournions volontiers en dérision l'éparpillement chez au moins 5 ministres de la compétence relative à la mobilité et à la voirie dans le précédent gouvernement, voici que la plupart des compétences sont désormais réunies chez un seul ministre (F. Dequesnes) (régime juridique de la voirie, aménagement du territoire, pouvoirs locaux, mobilité, travaux publics, Ravel...) Seul le tourisme (balisage) (Mme Lescrenier) et l'agriculture/forêt/chasse (Mme Dalcq) sont dans d'autres mains. Le fait de disposer désormais d'un interlocuteur principal unique pour la majorité des aspects relevant de nos préoccupations est une facilité appréciable et un gage d'efficacité potentielle.

Les élections communales du 13 octobre ont aussi amené une série de changements avec, de nouveau, là aussi, de sérieux revers d'une formation dont les mandataires étaient généralement acquis à nos préoccupations sur le terrain.

Dans les partis qui ont généralement progressés et qui participent aux nouvelles majorités communales nous espérons vraiment trouver des partenaires soucieux de nos préoccupations. Nous ne manquerons pas en effet de leur rappeler la phrase en gras figurant ci-dessus dans la déclaration de politique régionale (puisque ce sont les mêmes couleurs)

On a aussi vu hélas ci et là se maintenir ou revenir au pouvoir communal des « moutons noirs » de la mobilité douce. Ces communes devront être particulièrement surveillées et cela implique pour nous d'organiser vraiment un réseau de suivi plus systématique et mieux organisé des enquêtes publiques relatives à des modifications de voirie.

Comme nous l'indiquions dans le N° de printemps de Chemin faisant à l'occasion des 10 ans du décret voirie, « *c'était une vraie modification fondamentale de la philosophie régissant la création et le maintien des voiries en privilégiant l'amélioration du maillage de la voirie destinée à la mobilité douce alors qu'auparavant régnait souvent le principe du déclassement à la demande.* » Trop de communes sont encore régies par des mandataires qui préfèrent faire plaisir à un électeur qui veut s'accaparer le domaine public de la voirie plutôt que de veiller à l'intérêt général et aux objectifs de mobilité douce définis ci-avant par le gouvernement wallon mais aussi souvent dans les plans stratégiques transversaux des communes qui contiennent souvent de beaux objectifs en matière de mobilité mais qui ne résistent pas aux doléances d'électeurs bien introduits ou proches des mandataires locaux.

Albert Stassen,
président.



SOMMAIRE de ce N° 50

P1-2 Editorial . **L'après-élections**
Sommaire

P.3.Le mot du président.

N°50 de Chemin faisant

P 4 **Une belle action dans le cadre de la semaine des sentiers** au Sart-Tilman (Liège)

"P 6 Chronique de jurisprudence de la Cour de Cassation : **Peut-on cultiver l'assiette d'un sentier ?**

P10 **Jurisprudence récente du Conseil d'Etat en matière de voirie**

P12 **Jurisprudence de la Cour Constitutionnelle concernant les passages à niveau**

P14 **Rappels en matière de chasse**

P 16 Comment rédiger une attestation de passage sur une voie publique de l'atlas et celle non reprise à l'atlas (formulaires types)



Ce numéro de notre périodique est le N° 50.

Ce chiffre témoigne d'une longévité déjà significative puisque le N° 1 date de la fin 2003, soit déjà un peu plus de 20 ans.

Nous éditions à l'époque un modeste semestriel dont l'initiative revenait à notre président de l'époque, feu Philippe Gervais qui avait très judicieusement imaginé ce périodique comme moyen optimal de liaison entre les gestionnaires d'« Itinéraires Wallonie » et ses membres. C'était une assemblée générale en novembre 2003 qui a souhaité « *communiquer davantage avec nos membres* » et le N°1 sorti tout à la fin 2003 a été décidé par le conseil d'administration du 13.12.2003 . Il ne comprenait que 8 pages mais dès le N° 2 il y en avait déjà 16. Certes le format A5 de l'époque permettait de rédiger assez rapidement une page.

Le périodique s'appelait déjà « Chemin faisant ». Mais il n'a pas été possible de déterminer qui a pensé à ce titre toujours d'actualité aujourd'hui.

A partir de février 2007 c'est le soussigné qui devient l'éditeur responsable en ayant endossé la présidence .

Le format A5 continua jusqu'en février 2014. A partir de ce moment « Chemin faisant » est passé au format A4 mais toujours semestriel.

A partir du N°23 en décembre 2014, « Chemin faisant » est passé à la couleur et la mise en page est assurée par Laurence Nanquette (cela fait donc déjà 10 ans aussi...)

La formule semestrielle dura jusqu'à la fin 2020

A partir du N° 36 (printemps 2021) le C.A. a opté pour la périodicité trimestrielle, tout simplement parce qu'en paraissant 4 fois l'an plutôt que deux fois, on faisait une sacrée économie d'envoi : les tarifs postaux sont en effet attractifs pour les trimestriels mais pas pour les semestriels.

D'emblée il fut décidé que le N° de printemps serait consacré surtout à annoncer l'assemblée générale avec les documents qui en découlent et des articles relatifs à la jurisprudence tandis que celui d'automne serait aussi essentiellement consacré à la jurisprudence. Les deux autres numéros (été et hiver) comportent quant à eux de nombreuses pages consacrées à notre travail local et à des articles les plus divers en rapport avec la défense de la mobilité douce.

Le nombre de pages varie d'un numéro à l'autre . Ce sont en général 20 pages pour les numéros de printemps et d'automne et un peu plus pour les deux autres.

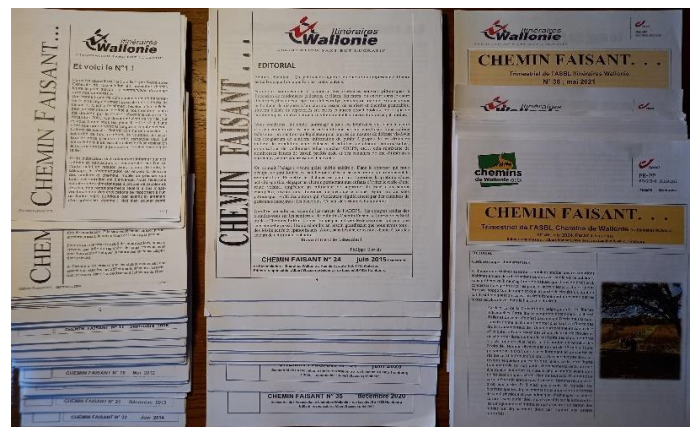
La présentation de la première page diffère désormais depuis 2021 en raison tant des exigences postales que du changement de nom de l'association (« Itinéraires Wallonie » étant devenu « chemins de Wallonie » en juin 2021.) Le titre du périodique « Chemin faisant » est quant à lui resté puisqu'il colle même mieux au nouveau nom de l'association.

Quant au contenu, il comporte le détail un éditorial, un mot du président, le compte-rendu de nos actions et interventions sur le terrain dans les dossiers locaux , ainsi que des articles sur la cohabitation sur les voies lentes, les dérives de la chasse, des articles juridiques sur l'évolution de la jurisprudence en matière de petite voirie, des points de droit etc...

Globalement ce sont plus de 1000 pages qui ont été écrites en 50 éditions du « Chemin faisant ».

Un grand bravo dès lors à tous ceux qui ont contribué à l'éclosion et à la pérennisation de cet organe de liaison avec nos membres par des articles éclectiques en rapport avec la petite voirie et la mobilité douce.

Albert Stassen



Une belle action dans le cadre de la semaine des sentiers (Liège Sart-Tilman)

Reportage d'Adrien DEMET, RTBF

La forêt, c'est comme un jardin, ça demande de l'entretien. Les sentiers et les chemins qui la traversent ont aussi besoin d'être entretenus pour le confort des promeneurs ou des cyclistes qui s'y baladent. C'est la mission des "Gardiens des chemins". Ils nettoient et préservent des sentiers et chemins forestiers au cœur du bois du Sart-Tilman à Liège. Ces bénévoles se sont retrouvés le dimanche 13 octobre, la pelle et la débroussailleuse à la main, pour une après-midi d'entretien dans le cadre de [la "Semaine des sentiers" qui se tient du 14 au 20 octobre en Wallonie.](#)

Ce jour-là, ils sont sept à s'être donné rendez-vous sur le site du domaine de l'université de Liège avec deux objectifs : dégager le sentier de la Botanique qui se trouve quelques centaines de mètres en contrebas du CHU, mais aussi sensibiliser les promeneurs. Après un rapide briefing, tout le monde se met au travail.



Laurent Gérard est à l'initiative des "Gardiens de chemins".
© Adrien Demet – RTBF

Les "Gardiens des chemins" sont "les concierges de certains chemins dans nos forêts", explique Laurent Gérard.

Cet habitant du Sart-Tilman est à l'initiative de ce projet en 2020 : "L'idée est venue pendant le Covid, vu l'affluence des personnes dans les bois, je me suis rendu compte que de nombreux chemins étaient entravés et donc là quelques personnes ont pris conscience que c'était peut-être une bonne idée de prendre soin de nos chemins [...] et si on les partage tous ensemble, on peut aussi les entretenir tous ensemble."

La première action en groupe date de fin 2021. Depuis, les bénévoles ont nettoyé et aménagé une série de sentiers au Sart-Tilman. Ils ont parfois entrepris des travaux plus conséquents, comme en 2022 avec la pose de tuyaux en béton au niveau du ruisseau du Blanc Gravier pour faciliter l'écoulement mais aussi le passage des promeneurs.

Rien de tout ça cette fois-ci puisque la priorité est mise sur le dégagement de la végétation par les volontaires du jour.

Géralda Dossous participe pour la première fois à une journée d'entretien des sentiers. Pour elle, c'est une évidence d'être présente. "C'est un chemin que j'emprunte souvent et donc je me voyais mal utiliser les chemins et ne pas savoir comment les entretenir", explique-t-elle.

Je trouve que c'est un devoir



Ronces ou encore petits arbustes, la nouvelle "Gardienne des chemins" arrache ce qui encombre les abords du sentier afin d'en faire profiter les autres usagers de la forêt. "Je trouve que c'est un devoir, confie Géralda Dossous car étant une des usagères de la

forêt, des chemins de la forêt, je trouve tout à fait normal de venir nettoyer, entretenir le chemin et de permettre à chacun de bien en profiter sans devoir se prendre une branche en plein visage ou trébucher".



Géralda Dossous participe pour la première fois à une journée "Gardiens des chemins" © Adrien Demet – RTBF

La météo impacte la forêt et les sentiers

La météo joue un rôle majeur dans l'état de nos forêts et par conséquent des chemins et des sentiers. En fonction de la saison ou de phénomènes météo, il peut y avoir plus de travail de dégagement. C'est le cas particulièrement après des épisodes de grands vents ou de tempête, mais aussi de précipitations importantes. Les pluies soutenues durant ces derniers mois ont permis à la végétation de croître rapidement et de parfois complètement recouvrir des sentiers.

Une action en collaboration avec l'ULiège

En forêt, on ne peut évidemment pas faire tout et n'importe quoi. Le code forestier wallon régleme d'ailleurs la gestion mais aussi la circulation en forêt.

"Avant qu'on crée 'Les Gardiens des chemins', la plupart du temps, les usagers ne savaient pas ce qu'ils pouvaient faire et ils faisaient éventuellement n'importe quoi, fait remarquer Laurent Gérard mais le fait de se concerter avec les ouvriers forestiers et les gardes du DNF (Département de la Nature et des Forêts, ndr) permet justement d'avoir cette symbiose qui est de maintenir et d'entretenir les chemins en étant conscient de ce qu'on peut faire et de ce qu'on ne peut pas faire pour être en harmonie entre le législateur et l'utilisateur."

L'homme assure aussi travailler main dans la main avec l'université de Liège, la gestionnaire du domaine forestier du Sart-Tilman. Même son de cloche du côté du service en charge à l'ULiège qui souligne cette bonne collaboration avec les "Gardiens des chemins", notamment avec une remontée d'informations sur les éventuelles difficultés et dégâts rencontrés directement en forêt.



L'objectif est aussi de faire des petits

Au-delà de l'action sur le terrain, les "Gardiens des chemins" ont aussi l'envie de fédérer d'autres initiatives du genre. Une communauté s'est par ailleurs créée autour des activités de groupe ou individuelles des bénévoles liégeois via [le groupe Facebook des "Gardiens des chemins"](#).

"Il y a par exemple des personnes de Tournai qui ont vu les publications et qui se sont dit 'Ah tient, vous venez chez nous?', mais je leur explique 'Si vous êtes motivés, créez un groupe chez vous'. C'est vraiment ça l'idée, montrer l'exemple pour que d'autres personnes qui ont cette énergie puissent se retrouver afin de prendre soin de notre patrimoine forestier", explique Laurent Gérard.

CHRONIQUE DE JURISPRUDENCE DE LA COUR DE CASSATION

Peut-on cultiver l'assiette d'une servitude publique de passage ?

Notre chronique de jurisprudence s'attardera ici non pas à commenter une jurisprudence nouvelle établie par la Cour de Cassation mais à revenir sur une jurisprudence déjà ancienne (18.3.1870) de la même Cour de Cassation mais laquelle est superbement ignorée sur le terrain.

Cet arrêt désigné sous le nom « arrêt Hertogs » avait forgé une jurisprudence importante sur plusieurs points de droit ayant trait à la petite voirie.

Cet arrêt a dit pour droit :

1° Un chemin de l'atlas est public en raison de la prescription acquisitive obtenue par la commune au XIX^{ème} Siècle.

« La vicinalité d'un chemin résulte de son inscription à l'atlas de la commune, alors qu'aucune réclamation n'a été faite de la part des intéressés dans le délai de 10 ou 20 ans pour interrompre la prescription acquisitive de la commune. »

Cela implique que cette qualité de chemin (public) reliant entre elles des localités est acquise par sa mention à l'atlas établi suite à la loi du 10.4.1841 si dans les 10 ou 20 ans qui suivent son adoption un riverain n'a pas interrompu la prescription acquisitive ainsi obtenue par la commune. Cette inscription à l'atlas vaut titre à la prescription et ne peut donc être contestée ultérieurement que par des preuves démontrant que la commune n'a pu être en possession effective du tracé figurant à l'atlas. Cette preuve est très difficile à fournir.

2° Pas de différence entre les chemins publics dont l'assiette est communale et ceux dont l'assiette ne l'est pas

« La loi du 10.4.1841 ne fait aucune distinction entre les servitudes publiques de passage et les chemins publics (dont l'assiette appartient à la commune) . Elles les range tous les deux dans la catégorie des chemins vicinaux ., sans distinction entre le chemin dont le sol est la propriété de la commune et celui dont le sol appartient à un particulier. Tous deux sont soumis au régime de la loi de 1841 »

Transposée en droit actuel, la loi de 1841 a évidemment été remplacée par le décret du 6.2.2014 , lequel prévoit explicitement en son article 2, 1° que la voirie communale est composée de voiries en propriété et de servitudes publiques de passage dont la commune ne possède pas l'assiette.

3° Droit de bâtir le long d'une servitude publique de passage

« Le chemin vicinal légalement reconnu et délimité conformément à la loi , est une voie publique le long de laquelle les riverains ont le droit de bâtir , en assurant sur ce chemin des vues et des jours. Ce droit résulte de la destination même de tout chemin public et n'est soumis à aucune autre restriction que celle qui résulte des lois et règlements sur l'alignement et les bâtisses ».

Transposée en droit actuel, la possibilité de construire le long d'une servitude publique de passage n'est nullement exclue mais dépend des dispositions en vigueur en matière d'alignement et d'urbanisme.

4° Les règles du code civil sur les servitudes privées de passage ne s'appliquent pas aux servitudes publiques de passage

« Les règles du Code civil sur les servitudes privées de passage ne sont pas applicables aux servitudes établies pour l'utilité publique ou communale »

L'arrêt se référait à l'article 650 de l'ancien Code civil , lequel a été remplacé par l'article 3.2 du livre III du nouveau code civil/droit des biens. Le commentaire de cet article nouveau (plus général que l'article 650 de l'ancien code civil) précise : *« Cette disposition est une application du principe selon lequel prévaut une règle particulière qui déroge à la règle générale. La subsidiarité signifie qu'une disposition légale spécifique exclut l'application d'une disposition de ce Livre avec laquelle elle serait incompatible. Pensons notamment (...) à des dispositions légales particulières relatives à des biens spécifiques. Certaines des compétences concernant ces biens ont été régionalisées. Par conséquent des décrets contiennent également de plus en plus de dispositions susceptibles d'affecter le droit des biens. C'est le cas , par exemple des biens du domaine public(...) Est évidemment visé ici le décret du 6.2.2014 relatif à la voirie communale.*

L'arrêt de la Cour de Cassation du 18.3.1870 reste d'actualité et mentionne aussi à ce sujet : *« Le code civil, au titre des Servitudes ne s'occupe que des charges imposées sur un héritage au profit d'un autre héritage (art 637)(art 3.129 du code du droit des biens) . Il ne règle que les rapports entre individus (...). Les chemins légalement inscrits à l'atlas sont des dépendances du domaine public. Ils ne constituent pas des charges imposées à un héritage dans l'intérêt d'un autre héritage mais dans celui de la généralité des habitants , qu'ils soient riverains ou non. La loi du 10.4.1841 (et le décret voirie du 6.2.2014, art.2,1°-) n'établit aucune différence entre les chemins dont le sol appartient à la commune et ceux dont le sol ne lui appartient pas : tous deux sont soumis à une législation unique.*

5° Une servitude publique de passage de l'atlas fait partie du domaine public

« Ce qui constitue la voirie publique c'est l'usage de la chose bien plus que la propriété. L'usage qu'en fait le public place le chemin dans le domaine public. Si le sol appartient à des particuliers il est paralysé entre leurs mains tant qu'existe la destination publique. L'usage absorbe la propriété. Aussi l'article 12 de la loi du 10.4.1841 (l'article 30 du décret du 6.2.2014) applique l'article 2226 du Code civil et les mets hors commerce. (cet article 2226 est maintenu)

Toute l'organisation de la législation sur la voirie (ancienne loi du 10.4.1841 et décret du 6.2.2014), depuis l'affectation au service du

public jusqu'à la création d'une police spéciale démontre que ces voiries ont toutes le caractère de voies publiques.

L'article 538 du Code civil (ancien, c à d l'article 3.45 alinéa 2 du Code du droit des biens) qui range parmi les dépendance du domaine public les chemins à charge de l'Etat implique le même caractère pour tous les chemins légalement affectés à une destination publique . Leur dépendance de l'autorité publique est une conséquence de ce principe. »

6° Une servitude publique de passage de l'atlas génère un droit d'accès, de vue et de jour pour les riverains.

Le texte continue comme suit :

« Dès qu'il est établi que tous les chemins de l'atlas sont des voies publiques, que leur sol soit la propriété de la commune ou que celle-ci n'en ait que l'usage, servitude d'utilité publique sui generis, il s'ensuit que les riverains ont sur ces voies publiques le droit de vue et de jour , le droit de passage et d'accès.

Ces droits ne sont pas des droits de servitude mais des conséquences naturelles de la destination des voies publiques qui engendrent des droits et des obligations réciproques entre les propriétaires des terrains contigus et l'autorité chargée de la voirie.

Les chemins publics sont par destination asservis aux charges qui consistent dans le droit d'entrer et de sortir , de prendre des jours et d'ouvrir des fenêtres d'aspects direct.

Aussi, par cela seul qu'un terrain est un chemin, les propriétaires des fonds adjacents qui veulent construire sur ses bords, sont assujettis à l'obligation de demander l'alignement et de s'y conformer.

La fixation de cet alignement a pour effet nécessaire d'accorder le droit de placer une porte, de prendre des jours.

Il s'établit entre le domaine privé des riverains et le domaine public une réciprocité des services actifs et passifs. »

7° Obligation d'indemniser les riverains qui ont établi des issues, vues et jour en cas de suppression d'une servitude publique de passage.

Le texte continue comme suit : **« C'est parce que prendre accès, vue et jours sur un chemin vicinal est un droit qu'un chemin vicinal ne peut être supprimé sans indemniser ceux qui y ont pris des issues, vues et jours »**

Cette indemnisation obligatoire de ceux qui ont pris des issues, vues et jours s'est déjà posée notamment lorsqu'un sentier longe la limite arrière de jardins et où les propriétaires des jardins ont aménagé des accès (droit qui ne peut leur être contesté). Cet arrêt impose qu'ils soient indemnisés si le sentier est supprimé.

On notera aussi que le décret du 6.2.2014 ne prévoit plus de plus-value pour celui qui voit sa parcelle débarrassée de la servitude publique de

passage que constituait le sentier (sauf si la commune a établi un règlement-taxe sur ce type d'opération) . Par contre il n'échapperait pas à indemniser des riverains qui avaient aménagé une issue vers ce sentier et qui s'en voient privés.

8° Etendue du droit de servitude publique de passage : uniquement le passage ou aussi accès, jour et vue ?

Le droit d'établir des accès vers les sentiers et servitudes publiques de passage est aussi méconnu que l'obligation pour les communes d'entretenir ces sentiers, voire d'en améliorer le revêtement. A ce sujet l'arrêt de cassation du 18.3.1870 est très explicite :

« Lorsque le public a , par titre ou par prescription, acquis une servitude de passage, cette servitude fait partie du domaine public ».

La question est de savoir quelle est l'étendue de ce droit de servitude ? Faut-il le traiter différemment parce qu'il existe au profit du public ?

La commune n'a pas de titre, mais les habitants ont acquis un droit de passage : cela n'a pas empêché les propriétaires de recueillir les herbage, de planter sur les bords et d'y garder un fossé.

La Cour de Cassation se range alors , pour répondre à la question posée, à la démonstration du Procureur général Leclercq qui a conclu à la cassation par une brillante et minutieuse analyse que la Cour de Cassation prend intégralement à son compte, de sorte que les démonstrations et conclusions qui y sont énoncées peuvent être considérées comme faisant partie aussi du corps de l'arrêt.

La question est : un chemin vicinal acquis sur la propriété d'un particulier par la prescription de 10 ans à titre de l'ordonnance de la députation provinciale qui l'a inscrit sur le plan communal des chemins vicinaux définitivement arrêté par elle ne comprend-il que le droit de passage pour le public ou comprend-il aussi celui de jours, de vue et d'issue des habitations riveraines construites conformément aux règlements sur la voirie ?

Il énonce ensuite les éléments suivants :

« La nature de ces chemins détermine les rapports de droit qu'ils engendrent. La nature de ces chemins vicinaux dérive de leur objet, de leur destination, de leur situation et direction, des intérêts auxquels ils se rattachent. L'objet d'un chemin vicinal est une voie publique, sa destination est de pouvoir aux communications nécessaires pour les habitants d'une ou de plusieurs communes . Les intérêts auxquels il se rattache sont de deux ordres : ceux qu'embrassent les relations que doivent entretenir les personnes composant une population communale et qui sont pour elles une condition d'existence, les intérêts dont se compose la prospérité générale d'un pays, toujours subordonnée au développement des voies de communication de toute espèce. Ce sont là tous les éléments qui constituent un chemin vicinal, aussi bien celui- qui est établis sur un sol propriété d'un particulier que celui qui est établi sur un sol propriété de la commune. Ce sont par conséquent ces éléments qui par leur réunion le caractérisent en droit, sans distinction entre l'un et l'autre. Les énoncer, c'est signaler en même temps les différences essentielles qui existent entre la servitude de chemin vicinal et la servitude de passage privé.

Elles ont un caractère commun ; toutes deux ont pour objet une voie de communication sur la propriété d'autrui. De là est née la controverse qu'il s'est élevée sur le point de savoir si les règles du code civil concernant la servitude de passage privé étaient, en tout ou en partie applicables à la servitude de chemin vicinal.

Tout diffère profondément entre elles : l'objet, la destination, la situation et la direction, l'intérêt à satisfaire.

L'objet dans l'une une voie publique, dans l'autre une voie privée. La destination, dans l'une procurer les communications nécessaires aux relations des habitants d'une ou plusieurs communes, dans l'autre procurer à un héritage une communication à travers un autre héritage vers la voie publique ou un 3^{ème} héritage. La situation et direction : l'une en général longe une suite d'héritages sur toute la longueur du côté qui y confine, l'autre traverse l'héritage grevé suivant, sans pouvoir s'en écarter, une ligne déterminée et touchant par une extrémité de cette ligne à l'héritage dominant. L'intérêt dans l'une, il comprend la prospérité générale attachée au développement des voies publiques de communication, les relations entre les personnes, indépendamment de la propriété de tel ou tel héritage ; dans l'autre, il comprend exclusivement l'utilité d'un héritage déterminé. Il n'affecte les personnes qu'accessoirement à cet héritage et par les rapports de droit qu'elles peuvent avoir avec lui.

Ces différences entre les deux servitudes sont palpables, elles s'opposent à ce qu'on puisse les confondre.

Nées de la nature des choses, elles trouvent également une confirmation évidente dans le principe légal des lois et règlements particuliers sur les chemins communaux. Ce principe légal est l'article 650 du code civil (maintenant l'article 3.2. du code du droit des biens) . Il place les servitudes communales relatives à l'établissement et l'entretien de ces chemins sous le régime des lois et de règlements particuliers. Il en fait par conséquent une classe distincte des servitudes d'intérêt privé. »

Le procureur général explique ensuite que la servitude publique de passage peut être acquise par prescription alors qu'à l'époque la servitude civile ne pouvait l'être que par titre. (A présent le code du droit des biens permet aussi dans certaines circonstances que la servitude civile puisse s'acquérir par prescription).

Ensuite, il ajoute :« **Le sol sur lequel porte la servitude de chemin vicinal est absorbé par elle tant qu'elle subsiste, tout comme dans le cas où elle porte sur un sol propriété de la commune, et en conséquence si le sol est abandonné, il ne rentre ni de droit ni gratuitement, ni sans condition dans le plein domaine du propriétaire. Celui-ci doit se faire autoriser par l'autorité publique à en reprendre la disposition.** »

« Ce qui domine dans les éléments constitutifs de la nature juridique de la servitude de chemin vicinal, ce sont les relations des personnes composant une population communale et considérées en elles-mêmes, les intérêts de toutes sortes qui s'y rattachent avec les conditions dont ils dépendent, intérêt d'existence, de prospérité communale ou générale, les communications que la voie publique, objet de cette servitude est destinée à procurer en vue de ces relations et de ces intérêts aux personnes composant un public communal, doivent donc répondre à tout ce qui en est inséparable, et dès lors elles ne peuvent, sans que la voie publique manque à sa destination, être restreintes au

simple droit de circuler le long du chemin. (...) car cette voie publique communale est le lien, l'instrument indispensable de ces relations et de leurs aboutissants.

Le chemin vicinal établi sur le sol propriété d'un particulier par voie de servitude ne peut être confondu avec la servitude de passage privé. Il en diffère essentiellement. Il comprend par son objet, par sa destination, par les intérêts qui s'y rattachent tout ce qui est inséparable des relations des personnes entre elles dans une commune, toutes les communications nécessaires à ces relations et aux intérêts du public.

Il comprend par conséquent pour le public le droit de passage, le droit de jour, de vue, d'issue pour les habitations riveraines, droit qui n'est autre que de relier ce passage à cette chose vers laquelle il tend nécessairement. (...)

La loi du 10.4.1841 brasse dans une même dénomination tous les chemins vicinaux, qu'ils soient établis sur le sol propriété des communes ou sur le sol propriété des particuliers.

Toutes les règles qu'elles contiennent leurs sont communes et assignent ainsi à leur usage la même étendue, reconnaissance, délimitation, entretien, amélioration, élargissement, redressement, police, règlements, la règle est une sous tous ces rapports. Ce chemin est donc une seule et même étendue, quelle qu'en soit l'origine, comme il n'a qu'une seule et même destination. Il comprend donc dans tous les cas les mêmes droits d'usage. L'acquisition qu'en fait la commune, par quelque voie que ce soit, comprend donc à la fois dans tous les cas, comme l'indique d'ailleurs la nature des choses, le droit de passage pour le public, et le droit de jours, de vues et d'issue des habitations riveraines construites conformément aux règlements sur la voirie. »

Le procureur général conclut que la Cour d'appel s'est trompée quand, pour restreindre l'acquisition par prescription de la servitude de chemin vicinal à l'acquisition d'un simple droit de passage, elle l'a confondue avec la servitude de passage privé.

Il rejette aussi l'affirmation de la cour d'appel selon laquelle les droits de vue et autres aggraveraient la servitude car, conclut le procureur général, il n'y a ni en droit ni en fait aucune aggravation de servitude.

L n'y en a pas en droit puisque telle est en effet juridiquement et légalement son étendue. Il n'y en a pas davantage en fait, puisque la servitude de chemin vicinal, prise avec ou sans cette étendue, absorbe complètement et ni plus ni moins que ce chemin établi sur le sol communal, le domaine utile du sol aussi longtemps qu'elle subsiste ; son existence, son usage même pour le simple passage, les règles de la loi qui la régit sont absolument incompatibles avec ce domaine utile, avec l'exercice des droits dans lesquels il consiste, avec les droits de semer, planter, récolter, bâtir, creuser ; ces droits rencontrent pour leur exercice un obstacle insurmontable dans le passage continu du public, dans les mesures de l'autorité publique destinées à en assurer la sûreté, la commodité et la salubrité ; dans celles qu'elle doit prendre afin de les entretenir en bon état de viabilité, telles que l'empierrement et même le pavage selon les exigences du sol.

Cette incompatibilité qui ressort ainsi de la force des choses, ressort également des lois et règlements dont l'article 29 de la loi du 10.4.1841 (art. 46 à 48 du décret voirie actuel) qui suppose le sol sorti de la main du propriétaire et enlevé à sa disposition par cela même qu'à la suppression du chemin, il ne peut le reprendre sans s'y être fait autoriser par l'autorité publique. »

Le procureur général conclut que la cour d'appel « a fait une fausse application des dispositions du Code civil sur la servitude de passage, a méconnu la nature juridique des chemins vicinaux et contrevenu en conséquence à l'article 650 (actuel article 3.2 du code du droit des biens) qui les places sous un régime spécial, aux dispositions de la loi du 10.4.1841 qui par ce régime affecte aux mêmes usages tous les chemins vicinaux, quelle que soit leur origine, et notamment au droit de jours, de vue et d'issue des habitations riveraines comme au droit de passage pour le public. Par ces considérations nous concluons à ce qu'il plaise à la cour de casser l'arrêt du 24 juin 1869 de la cour d'appel, en ce qui restreint aux droits de passage, à l'exclusion du droit de jours, de vue et d'issue, l'usage du chemin vicinal de Merxem, objet du litige.

ARRÊT : Sur l'unique moyen de cassation déduite de fausse application des articles 637, 691, 702 du code civil, 10 et 12 de la loi du 10.4.1841, et de la violation des articles 538, 649, 650, 681 du code civil, 10, 12, 37, 38, 39, de la loi du 10.4. 1841(...)

Attendu qu'il importe peu que le sol de ce chemin soit ou ne soit pas la propriété de la commune, que la loi précitée de 1841 (ni l'article 2.1. du décret voirie du 6.2.2014) ne fait aucune distinction entre le chemin vicinal dont le sol est resté la propriété d'un particulier et le chemin vicinal assis sur le sol dont la commune est propriétaire, qu'elle soumet l'un comme l'autre sans distinction aucune, au régime qu'elle établit, que l'article 12 de cette loi (art. 30 du décret voirie) porte que les chemins vicinaux tels qu'ils sont reconnus et maintenus par les plans généraux d'alignement et de délimitation sont imprescriptibles, que c'est là un principe général et absolu qui a pour effet, dans le cas où le sol d'un chemin appartient à un particulier, de frapper ce sol d'une servitude perpétuelle au profit du public et de lui imprimer par cela même, quant à son usage, le caractère de dépendance du domaine public communal, qui le soumet, comme tous les chemins publics, aux lois et règlements administratifs, tant sous le rapport de sa conservation, de son entretien et de sa destination que sous le rapport de la police, que tout chemin vicinal légalement et définitivement classé, délimité et reconnu, est une voie publique de communication, affectée à l'usage de tous et dont chaque riverain est libre de jouir en usant des droits que comporte sa destination que notamment il a le droit d'y établir des moyens d'accès, de construire des bâtiments sur ses bords et d'y prendre des jours et des vues. »(...)

COMMENTAIRE :

S'il est évident que l'arrêt de cassation du 18.3.1870 se concentre sur l'étendue de la signification d'une servitude publique de passage et sur la démonstration du fait que les servitudes publiques de passage ne peuvent être confondues avec les servitudes civiles (privées) de passage et qu'à ce niveau l'enseignement de l'arrêt est important car trop souvent encore les raisonnements en matière de servitudes

publiques de passage se réfèrent erronément au système applicable aux servitudes civiles de passage, il est pourtant un autre aspect de l'arrêt qui apparaît certes incidemment mais qui a une importance considérable.

C'est quand l'arrêt reprend à son compte les conclusions du rapport de l'avocat général Leclercq quand il écrit :

« la servitude de chemin vicinal, prise avec ou sans cette étendue, absorbe complètement et ni plus ni moins que ce chemin établi sur le sol communal, le domaine utile du sol aussi longtemps qu'elle subsiste ; son existence, son usage même pour le simple passage, les règles de la loi qui la régit sont absolument incompatibles avec ce domaine utile, avec l'exercice des droits dans lesquels il consiste, avec les droits de semer, planter, récolter, bâtir, creuser ; ces droits rencontrent pour leur exercice un obstacle insurmontable dans le passage continu du public, dans les mesures de l'autorité publique destinées à en assurer la sûreté, la commodité et la salubrité ; dans celles qu'elle doit prendre afin de les entretenir en bon état de viabilité, telles que l'empierrement et même le pavage selon les exigences du sol.

Cette incompatibilité qui ressort ainsi de la force des choses, ressort également des lois et règlements dont l'article 29 de la loi du 10.4.1841 (art. 46 à 48 du décret voirie actuel) qui suppose le sol sorti de la main du propriétaire et enlevé à sa disposition par cela même qu'à la suppression du chemin, il ne peut le reprendre sans s'y être fait autoriser par l'autorité publique. »

Cela signifie concrètement que cette conclusion de l'avocat général reprise in extenso par la Cour de Cassation précise que la servitude publique de passage telle que visée par la loi du 10.4.1841 et maintenant le décret du 6.2.2014 absorbe complètement le domaine utile du sol et que les règles qui le régissent sont absolument incompatibles avec ce domaine utile, avec l'exercice des droits dans lesquels il consiste, avec les droits de semer, planter, récolter, bâtir, creuser car ces droits rencontrent pour leur exercice un obstacle insurmontable dans le passage continu du public ;

En réalité cela interdit de semer, planter, récolter des céréales ou autres plantations agricoles ou forestières sur le tracé des servitudes publiques de passage.

Seule la récolte de l'herbe croissant naturellement sur le tracé est admise.

On est évidemment là très loin de la réalité sur le terrain où beaucoup de sentiers de l'atlas sont cultivés, plantés de maïs, de betteraves ou de pommes de terre malgré l'incompatibilité ainsi formulée par cet arrêt de cassation.

En pratique, comme pour l'herbe de fauche (laquelle n'est pas interdite car croissant naturellement sans l'intervention de la main de l'homme) l'utilisateur d'une servitude publique de passage plantée illégalement de céréales a le droit de les piétiner pour son passage (article 88.8° du code rural) car il a le droit de se frayer un passage sur une voie publique et aucun exploitant agricole ne peut reprocher quoi que ce soit à l'utilisateur d'un sentier de l'atlas traversant un champ...(en respectant évidemment la largeur du sentier sans la dépasser latéralement)

C'est évidemment plus compliqué quand il s'agit de maïs déjà grand et qui empêche de s'orienter en raison de sa taille. En théorie l'exploitant qui a préparé la terre et ensemencé le tracé d'un sentier devrait (comme cela se fait aux Pays-Bas dans les régions touristiques,) sarcler les jeunes plantes dès qu'elles émergent du sol sur le tracé du sentier où elles ont été semées. S'il ne le fait pas, il devrait au moins organiser un parcours en bordure de champ pour que les utilisateurs du sentier puissent, durant la saison de croissance de la végétation rejoindre entre elles les deux extrémités en longeant les bords du champ.

Comme on peut le voir, la jurisprudence de la Cour de Cassation est pourtant claire et ne permet pratiquement rien au propriétaire de l'assiette grevée d'une servitude publique de passage.

Les juges de paix saisis de dossiers de l'espèce ont quant à eux tendance à considérer que si la plantation n'entrave pas réellement le passage (comme un champ de blé ou d'autres céréales) il suffit de piétiner le tracé du sentier.

Par contre la plantation de maïs ou d'autres plantations qui entravent le passage ne sauraient entrer dans cette mansuétude. Assez étonnamment, il n'y a quasi pas de jurisprudence en la matière en dehors de l'arrêt de cassation du 18.3.1870 largement méconnu et négligé par la plupart des exploitants.

Albert Stassen

JURISPRUDENCE RECENTE DU CONSEIL D'ETAT EN MATIERE DE VOIRIE

Les décisions de création de voirie se prennent avant l'éventuelle acquisition du sol. Les deux procédures sont totalement indépendantes l'une de l'autre.

Les parties en couleur sont nos commentaires. Le texte en noir est repris mot à mot de l'arrêt du Conseil d'Etat.

Arrêt N° 260.570 du 6 septembre 2024 **Ecohouse contre Région Wallonne concernant le Chemin du Tombeu à Somme-Leuze**
En gras les parties les plus importantes

Par une requête introduite le 26 septembre 2022, les parties requérantes demandent, d'une part, l'annulation de l'arrêté du 27 juillet 2022 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire fait partiellement droit à une demande de modification de la voirie communale sur un bien sis chemin du Tombeu à Somme-Leuze et, d'autre part, la suspension de l'exécution de la même décision.

(la suspension a été rejetée par l'arrêt n° 255.872 du 22 février 2023)
Les requérant ont poursuivi la procédure en annulation.)

En l'espèce, le « premier moyen » développé en réplique invoque le non-respect des délais et modalités de la procédure fixée par le décret du 6 février 2014 précité dans le cadre de la procédure menée par le conseil communal. La critique se fonde sur le contenu de la décision prise par celui-ci, dont les requérants ont donc eu connaissance avant même l'introduction du présent recours en annulation.

Il ne suffit pas qu'une règle de droit poursuive un but d'intérêt général – ce à quoi tend en général toute intervention des pouvoirs publics – pour que le moyen qui en invoque la violation soit d'ordre public. Les moyens d'ordre public sont ceux qui sont pris de la violation d'une règle qui vise à promouvoir ou préserver un intérêt public fondamental, c'est-à-dire une règle qui concerne des valeurs essentielles de la vie en société ou qui touche de manière fondamentale au fonctionnement de l'État de droit et qui, pour ces raisons, doit toujours être garantie au profit de la société dans son ensemble.

En l'occurrence, le grief qui invoque la violation de règles de procédure prévues par le décret du 6 février 2014 précité, au demeurant non autrement précisées, ne relève pas de l'ordre public et pouvait être exposé dès avant la prise de connaissance du dossier administratif. Il est tardif et, partant, irrecevable.

L'arrêt reproche en fait aux requérants d'avoir invoqué tardivement des motifs d'ordre public (non respect des règles de procédure du décret voirie) et, de ne pas avoir précisé quelles règles plus précisément. Implicitement cela signifie que différentes dispositions du décret voirie sont d'ordre public mais il faut préciser lesquelles lorsqu'on les invoque et surtout le faire des l'introduction de l'instance.

11. En vertu de l'article 144, alinéa 1er, de la Constitution, **une contestation portant sur des droits civils relève de la compétence exclusive des tribunaux de l'ordre judiciaire, de sorte qu'il n'appartient pas au Conseil d'État d'en connaître.** Celui-ci est sans compétence pour connaître d'un moyen qui dénonce la violation directe d'un droit subjectif civil, tel le droit de propriété, dès lors qu'afin de faire respecter ce droit, les requérants disposent d'une action devant les cours et tribunaux qui permet adéquatement de prévenir ou réparer le dommage éventuel causé par une atteinte à ce droit. Il s'ensuit **qu'en tant qu'il est pris de la violation de l'article 3.50 du Code civil et invite le Conseil d'État à départager les requérants et l'autorité communale quant à la délimitation entre le domaine privé des requérants et le domaine public, le moyen est irrecevable.**

Trop de requérants soumettent au Conseil d'Etat des litiges qui relèvent du Code civil et donc des tribunaux.

12. L'article 7 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme il suit : « 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 1er ».

L'article 2 du même décret précité indique notamment ce qui suit : « On entend par :

1° voirie communale : voie de communication par terre affectée à la circulation publique 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;

2° modification d'une voirie communale : élargissement ou rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries ».

Les travaux préparatoires du décret du 6 février 2014 précité précisent notamment ce qui suit : « 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 voirie 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. "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'est-à-dire 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" (Cass., 14 septembre 1978, Pas., 1979, I, p. 43) » (Doc.parl., Parl.wall., sess. 2013-2014, n° 902/1, p. 3).

13. Il ressort de ce qui précède, notamment de la définition de la voirie communale de l'article 2, 1°, du décret du 6 février 2014 précité, que la propriété de l'assiette de la voirie importe peu, de sorte que le fait que sa création ou sa modification a lieu sur des parcelles privées ne peut avoir a priori pour conséquence de la soustraire au champ d'application du décret précité. La notion de « modification de voirie communale » est ainsi étrangère à la question de la propriété de l'espace en cause ou de son appartenance au domaine public. Il s'agit d'une question de pur fait se référant à l'« élargissement » ou au « rétrécissement » de l'espace destiné au passage du public.

14. En substance, les requérants soutiennent que l'autorité viole les articles 2, 27, 28 et 36 du décret du 6 février 2014 en incluant les bandes de terrain contestées dans la voirie communale sans recourir aux dispositions organisant l'acquisition de terrains privés pour la création de telles voiries et sur la base d'un plan erroné.

La partie adverse considère pour sa part que l'acte attaqué est sans incidence sur la propriété de la bande de terrain en cause et qu'il revient aux requérants et à la commune de régler ultérieurement la question de la propriété des surfaces considérées, en faisant appel, le cas échéant, aux cours et tribunaux.

L'article 36 du décret du 6 février 2014 précité est libellé comme suit : « La création ou la modification des voiries ayant été autorisées, ou les plans d'alignement général ayant été décidés, il est procédé, autant

que possible, à l'acquisition à l'amiable des terrains privés à occuper. Le collège communal débat, avec les propriétaires intéressés, les conditions de l'acquisition, soit à prix d'argent, soit par la voie d'échange, la décision d'achat ou d'échange incombant au conseil communal. Les contrats de cession amiable, les quittances et autres actes relatifs à l'acquisition des immeubles peuvent être passés sans frais à l'intervention du bourgmestre agissant au nom de la commune, sans préjudice du droit pour le cédant de requérir l'intervention du notaire de son choix ».

Aux termes de l'alinéa 1er de cette disposition, la délimitation des voiries ne se confond pas avec celle des propriétés. S'il y a lieu à acquisition de terrains privés, celle-ci s'effectue après autorisation relative aux voiries. En effet, la décision de créer ou de modifier une voirie ne porte pas sur le droit de propriété relatif au terrain visé, de sorte que, le cas échéant, elle ne requiert pas au préalable l'expropriation d'un terrain localisé sur un domaine privé.

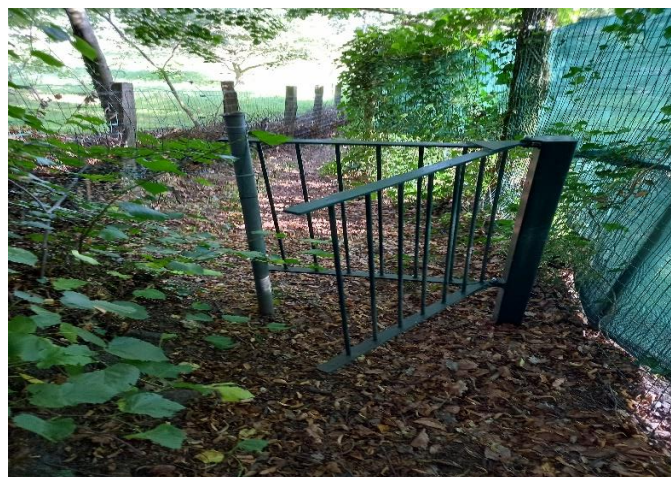
En conséquence, la première branche n'est pas fondée en tant qu'elle revient à soutenir que l'autorité ne pouvait légalement autoriser une voirie sur un terrain privé ou sur un terrain dont la propriété est remise en cause sans avoir au préalable tranché la contestation sur cet aspect.

Cet arrêt est important dans la mesure où il réaffirme clairement que les procédures de création, de modification ou de suppression de voirie précèdent dans le temps les procédures d'acquisition ou de vente de bandes de terrains relatives à la création de voirie. Cela a toujours été la règle depuis 1841 mais cet arrêt confirme bien que sous l'emprise du décret voirie du 6.2.2014, cette règle est toujours d'actualité.

Donc un propriétaire privé ne doit pas s'étonner qu'une commune adopte des modifications de voirie dans un premier temps et ne se tourne ensuite vers lui pour acquérir les bandes de terrain nécessaire ou lui céder des excédents que dans un 2^{ème} temps.

Il en résulte aussi que dans le cas de la création de voirie via les articles 2, 8°, 27, 28 et 29 du décret voirie du 6.2.2014 la décision relative à la création ou modification de voirie se prend en toute indépendance par la commune et qu'il reste alors aux contestataires éventuels à se pourvoir devant le juge de paix pour évoquer les atteintes qu'ils estimeraient subir à leur propriété en raison du constat communal.

A.S.



Procédure de suppression des passages à niveau (ferroviaires)

Les utilisateurs auront un droit de recours mais quand ?

Recours de Trage Wegen (équivalent flamand de Chemins de Wallonie) **contre la loi fédérale sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure de suppression des passages à niveau sur les chemins de fer.** (dans cette couleur nos commentaires. En noir le texte de la décision de la Cour Constitutionnelle. En gras les parties les plus significatives.

La loi du 6.12.2022 a complété l'article 19 de la loi du 27.4.2018 par les dispositions suivantes :

Art 19/1 « § 1er. Sans préjudice de la compétence du Conseil d'État en vertu de l'article 14, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, un recours peut être introduit auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports contre la décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau, telle que visée dans l'article 19, alinéa 2, par :

1° la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau concerné est situé;

2° le gestionnaire de voirie de la liaison routière qui serait coupée en raison de la suppression du passage à niveau.

§ 2. Le recours administratif est introduit auprès du SPF Mobilité et Transports et traité selon la procédure définie par le Roi ».

(...)

En ce qui concerne le moyen unique, en ses trois premières branches,

B.13. Le moyen unique, en ses trois premières branches, est pris de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution par l'article 19/1 de la loi du 27 avril 2018, tel qu'il a été inséré par l'article 3, attaqué, de la loi du 6 décembre 2022. Les parties requérantes allèguent que **la disposition attaquée fait naître trois différences de traitement injustifiées en ce qui concerne l'accès au recours administratif. Il peut se déduire des comparaisons effectuées par les parties requérantes qu'elles critiquent en substance l'absence de toute possibilité de recours administratif contre la décision de suppression d'un passage à niveau pour les parties intéressées autres que les deux titulaires de ce droit de recours.** En effet, le public concerné, les particuliers propriétaires d'une parcelle adjacente, les riverains ainsi que la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau n'est pas situé ont ceci en commun avec ces deux titulaires du droit de recours que leurs intérêts peuvent être défavorablement affectés par la décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau.

B.14. L'article 19/1, § 1er, de la loi du 27 avril 2018 n'ouvre le recours administratif contre une décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau qu'à deux catégories de personnes : (1) la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau concerné est situé ainsi que (2) le gestionnaire de voirie de la liaison routière qui serait coupée en raison de la suppression du passage à niveau.

B.15. Il appartient au législateur compétent de déterminer si un recours administratif doit être organisé. **Lorsque le législateur prévoit une procédure de recours administratif, il doit veiller à ce que l'accès à ce recours, ainsi que l'accès ultérieur ou parallèle au juge, ne soient pas limités de manière incertaine du point de vue de la sécurité juridique, ni de manière discriminatoire ou disproportionnée.**

B.17. Le principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; **le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.**

B.18. Il peut se déduire des travaux préparatoires mentionnés en B.4.2 que **le législateur a estimé nécessaire de permettre un recours administratif contre la décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau dans l'hypothèse où les « principes » fixés dans l'article 19 de la loi du 27 avril 2018 ou l'avis de la commune n'auraient pas été suffisamment respectés par ledit gestionnaire.**

B.19.1. **Les « principes » visés à l'article 19 concernent la fonction actuelle du passage à niveau, la sécurité routière, les répercussions sur la mobilité, les besoins spatiaux des différentes activités sociales ainsi que le désenclavement des parcelles adjacentes, dans une perspective dépassant les limites communales ou non. À cet égard, le législateur entendait également octroyer un droit de regard aux autorités locales, à la population, aux riverains et aux autres intéressés (Doc. parl., Chambre, 2022-2023, DOC 55-1880/009, p. 6).**

Par l'obligation d'organiser une enquête publique, il entendait en outre permettre aux autorités locales, à la population, aux riverains ou autres parties prenantes de défendre leurs intérêts (ibid., p. 9).

B.19.2. Dès lors que ces « principes », en particulier ceux qui visent la sécurité routière, la mobilité et la propriété, sont relatifs à des préoccupations qui concernent tant les communes et gestionnaires de voirie que les autres personnes intéressées, il n'est pas raisonnablement justifié de réserver le recours administratif aux premiers et, partant, d'en exclure ces dernières. **Le fait qu'il soit demandé à la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé de donner un avis ou que celle-ci soit chargée d'organiser une enquête publique ne saurait justifier que les autres personnes intéressées soient privées de l'accès au recours administratif. Le fait que la commune titulaire du droit de recours administratif pourrait éventuellement également défendre les intérêts des particuliers ou d'une autre commune ne conduit pas à une autre conclusion, dès lors que la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé n'est pas tenue d'introduire un recours administratif lorsque lesdites parties**

intéressées estimeraient que la décision du gestionnaire de l'infrastructure n'est pas conforme aux principes mentionnés à l'article 19, qui visent à protéger notamment leurs intérêts.

B.19.3. Il ressort de ce qui précède que l'article 19/1, § 1er, de la loi du 27 avril 2018, tel qu'il a été inséré par l'article 3 de la loi du 6 décembre 2022, viole les articles 10 et 11 de la Constitution. Le moyen unique, en ses première, deuxième et troisième branches, est fondé.

La Cour Constitutionnelle a donc considéré que le recours de nos amis de Trage Wegen (que nous n'avons pas manqué de féliciter ce 9 octobre 2024) était fondé en ce sens qu'il mettait le doigt sur une discrimination à l'égard notamment des utilisateurs d'un passage à niveau qui se voyaient privés par la loi de la possibilité d'introduire un recours contre sa suppression.

La Cour a donc annulé l'article 19/1 tel qu'il figure en italique en début de cet article.

Cela signifie cependant qu'en attendant une modification (obligatoire) de cette disposition par le législateur fédéral (actuellement en affaires courantes) il n'y a plus aucune possibilité de recours contre une suppression de passage à niveau puisque, en attendant la modification ; même les catégories qui disposaient de la possibilité de recours n'en disposent provisoirement plus. Espérons que le législateur se conformera rapidement à la décision de la Cour Constitutionnelle (ce à quoi il est normalement tenu)

Cependant il faut savoir que selon la jurisprudence de la Cour Constitutionnelle et du Conseil d'Etat, c'est la doctrine de l'« interception » qui prévaut pour les passages à niveau. Cela signifie concrètement que , à l'endroit du passage à niveau, c'est la « grande voirie » que constitue le chemin de fer qui l'emporte sur la « petite voirie » que constitue la voirie communale, de sorte que la compétence est ici fédérale (la SNCB et Infrabel relevant d'une compétence fédérale) et donc le décret voirie ne s'applique pas pour supprimer un passage d'une voirie communale en travers du chemin de fer . Par contre, il s'applique si Infrabel veut bien créer un passage sous voie...

C'est cependant le caractère non contraignant des recours que peuvent invoquer la commune ou le gestionnaire de voirie qui reste le plus problématique, indépendamment du fait que les utilisateurs n'ont même pas jusqu'ici droit de recours.

Il sera complexe pour le gouvernement fédéral de trouver un compromis entre les intérêts d'Infrabel, des Régions, des communes et des utilisateurs dans le cadre de la réforme de l'article 19/1 de la loi sur la police des chemins de fer exigée par la Cour Constitutionnelle.

A.Stassen



Chasse et fermeture des chemins et sentiers !

Comme chacun le sait, la période d'octobre à décembre n'est pas toujours propice à la promenade, de nombreux cheminements étant momentanément interdits à la circulation en raison de l'exercice du droit de chasse.

Afin d'informer le public, le Service Public de Wallonie (SPW) a mis en place un site Web avec une cartographie qui reprend les zones de battue <https://www.chasseonweb.be/>

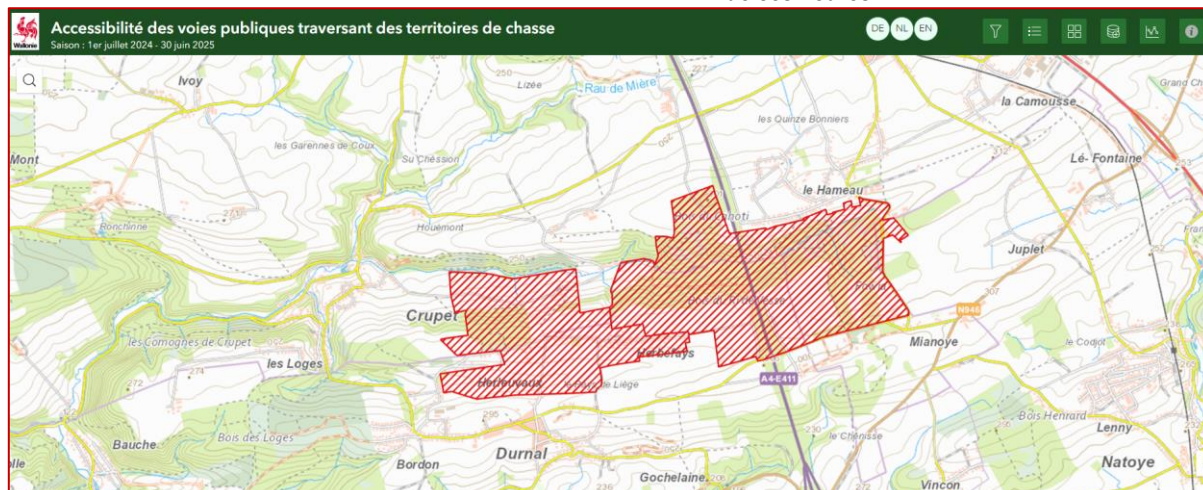
Cette application permet de localiser les territoires de chasse ayant obtenu une autorisation de fermeture des voies publiques (routes, chemins, sentiers) qui traversent les bois et forêts, les jours où des actions de chasse sont organisées (hachures rouge sur la carte). Elle permet également de localiser les territoires sur lesquels des titulaires du droit de chasse ont déclaré des actions de chasse, sans pour autant solliciter une autorisation de fermeture des voies publiques (hachures jaunes sur la carte).

Il est à noter que l'application vous présente les territoires chassés (avec ou sans fermeture des voies publiques) dont l'administration a connaissance.

Il est malheureux de constater que dans l'état actuel de la réglementation, des actions de chasse peuvent encore être organisées sans que le titulaire du droit de chasse en informe l'administration ou sans qu'il ne demande la fermeture des voies publiques.

Il y a lieu de préciser également que les fermetures autorisées (hachurés en rouge sur la carte) sont d'application :

- pour une battue : durant toute la période comprise entre le lever officiel du soleil jusqu'au coucher officiel du soleil,
- pour l'affût : contrairement à ce qu'indique le SPW, l'affût n'est pas autorisé en journée mais bien uniquement le matin et le soir, à savoir de 1 heure avant le lever officiel du soleil jusqu'à 1 heure après celui-ci, et de 1 heure avant le coucher du soleil jusqu'à une heure après ce coucher. **La circulation dans les bois et forêts indiqués comme fermés pour cause d'affût reste donc parfaitement possible en dehors de ces heures.**




En pratique, lorsque vous ouvrez cette application, il faut d'abord indiquer que vous avez « compris » quelques informations données par le SPW :

La responsabilité du SPW ne peut être invoquée du fait que les informations communiquées sur ce site seraient inexactes en ce que ces dernières ont une valeur purement informative.

J'ai compris

OK

Pour la suite, il suffit d'indiquer la date qui vous intéresse grâce à l'onglet  situé dans le coin supérieur droit de l'application.

Petit rappel de la législation en vigueur :

Cette activité est réglementée par la loi de 1882 (amendée depuis).

De son côté, le [Code Forestier](#) intervient pour interdire la circulation à l'occasion des opérations de chasse. Il indique en son article 15 : « Pour toute action de chasse en battue, la circulation dans les bois et forêts est interdite aux jours et aux endroits où cette action présente un

danger pour la sécurité des personnes et selon les modalités fixées par le Gouvernement ».

Les arrêtés d'application de l'article 15 du nouveau Code forestier n'ayant toujours pas été rédigés, le cadre légal reste défini par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29. 1996 (M.B. du 13/04/1996, p. 8793).

Qui accorde les autorisations ?

Pour pouvoir interdire l'usage d'un chemin ou d'un sentier au public pour raison de chasse, l'organisateur de la battue doit en obtenir l'autorisation auprès du Service public de Wallonie /Département de la Nature et de la forêt (**pour les voiries situées en forêt**) ou auprès de collège communal (**pour les voiries situées en lisière ou en dehors de la forêt**).

Signalisation

Une signalisation devra ensuite être mise en place par l'organisateur de la battue: des panneaux de circulation adéquats en dehors de la forêt et des affiches rouges réglementaires en forêt. Concernant les affiches rouges, elles doivent reprendre les données relatives :

- à l'endroit où la mesure est d'application,
- au début et à la fin de la durée d'application de la mesure (date & heures)
- le numéro de la décision.

Mise en place de l'affichage

Ces affiches sont disposées de façon à pouvoir être lues aisément, à une hauteur de 2 mètres cinquante et de chaque côté de la voirie concernée. Elles doivent être maintenues en parfait état de visibilité et de lisibilité pendant toute la durée de l'application de la mesure (protégées des intempéries).

Dans quels délais?

Elles doivent être apposées au plus tard dans les 48 heures précédant l'entrée en vigueur de la mesure d'interdiction (il arrive qu'elles soient déjà en place bien avant, parfois même une semaine avant le début de l'interdiction, ce qui n'est malheureusement pas interdit) et seront

enlevées au plus tard dans les 24 heures suivant la fin de l'application de la mesure. Une fermeture de voirie pour raison de chasse **n'est valable que le jour de l'activité de chasse** !

Quelle publicité ?

Les autorisations de fermeture délivrées par le DNF - Département de la Nature et des Forêts doivent être affichées aux valves communales et le chef de cantonnement (DNF) doit avertir les responsables d'itinéraires balisés et toute personne qui l'aurait avisé de l'organisation d'une activité (marche, jogging, activité scout...) sur le territoire concerné par la fermeture.

Et pour les itinéraires balisés ?

En principe, une affiche d'information devrait être apposée au début de l'itinéraire en reprenant les données relatives:

- à la durée d'application de la mesure
- au tracé de la voirie concerné par la mesure au moyen d'une carte I.G.N.
- au numéro de la décision
- à l'itinéraire alternatif qui permet de contourner la voirie où la circulation est interdite, lorsque celui-ci est envisageable.

Mais cette dernière disposition est très rarement mise en pratique.

Voici quelques infractions déjà constatées :

Affichage qui ne reprend pas toutes les informations obligatoires, fermeture de voiries avec des affiches jaunes, affichage concernant une longue période...



En cas d'irrégularité (fermeture de voies publiques sans autorisation), vous pouvez prévenir le DNF (Coordonnée générale du DNF: 081/335 808 – service de garde 0477 70 20 01), le bourgmestre de votre commune (responsable de la sécurité publique sur les voies publiques) ou encore la police locale.

Priorité à la sécurité, surtout ne pénétrez jamais dans une zone fermée à l'occasion d'une chasse même si celle-ci n'a pas clairement été annoncée !

D.B

COMMENT REDIGER UN TEMOIGNAGE DANS UNE ATTESTATION D'UTILISATION DE VOIRIE POUVANT ABOUTIR DEVANT UN JUGE ?

Régulièrement nous sommes interrogés par des personnes souhaitant témoigner par écrit de l'utilisation de tel ou tel chemin ou sentier à présent entravé.

Nous leur fournissons alors le formulaire Article 961/1 du Code judiciaire mais nous constatons régulièrement que le public reste un peu perdu dans ce qu'il doit écrire et surtout ce qu'il ne faut surtout pas écrire sur ce genre d'attestation.

Nous avons dès lors « personnalisé » le formulaire art.961/1 du Code judiciaire à la problématique des chemins et sentiers entravés ou encombrés afin de fournir au juge (ou au conseil communal dans le cadre de l'application de l'article 29 du décret du 6 .2.2014 relatif à la voirie communale) un maximum d'informations utiles et surtout pas des éléments qui nuiraient à la cause défendue.

A titre d'exemple , les organisateurs d'une marche ADEPS ou d'un trail sur un chemin ou sentier entretemps querellé et qui ont fait dans le passé une (regrettable) démarche auprès du propriétaire de l'assiette pour obtenir son accord pour leur activité alors que le public circule depuis 30 ans en toute liberté sur cet itinéraire sont instamment invités à ne pas fournir d'attestation de leur passage « avec autorisation du propriétaire » car leur témoignage nuirait grandement à la reconnaissance par le conseil communal et encore plus par le juge du caractère public de l'itinéraire.

Les juges ne veulent pas non plus voir dans les témoignages des formules stéréotypées (avec les mêmes remarques sur chaque attestation. Il faut que chaque attestation soit la plus personnelle possible avec des éléments les plus précis qui soient quant à l'utilisation qui a eu lieu de l'itinéraire concerné.

Une attestation relative à l'utilisation d'un chemin ou sentier de l'atlas d'une part, à l'utilisation d'un chemin ou sentier ne figurant pas à l'atlas d'autre part sont fondamentalement différentes.

L'attestation relative à l'utilisation d'un chemin ou sentier de l'atlas peut se contenter d'établir un passage sporadique ou occasionnel voire unique dans la période entre le 1.9.1982 et le 31.8.2012 (après cette date c'est sans intérêt aucun) . Quelques témoignages de l'espèce suffisent à anéantir tout espoir d'accaparement de la part de celui qui se prétend possesseur de l'itinéraire.

Par contre, pour attester du passage régulier du public sur un itinéraire ne figurant pas à l'atlas (dont l'identification ne peut souffrir de contestation quant à l'endroit exact du passage), il faut d'une part plus d'attestations que dans le cas d'un chemin de l'atlas mais surtout leur caractère répétitif, continu, en ayant la

conviction de se trouver sur une voie publique et où chacun a circulé librement pendant 30 ans sans problème, sans panneau et sans entrave avant l'apparition de ceux-ci doit clairement apparaître dans la formulation de l'attestation.

C'est pourquoi deux modèles types différents d'attestation sont ici proposés et peuvent être utilisés l'un dans le cas d'un chemin ou sentier figurant à l'atlas et l'autre dans le cas d'un chemin ou sentier utilisé par tous mais ne figurant pas à l'atlas.

Il faut être conscient du fait qu'il est plus facile de prouver un passage sporadique sur un chemin ou sentier de l'atlas même obstrué ou clôturé actuellement que de prouver un passage régulier du public sur un itinéraire ne figurant pas à l'atlas.

Lorsqu'un sentier de l'atlas comporte des parties où le tracé s'écarte même un peu de celui de l'atlas (par exemple lorsqu'une construction a été érigée avec ou sans permis sur le tracé de l'atlas), l'utilisation du formulaire destiné aux chemins non repris à l'atlas est indispensable pour attester du passage sur cette déviation car la Cour de Cassation est formelle. Le passage occasionnel ou sporadique qui suffit sur le tracé de l'atlas ne peut absolument pas suffire sur la déviation, quelle qu'en soit la raison ; il faudra donc, pour la déviation, apporter des témoignages d'utilisation régulière et continue par le public.

Devant le juge, les pétitions réclamant le rétablissement d'un passage trentenaire entretemps obstrué par le propriétaire de l'assiette ou un riverain n'ont aucun effet . Le juge ne veut voir QUE des attestations personnelles témoignant d'un passage occasionnel dans le cas d'un itinéraire de l'atlas, continu et régulier dans le cas d'un itinéraire ne figurant pas à l'atlas. Il ne sert donc strictement à rien devant le juge de faire signer des pétitions. Par contre devant les autorités communales, des pétitions peuvent être politiquement porteuses car ces autorités sont souvent sensibles au nombre de pétitionnaires. Mais si la pétition peut être utile pour obtenir d'un conseil communal un constat « article 29 du décret voirie » (constatant donc l'utilisation trentenaire d'un itinéraire par le public) , il faut être conscient du fait que si le propriétaire de l'assiette conteste ensuite les effets de ce constat sur sa propriété devant le juge, la pétition initiale sera inutilisable. et qu'il faudra tout de même utiliser les formulaires articles 961/1 du code judiciaire. Dès lors il est plus efficace de les utiliser dès le départ pour ne pas devoir faire deux fois un travail fastidieux de rassemblement des témoignages.

Albert STASSEN

(article 961/1 du Code judiciaire) D'UTILISATION DE VOIES PUBLIQUES DE L'ATLAS

Je soussigné

NOM.....

Prénom.....

Date et lieu de naissance

Adresse : Rue..... **N°**.... **à (code postal)**..... **Localité**

.....

N° national (figurant à l'arrière de la carte d'identité).....

Profession:.....

Atteste ne pas être parent, allié, subordonné, collaborateur, et ne pas avoir de communauté d'intérêt avec Monsieur qui est partie à la cause au litige évoqué ci-après.

Je recopie la phrase suivante :

« Je sais que la présente attestation sera utilisée le cas échéant en justice et que toute déclaration inexacte, fausse ou incomplète m'expose à des poursuites pénales pour faux en écriture »

.....
.....
.....
.....

L'objet de la présente attestation concerne le chemin ou sentier numéroté à l'atlas des chemins vicinaux de 1841 sous le N° dans la commune de l'époque dénommée et plus particulièrement sa section décrite sur la carte figurant en annexe de la présente attestation.

J'ai circulé de manière (choisir une des 3 possibilités ci-après :1) régulière , 2)occasionnelle, 3) une seule fois) sur le tracé de ce chemin ou sentier entre 19... et 19... ou 20..

J' y ai aussi vu circuler d'autres personnes entre et

J'y circulais (choisir une des possibilités ci-après : 1)pour la promenade, 2) pour me rendre au point précis de..... 3) pour affirmer le caractère public de cet itinéraire

J'atteste manuscritement sur l'honneur les faits suivants auxquels j'ai assisté, ou que j'ai personnellement constatés à l'occasion de mon passage sur cet itinéraire, à l'exclusion de toute autre considération.

.....
.....
.....

ATTESTATION (article 961/1 du Code judiciaire) D'UTILISATION DE VOIES PUBLIQUES NON REPRISES A L'ATLAS

Je soussigné

NOM.....

Prénom.....

Date et lieu de naissance

Adresse : Rue..... N°... à (code postal)..... Localité

N° national (figurant à l'arrière de la carte d'identité).....

Profession:.....

Atteste ne pas être parent, allié, subordonné, collaborateur, et ne pas avoir de communauté d'intérêt avec

Monsieur qui est partie à la cause au litige évoqué ci-après.

Je recopie la phrase suivante :

« Je sais que la présente attestation sera utilisée le cas échéant en justice et que toute déclaration inexacte, fausse ou incomplète m'expose à des poursuites pénales pour faux en écriture »

.....
.....
.....

L'objet de la présente attestation concerne le chemin ou sentier non repris à l'atlas des chemins vicinaux de et plus particulièrement sa section décrite sur la carte figurant au verso de la présente attestation.

J'ai circulé de manière (choisir une des 2 possibilités ci-après :1) régulière , 2)intensive, sur le tracé de ce chemin ou sentier entre 19... et 19... ou 20..

J' y ai aussi vu circuler d'autres personnes entre et

J'y circulais (choisir une des possibilités ci-après : 1)pour la promenade, 2) pour me rendre au point précis de..... 3) pour affirmer le caractère public de cet itinéraire

J'atteste manuscritement sur l'honneur les faits suivants auxquels j'ai assisté, ou que j'ai personnellement constatés à l'occasion de mon passage sur cet itinéraire, à l'exclusion de toute autre considération.

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
Je certifie qu'à l'occasion de mon passage sur cet itinéraire de l'atlas, le tracé était

.....
(choisir parmi les mots ci-après : 1) bien dégagé, 2) praticable mais encombré, 3) difficile car envahi par la végétation

Lors de mon passage sur cet itinéraire je me souviens précisément de ce qui suit :

.....
.....
.....
(choisir une ou plusieurs options suivantes : 1) Il y avait un échelier/tourniquet/ 2) J'y croisais d'autres utilisateurs
3) Il n'y avait pas de panneau d'interdiction 3) je causais en passant avec un riverain de l'époque qui savait
l'existence de cet itinéraire public, 4) un riverain avait l'habitude de..... 5) autre fait constaté lors du
passage.....)

J'y circulais car

(Choisir et recopier ci-dessus une ou plusieurs options suivantes) :

- 1) J'ignorais que l'assiette de l'itinéraire n'appartenait pas à la commune
- 2) J'avais la conviction que le public y circulait librement depuis plus de 30 ans de manière continue et libre
- 3) Je n'ai pas vu d'entrave ni de panneau d'interdiction pendant 30 ans avant les problèmes actuels
- 4) N'importe qui y passait librement et sans remarque de qui que ce soit.

A ma connaissance , le public a circulé librement sur cet itinéraire depuis au moins l'année..... jusqu'à

Signature

.....
Fait à Le.....

Annexe : photocopie recto-verso de ma carte d'identité

Carte précise de l'itinéraire concerné