

CHEMIN FAISANT. . .

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

N° 54 , automne 2025 Parait 4 fois l'an. 3^{ème} N° de 2025

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

Editorial

Le mot du président

L'automne est souvent considéré comme la saison la plus propice à la promenade surtout quand la végétation commence à se parer de couleurs multiples et chatoyantes.

Profitions dès lors de cette opportunité pour découvrir la nature , dans le respect de celle-ci mais en revendiquant aussi le respect des droits de chacun à circuler sur les voies publiques dont la fonction principale est de livrer le passage à tous.

Le phénomène des accaparements ne connaît plus de limite et concerne même parfois des chemins endurés qui ont été pourvus de l'équipement public tel que l'éclairage public.

D'aucuns croient en effet pouvoir décider eux-mêmes de l'accès à des voies publiques rien que parce qu'ils sont exaspérés (certains le sont très vite) par le jet d'une cannette, la vue que l'on a depuis un sentier vers leur jardin privé (même si une épaisse haie sépare les deux et que celle-ci envahit indument le sentier public...

Bref en matière de mobilité douce comme dans d'autres secteurs de la vie en société, on constate depuis quelques années un expansion d'un individualisme centré sur les droits personnels vrais ou supposés et en négligeant complètement les droits des autres et encore plus l'intérêt général.

Cela devient plus grave lorsque ceux qui sont chargés de veiller à l'intérêt général (autorités locales, police ...) croient pouvoir exercer un rôle de Salomon en donnant aux revendications de certains riverains de voiries publiques des droits exorbitants par rapport à ce que la légalité permet de leur donner



Ces déviances par rapport au droit doivent être dénoncées car la vie en société ne consiste pas en un assemblage de droits particuliers à répartir. Il y a aussi une place importante à réserver à l'intérêt général et non une place résiduaire quand les intérêts particuliers sont rassasiés.

Dans le présent numéro, nous avons repris un article paru dans le Mouvement Communal (périodique de l'Union des Villes et Communes-) de novembre 2024 où sont analysées les différentes possibilités qui s'offrent aux communes de tenter de concilier la circulation agricole d'une part et les modes actifs d'autre part. Un autre article tiré de la sécuorthèque de la Région wallonne aborde le même sujet. Nous avons ajouté notre commentaire en conseillant les communes et les acteurs de la mobilité douce de s'en tenir aux orientations proposées par ces spécialistes et notamment de bannir par exemples les dangereuses « écluses à tracteurs ».

Nous faisons aussi un écho un article de l'UVCW sur la publication des décisions relatives à la voirie et à un arrêt du Conseil d'état de ce 8 juillet 2025 qui précise la portée de l'article 14 du décret voirie et la nécessité de consulter aussi le Collège provincial et celui des communes voisines quand une voirie se prolonge sur une autre commune. Les cas de consultation nécessaire visent aussi les modifications de voirie situées sur une seule commune mais dont la voirie continue (sans changement) sur la commune voisine.

Dans le chapitre de l'évolution de la jurisprudence nous évoquons aussi un arrêt de cassation de 2020 qui précise qu'une voie en cul-de sac ne peut devenir publique si elle ne sert qu'à desservir des riverains .

Nous avons aussi suscité une question parlementaire sur la nécessité pour la Région de se substituer aux communes lorsque des points de droit régional sont attaqués en cassation. Le ministre nous a donné raison et prévoit de donner des instructions aux communes à ce sujet afin que la Région soit informée lorsqu'un pourvoi en cassation est introduit dans une matière déléguée afin de permettre une analyse ponctuelle et d'activer le cas échéant une procédure d'intervention volontaire dans le chef de la Région.

Nous remercions le ministre pour cette réponse car nous avons déjà été confrontés plusieurs fois au fait que des dossiers ont été examinés en cassation sans aucun représentant de l'intérêt public mais seulement la présence des particuliers demandeurs. (Estinnes, Manhay).. avec des risques d'évolution défavorable de la jurisprudence si l'attention de la Cour ne peut être attirée sur certaines conséquences d'une décision de jurisprudence.

Bel automne de promenade à tous nos lecteurs

Albert Stassen
Président de Chemins de Wallonie

SOMMAIRE DE CE NUMERO 54

-Couverture : Editorial Le mot du président

-p 2 Editorial suite,
& sommaire de ce n°54

-p 3 Chemins ruraux à usage agricole. Comment y concilier modes actifs et charroi agricole ?
(F Witters , conseillère à l'UVCW, Barbara Colfs (ICEDD) (paru dans le Mouvement Communal 992 de novembre 2024

-P 9 Panneaux F99C les chemins réservés en milieu agricole (article de la Sécuorthèque de la Région sur le même sujet que le précédent

-p 15 Nos commentaires sur les deux articles précédents

-p 16 Affichage et publication des décisions relatives à la voirie communale et réforme du CDLD. Procédure applicable ?

-p 17 Jurisprudence du Conseil d'Etat sur les voiries dépassant les limites d'une commune (consultations obligatoires (art 14 du décret voirie)

-p 18 Une voie ne devient pas publique si elle ne sert qu'à desservir des riverains (évolution de la jurisprudence de cassation)

P 20 Question parlementaire de J P Bastin sur le mécanisme de substitution régionale dans le cadre de la représentation des communes en cassation



CHEMINS RURAUX À USAGE AGRICOLE COMMENT Y CONCILIER MODES ACTIFS ET CHARROI AGRICOLE ?



Frédérique WITTERS,
Conseillère

Barbara COLFS,
ICEDD

Les petites voiries et les chemins de remembrement peuvent être réservés aux usagers actifs et aux véhicules agricoles à l'aide des panneaux F99c/F101c. Ces signaux d'indication créent un chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers. Avec la montée en puissance du vélo (électrique), c'est bien de la réaffectation d'espaces publics au profit de la petite reine dont il est question. Cette réallocation des chemins et voiries doit toutefois être réfléchi, surtout lorsqu'elle s'accompagne d'aménagements physiques...

Si ces signaux F99c/F101c autorisent la présence de véhicules motorisés devant accéder aux différentes parcelles le long du chemin, comment s'assurer que le transit sur ces voiries est supprimé ? Quels sont les véhicules auxquels il convient de garantir l'accès ? Les communes peuvent-elles mettre en place des dispositifs empêchant les usagers indésirables ? Quelle possibilité de contrôle est donnée aux pouvoirs locaux ? Différentes questions que nous allons ici passer en revue après un petit focus sur les enjeux auxquels sont confrontés les espaces à faible densité.



Signaux d'indication F99c et F101c pour les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs¹

¹ Fiche n°544 de la Sécurithèque, mise à jour le 25.4.2023 - v. <https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/f99c-signaux-dindication>, et Fiche n°546 de la Sécurithèque, mise à jour le 25.4.2023 - v. <https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/f101c-signaux-dindication>

Pourquoi augmenter l'espace dédié au vélo en zone de faible densité ?

Le vélo est une solution des plus prometteuses. Si, en Belgique, elle est souvent associée à une pratique d'urbains, ce n'est pas forcément le cas dans nos pays voisins. Dans l'étude consacrée aux speedelecs², diffusée par l'ADEME en 2019³, on relève que, en France, 13 % de la voirie est dédiée au vélo dans les espaces urbains, contre 2 % seulement dans les zones périurbaines, et que, par ailleurs, l'essentiel des nouveaux aménagements a aussi lieu dans les centres-villes. Aux Pays-Bas, ces pourcentages sont respectivement de 31 % en centre-ville et de 22 % en périphérie. En Allemagne, c'est 26 % contre 13 %. Il n'y a donc pas une telle différence de traitement entre les espaces plus ou moins denses. Nous n'avons pas ces chiffres pour la Wallonie, mais le constat est probablement fort proche de la situation française, où le retard d'aménagement dans les zones peu denses explique fort probablement la quasi-stagnation de la part modale du vélo en Wallonie. En plus du développement du vélo en zone dense, l'enjeu est bien celui d'un développement important du vélo sur tous les territoires, qu'il s'agit d'accompagner car le vélo pourrait constituer l'outil de décarbonation de la mobilité et de cohésion des territoires. Il est illusoire de penser que le transport collectif sera en mesure d'offrir réellement une alternative à la voiture dans les zones peu denses, trop cher pour les pouvoirs publics et pas

² Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont connu une croissance exponentielle ces dix dernières années. Selon l'Observatoire du cycle de 2017 (Fiestersbond 2017), alors que seules 10 000 unités étaient vendues en 2007, 255 000 ont été écoulées en 2017. Si la plupart des modèles de VAE ont une assistance limitée à 25 km/h, ce qui limite de facto leur vitesse en raison de leur poids élevé, certains permettent d'atteindre 45 km/h. Dénommés « speedbikes », « speed pedelecs », « s-pedelecs », « speedelec », « vélos électriques 45 km/h » ou encore « vélos électriques puissants », cette catégorie de VAE pourrait représenter un potentiel important de diffusion de l'usage du vélo. En rallongeant les distances cyclables, ils pourraient prendre des parts modales à la voiture, voire favoriser la démotorisation.

³ « Marché et usages des speedelecs », étude réalisée par Gt - Bureau de recherche, sur fonds propres, avec le soutien de l'ADEME, 2020, rapport final, 148 p. L'ADEME, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie, est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) français, qui affiche également le nom d'Agence de la Transition écologique. Elle est placée sous la tutelle des ministères chargés de la Recherche et de l'Innovation, de la Transition écologique et solidaire, de l'Enseignement supérieur.



assez souple. Alors que la voiture a aménagé l'espace autour d'elle, il va falloir le réaménager pour redonner de l'espace aux autres modes.

Si le vélo est l'une des solutions pour véritablement réduire la dépendance à la voiture des zones rurales à long terme, il va falloir jouer sur le levier de l'aménagement... Et c'est là que se joue l'enjeu de l'affectation de certains de nos chemins et voiries à un réseau cyclable structurant. A très brève échéance, si l'on s'inscrit en cohérence avec les objectifs de part modale pour 2030, il s'agit dès aujourd'hui de consacrer 15 % des voiries rurales au vélo. Compte tenu de la difficulté de cyclabiliser rapidement le territoire rural en cohérence avec le principe STOP, réserver une partie des chemins de remembrement au profit des vélos est une opportunité à ne pas négliger. Il convient toutefois que ces interventions s'inscrivent dans une logique réseau et n'entravent pas les activités agricoles.

Qui peut accéder aux « chemins réservés » ?

La pose des signaux d'indication F99c et F101c crée un chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers. Lorsque cette signalisation est mise en place, les usagers doivent se conformer au Code de la route qui fixe les conditions de circulation. L'article 22octies du Code de la route⁴ précise en son point 1 qu'outre les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leur accès, les catégories d'usagers suivantes peuvent circuler sur ces chemins :

- ✓ les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant ;
- ✓ les tricycles et quadricycles non motorisés ;
- ✓ les véhicules attelés à condition que le symbole d'un véhicule agricole soit reproduit sur les signaux ;
- ✓ les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Quels sont les « véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant » ?

La réponse à cette question est assez claire lorsqu'il s'agit de véhicules agricoles qui constituent, en soi, des engins tout à fait particuliers, cela lorsqu'ils permettent de se rendre de la ferme au champ, d'effectuer le transport des produits liés à l'activité agricole proprement dite ou, enfin, de réaliser des travaux spécifiques à celle-ci. Pour ces acti-

vités, le type de véhicule utilisé ainsi que la nature du trafic engendré dépendent, bien entendu, de la région agricole et de l'activité spécifiquement concernée.

Autant pour diverses autres activités, le charroi peut aussi être varié mais nécessiter l'usage de véhicules non spéciaux : du passage des véhicules ordinaires des agriculteurs pour surveiller leur culture ou leur bétail, à l'accès des vétérinaires accédant à une parcelle occupée par du bétail, en passant par l'expert qui va déterminer si les betteraves sucrières sont prêtes à être récoltées. L'activité agricole nécessite aussi un charroi de voitures de particuliers.

Comment, dès lors, le gestionnaire de voirie a-t-il la possibilité de contrôler l'usage de ces chemins réservés ?

Ne disposant pas d'une liste d'exploitants des parcelles agricoles, comment la commune ou la police locale est-elle en mesure de contrôler le conducteur qui prétexterait un passage lié à l'activité agricole ? Dès lors, quelle est sa capacité d'action en matière de verbalisation ?

Une piste pour la commune serait de bénéficier de la liste des exploitants des parcelles agricoles de son territoire. En 2020, l'Union des Villes et Communes de Wallonie contactait le Service public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement concernant l'accès des communes aux données du SIGeC⁵, souhaitant que les communes puissent avoir un accès (certes limité aux données leur permettant d'identifier les agriculteurs qui exploitent les parcelles présentes sur leur territoire)⁶. Depuis, rien n'a évolué en la matière. Pourtant nous rappelons le grand intérêt pour les communes de ces données du SIGeC dans l'exercice de leurs missions légales. En effet, ces dernières ont fréquemment besoin de connaître l'identité des agriculteurs exploitant les parcelles sur leur territoire, que ce soit pour l'organisation des enquêtes publiques (tant le CoDT que le Code de l'environnement imposent une notification de l'avis d'enquête aux occupants des parcelles voisines de projet), pour la lutte contre les coulées de boues, pour la gestion des cours d'eau de 3^{ème} catégorie, ou encore pour le contrôle d'accès des chemins réservés de desserte (F99) dont il est ici question. L'UVCW continue de plaider à cet égard pour que les données du SIGeC soient accessibles aux communes, notamment pour le contrôle de l'accès aux chemins réservés.

⁴ Article 22octies du Code de la route. – v. <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1975120109-hra8v386pu#art-22>

⁵ Système intégré de gestion et de contrôle. Il s'agit d'une source de données gérée par la DGARNE (Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement).

⁶ « Données du SIGeC: l'UVCW réclame un accès pour les communes », Amaud Ransy, 6.11.2020 – v. <https://www.uvcw.be/ruralite/actus/art-4881>

Et si les communes utilisaient le levier de l'aménagement pour dissuader le trafic de transit ?

La seule présence d'une signalisation ne suffit pas pour modifier le comportement des usagers et garantir le strict respect des règles du Code de la route. Sachant que des véhicules normaux doivent pouvoir accéder aux parcelles agricoles, la commune peut-elle mettre en place des dispositifs empêchant l'accès aux voitures particulières ?

Comme l'enjeu est de repousser les flux automobiles vers des voiries sélectionnées, sur base d'une stratégie communale de mobilité, et cela sans pour autant empêcher les activités agricoles proprement dites, l'accès à ces chemins doit, dans la majorité des cas, rester libre pour le passage de convois agricoles présentant souvent des dimensions importantes. Il s'agit toutefois d'empêcher l'intrusion de véhicules motorisés et le trafic de transit. Pour ce faire, les solutions peuvent être apportées différemment selon les contextes.

DISPOSITIFS DE CONTRÔLE D'ACCÈS

La fiche dédiée de la Sécurothèque⁷ illustre les différents dispositifs de contrôle d'accès qui peuvent être mis en place pour éviter que les automobilistes n'utilisent ce chemin comme raccourci. Notons qu'une concertation avec les agriculteurs et les services de secours, préalablement aux aménagements, est nécessaire.

Ces aménagements nécessitent de poser un signal F45b pour prévenir les usagers.



Signaux d'indication F45b (source : Sécurothèque⁸)

Fermeture de la voirie

Le chemin est fermé via la pose d'une barrière ou de tout autre dispositif contraignant (balises, rocher, bloc de béton...). Il peut être fermé pour tout le trafic motorisé et donc, en fonction du dispositif, également être inaccessible au charroi agricole.



Voirie fermée au trafic motorisé à Fernelmont



Voirie fermée au trafic à Braives (source : Commune de Braives)

⁷ Fiche n°278 de la Sécurothèque, publiée le 22.8.2022 – v. <https://bit.ly/3WLK6vz>

⁸ Fiche n°494 de la Sécurothèque, mise à jour le 20.11.2023 – v. <https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/f45b-signaux-indication>

FERMETURE DE LA VOIRIE	
Atouts / Faiblesses	Points d'attention
<ul style="list-style-type: none"> + Suppression totale du trafic de transit + Faible coût + Dispositif qui peut se trouver d'un côté uniquement du tronçon concerné sans hypothéquer l'accès carrossable aux parcelles - Parfois danger pour les cyclistes en fonction de la visibilité du dispositif - Non applicable en zone de culture, sauf si les parcelles sont dotées d'un autre accès 	<ul style="list-style-type: none"> • Option qui nécessite un nouveau schéma d'accès aux terres agricoles uniquement pour les véhicules standards / à négocier avec les agriculteurs • Possibilité, en période de récolte, de retirer le dispositif pour faciliter le travail des agriculteurs • Possibilité de prévoir, à hauteur de la fermeture, une zone élargie en empièchement pour permettre le passage des tracteurs tout en évitant le passage des automobiles • Nécessité de poser un signal F45b pour prévenir les usagers.

Chemin induré de largeur restreinte

Le chemin induré de largeur restreinte consiste en un cheminement induré (asphalte, béton...) d'une largeur minimum de 1,80 m pour les cheminements bidirectionnels longé par un empièchement latéral à destination du charroi agricole (soit de part et d'autre, soit d'un côté uniquement à destination des cavaliers)



Chemin induré de largeur restreinte à Walhain

CHEMIN INDURÉ DE LARGEUR RESTREINTE	
Atouts / Faiblesses	Points d'attention
<ul style="list-style-type: none"> + Le trafic n'est pas facilité par la faible largeur revêtue - Le trafic des voitures reste possible - Largeur de 1,8 à 2m peu compatible avec les ambitions de cyclabilité du territoire wallon 	<p>Possibilité d'avoir une barrière entre la zone indurée pour les cyclistes et la zone empièchée pour le charroi agricole</p>

Sas d'entrée

À l'entrée du chemin réservé F99c, le cheminement cyclable est continu et sa largeur ne permet pas le passage des véhicules motorisés. Un dispositif (un potelet ou une barrière) doit être installé, pour empêcher que les véhicules motorisés ne passent par le cheminement cyclable.



Sas d'entrée à Boninne

SAS D'ENTRÉE	
Atouts / Faiblesses	Points d'attention
<ul style="list-style-type: none"> + Signal clair que les automobilistes ne sont pas les bienvenus + Intervention ponctuelle - Ne dissuade pas le passage des 4x4 et SUV - Risque de dégradation des aménagements 	<p>Conseils :</p> <ul style="list-style-type: none"> • prévoir cet équipement de couleur contrastée par rapport à l'environnement • veiller à avoir une certaine longueur du passage empièché (10 à 40 m) • veiller à ce que le dévoiement cyclable épouse la trajectoire naturelle des cyclistes (à 20km/h)

Bi-bande

Il s'agit de deux bandes en béton de 1,50 m de large, séparées par une bande ensemençée, empierrée ou en pavés, d'environ 0,80 m, de manière à décourager le passage des voitures.



Bi-bande à Ciney
(source : Province de Namur)



Ecluse à tracteur à Walhain

BI-BANDE	
Atouts / Faiblesses	Points d'attention
<ul style="list-style-type: none"> + Bonne intégration paysagère - Ne dissuade pas le passage des 4x4 et SUV - Coût élevé - Risque pour les cyclistes de sortir de la trajectoire en cas de mauvaise visibilité - Peu adapté à la mobilité quotidienne (ne facilite ni le dépassement des cyclistes ni le passage de vélos larges (vélos cargo, etc.)) 	<ul style="list-style-type: none"> • Option davantage adaptée aux itinéraires de loisirs • Pour éviter le transit, l'aménagement d'un bi-bande peut également se concevoir comme sas d'entrée sur les premiers mètres du chemin réservé • Possibilité d'un revêtement sur toute la largeur localement pour les carrefours, accès aux parcelles ou aires de croisement

À noter que les dispositifs de type « écluses empierrées » ou « écluses à tracteur » augmentent le risque de chute à vélo ; ils font dès lors l'objet d'un avis réservé de la part du SPW Mobilité Infrastructures, et doivent être analysés au cas par cas suivant les contextes.



Ecluse empierrée à Eghezée



LE POINT DE VUE DE LA FÉDÉRATION WALLONNE DE L'AGRICULTURE

La FWA demande aux communes de prendre en compte les éléments suivants dans le cadre du dimensionnement des aménagements des voiries utilisées par les agriculteurs :

- ✓ dans tous les cas de rétrécissement, il faut un passage de 4,5 m de large et s'il y a des bordures, elles doivent pouvoir être franchies par les véhicules agricoles ;
- ✓ il ne faut jamais des panneaux face à face de part et d'autre de la route ou du passage ; ils doivent être décalés pour être certain de ne pas les accrocher lors du passage ;
- ✓ pour les chicanes, il faut se référer à un gabarit correspondant à la giration des bus en tenant compte de la largeur de 4,5 m de certains véhicules agricoles. Les distances entre chicanes sont à établir en fonction de cette largeur.

Pour le surplus, la Fédération wallonne de l'Agriculture souligne la qualité des aménagements de type « chemin induré de largeur restreinte », « sas d'entrée » ou encore le bi-bande. En l'absence d'accès à la base de données SIGeC, la fermeture de la voirie par un dispositif contraignant apparaît complexe à mettre en place.

Réserver certaines de leurs voies au trafic cyclable est, nous le voyons, un beau défi pour les communes. Il est souvent difficile pour un automobiliste de dépasser un cycliste sur les voiries agricoles, le différentiel de vitesses entre ces usagers est en effet peu propice au partage. Le statut de chemin réservé conféré par le panneau F99c semble donc tout indiqué, cela même

tage sanctionner le non-respect des chemins délimités par les panneaux F99c. En parallèle du volet infrastructures, ne sous-estimons pas l'intérêt pour les communes de s'impliquer au niveau de la **sensibilisation** et de travailler sur les **itinéraires recommandés via les GPS**. Il est en effet possible de signaler dans les services de cartographie en ligne que l'accès à une voirie **EST RESTREINT**.

CI APRES UN ARTICLE SUR LE MÊME SUJET TIRE DE LA SECUROTHERQUE DE LA REGION WALLONNE

F99c - Les chemins réservés en milieu agricole



Les chemins de remembrement peuvent être réservés aux usagers actifs et aux véhicules agricoles, via la pose des panneaux F99c/F101c. Ces signaux autorisent la présence de véhicules motorisés devant accéder aux différentes parcelles le long du chemin (véhicule de l'agriculteur, tracteur, charroi utilisé pour les travaux des champs, camion pour la récolte, ...).

Aspect légal

LEGAL

Art. 22 octies, Art 71.1 et 71.2

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

- a) les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant;
- b) les tricycles et quadricycles non motorisés;
- c) les véhicules attelés à condition que le symbole d'un véhicule agricole soit reproduit sur les signaux;
- d) les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Le début des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs est indiqué par le signal [F99c](#) et la sortie par le signal F101c.



[F99c](#)



F101c

22octies.2. Les piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs peuvent utiliser toute la largeur des dits chemins. Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les usagers motorisés, et particulièrement les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes, des conducteurs de tricycles et quadricycles non motorisés, des cavaliers et des véhicules attelés.

22octies.3. La vitesse est limitée à 30 km par heure.

F101c. Fin du chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.

La pose des signaux d'indication F99c et F101c crée un chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers. Lorsque cette signalisation est mise en place, les usagers doivent se conformer à l'[article 22octies du Code de la route](#) qui fixe les conditions de circulation. Ce type de mesure nécessite l'adoption d'un [règlement complémentaire](#).

Aménagements envisageables

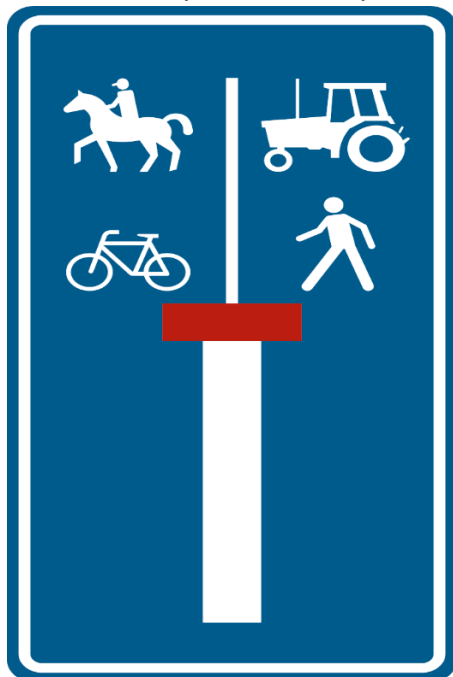
Les chemins réservés signalés au moyen d'un F99c forment une catégorie intermédiaire entre la voie verte et le chemin ou la route ordinaire.

« Comment empêcher l'intrusion de véhicules motorisés et le trafic de transit ? » est une question récurrente à laquelle les réponses peuvent être apportées différemment selon les contextes.

L'accès à ces chemins doit, dans la majorité des cas, rester libre pour le passage de convois agricoles, présentant souvent des dimensions importantes. Des dispositifs de contrôle d'accès peuvent néanmoins être mis en place pour éviter que les automobilistes n'utilisent ce chemin comme raccourci. Différentes techniques sont possibles et sont à concerter avec les agriculteurs et les services de secours. La seule présence d'une signalisation ne suffit pas pour modifier le comportement des usagers et garantir le strict respect des règles du Code de la route.

Fermeture de la voirie

Dans certains cas, le chemin peut être fermé pour tout le trafic motorisé et donc également pour le charroi agricole via la **pose d'une barrière** ou de tout autre dispositif contraignant (balises, rocher, bloc de béton, ...). Cette solution évite totalement le trafic de transit mais se doit d'être négociée avec les agriculteurs, afin de placer le dispositif à l'endroit le plus adéquat. Dans ce cas, la pose



d'un signal **F45b** est nécessaire pour prévenir les usagers.

Il y a lieu de s'assurer que le dispositif est bien visible à tout moment de la journée. L'éclairage n'est pas nécessaire mais il est hautement recommandé de prévoir des dispositifs réfléchissants.

Remarque : en période de récolte, il peut être envisagé de retirer le dispositif pendant quelques jours, afin de permettre le passage d'un charroi agricole. Cela facilitera le travail des agriculteurs.

Variante : A hauteur de la fermeture, il est également possible de prévoir une zone élargie en empiérement pour permettre le passage des tracteurs tout en évitant le passage des automobiles.

Chemin induré d'une largeur restreinte avec un empiérement de part et d'autre

Afin d'éviter le trafic de transit, le cheminement induré (asphalte ou béton) peut présenter la largeur minimale possible pour les cheminements bidirectionnels F99, soit 2 m (voire 1,80 m en cas de trafic cyclable faible). De part et d'autre, un empiérement est prévu pour permettre la circulation du charroi agricole. Le trafic des voitures reste possible, mais n'est pas facilité par la faible largeur revêtue.

Création d'un sas d'entrée

Un sas d'entrée peut être aménagé à l'entrée du chemin réservé F99c. Le cheminement cyclable est continu et sa largeur ne permet pas le passage des véhicules motorisés.

Un dispositif (un potelet ou une barrière) doit être installé, pour empêcher que les véhicules motorisés ne passent par le cheminement cyclable. Il est vivement conseillé que cet équipement soit de couleur contrastée par rapport à l'environnement.

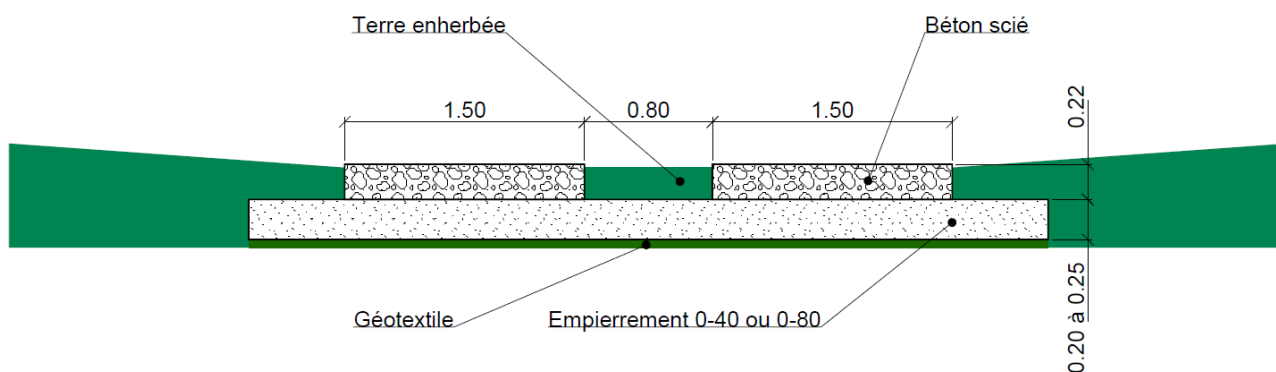
A côté du cheminement induré, un empièchement est prévu sur une certaine longueur (10 à 40 m) pour permettre le passage du charroi motorisé devant accéder aux parcelles agricoles.



Ecluse à Bonine (SAS un peu court et dévoiement du cheminement cyclable trop sévère)

Bi-bande

Il s'agit de deux bandes en béton d'1,50 m de large, séparées par une bande ensemencée, empièrée ou en pavés, d'environ 0,80 m, de manière à décourager le passage des voitures.



Ces chemins s'intègrent bien dans le paysage, tout en décourageant leur utilisation par un trafic de transit. Ils ne sont cependant pas adaptés à la mobilité quotidienne car ils ne facilitent pas le dépassement des cyclistes ou le cheminement des vélos plus larges (vélo cargo ou vélo avec remorque). En période de faible luminosité ou avec des conditions météorologiques qui engendrent une mauvaise visibilité, le cycliste pourrait s'écarter de la bande de béton et perdre le contrôle du vélo, en s'enlisant dans la terre ou en butant contre de la végétation. Cet aménagement est donc créé, de préférence, sur des itinéraires de loisirs.

Afin d'éviter le trafic de transit, l'aménagement d'un bi-bande peut également se concevoir comme sas d'entrée sur les 10 à 40 premiers mètres du chemin réservé indiqué par un signal F99c. Localement, un revêtement sur toute la largeur peut s'envisager (pour les carrefours, accès aux parcelles, aires de croisement).



Incourt (projet PICVERT 2007)



Sombreffe (projet PICVERT 2007)



Incourt

Aménagements défavorables

Les dispositifs suivants augmentent le risque de chute à vélo. Ils font dès lors l'objet d'un avis réservé de la part du SPW Mobilité Infrastructures et doivent être analysés au cas par cas suivant les contextes.

Écluse empierrée

Des « écluses » empierrées ont parfois été aménagées aux accès de certains chemins. Cet obstacle est difficile ou impossible à surmonter pour les voitures. Mais cet aménagement crée également une forte insécurité pour les cyclistes en augmentant le risque de chute ou de casse des jantes. Les cyclistes se déplaçant en groupe structuré ou familial pourraient ne pas percevoir le trou dans le sol, faire un écart brusque pour éviter l'obstacle ou même chuter.

En outre, le passage est difficile voire impossible pour les vélos cargos, les vélos avec remorques ou les tricycles. Cet aménagement nécessite également un entretien régulier pour éviter l'apparition d'un creux important, espace où l'eau stagne



Aménagements en saillie de faible hauteur (« écluses à tracteur »)

Sur certains sites, des « écluses à tracteur » d'une hauteur de 17 cm sont aménagées sur le chemin réservé F99c. Cet obstacle est difficile ou impossible à surmonter pour les voitures.

Ce dispositif crée également une forte insécurité pour les cyclistes en augmentant le risque de chute. Les cyclistes se déplaçant en groupe structuré ou familial pourraient ne pas percevoir l'aménagement, faire un écart brusque pour éviter l'obstacle ou même chuter. En outre, le passage est difficile pour les vélos cargos, les tricycles ou les vélos avec remorque. L'obstacle est également souvent peu visible en période nocturne.

Le cas échéant, si un tel aménagement est réalisé, l'écluse à tracteur est installée de préférence aux entrées du chemin, en adoptant quelques mesures préventives : la sécurité des cyclistes peut être améliorée en aménageant des surlargeurs à hauteur de l'écluse, afin d'avoir une largeur de passage de minimum 1,50 m de part et d'autre de l'obstacle, **tout en assurant la visibilité nocturne via un dispositif adéquat** (catadioptr, LED sur batterie, éclairage).

Cette solution doit être négociée avec les agriculteurs, afin de placer le dispositif à l'endroit le plus adéquat. Dans ce cas, est indispensable et nécessaire pour prévenir les usagers..AVEC la

pose d'un signal [F45b](#)





NOS COMMENTAIRES

Ces deux articles émanant l'un de l'Union des Villes et Communes et l'autre de la Sécurithèque de la Région Wallonne, sont intéressants dans la mesure où ils mettent en évidence les possibilités de concilier le charroi agricole et la mobilité douce et active.

Ils soulignent l'un et l'autre les possibilités offertes par les panneaux F 99 c et F101 c du code de la route qui permettent parfaitement de concilier la mobilité douce active d'une part et les droits des riverains et ayant-droit agricoles d'autre part. Ce panneau F 99 c remplace de facto les panneaux « *excepté circulation locale* » moins précis quant aux usagers autorisés.

Les deux articles abordent aussi les manières de rencontrer les problèmes de non-respect des panneaux F 99 c grâce à des aménagements à envisager au cas par cas tellement les circonstances locales peuvent varier.

Nous souscrivons aussi entièrement au point de vue formulé par la Fédération Wallonne de l'Agriculture F.W.A.) qui est très technique mais très pertinent (voir article de l'UVCW

Il est vraiment conseillé tant aux communes qu'aux défenseurs de la mobilité douce (dans leurs doléances vers les communes) de ne retenir QUE les **aménagements envisageables** préconisés à l'exclusion de tout aménagement autre (non envisagé) et certainement **pas les aménagements défavorables** évoqués dans les deux articles et qu'il y a lieu de proscrire. Il s'agit surtout des « écluses à tracteurs » qui n'ont que des désavantages. Ces gros blocs en milieu de chaussée peuvent surprendre dangereusement les cyclistes, empêchent les vélos avec remorques, les tricycles. S' ils cassent les

voitures ordinaires qui voudraient les franchir, ils laissent passer la plupart des 4X4 . En outre, s'ils ne sont pas pourvus du panneau F 44b (voie sans issue) ils constituent clairement des entraves méchantes à la circulation, lesquelles sont prohibées et lourdement punissables par l'article 406 du code pénal.

Dès lors il est recommandé aux communes (et aux associations locales dédiées à la mobilité douce qui font des suggestions aux communes, de s'en tenir exclusivement aux aménagements envisageables décrits ci-avant en refusant les aménagements défavorables, lesquels sont trop dangereux.

Dans beaucoup de cas, c'est cependant la simple présence occasionnelle de l'agent constatateur communal ou de la police pour « attraper » les personnes non habilitées sur un tronçon pourvu d'un panneau F 99 qui devrait suffire à dissuader ceux qui n'ont pas le droit de passer. Les « excuses » du genre « *je vais chez un tel qui habite là* » ne seront souvent pas convaincantes pour l'agent verbalisateur. En effet, les aménagements envisageables représentent assez vite un coût qui peut être non négligeable.

Enfin nous ne pouvons que soutenir l'UVCW dans sa suggestion finale où elle souligne qu'en parallèle au volet « infrastructure, les communes ont intérêt à s'impliquer au niveau des « itinéraires recommandés via les GPS » en signalant aux services de cartographie en ligne que l'accès à une voirie est restreint et limité par des panneaux F 99c.

En tous cas, bravo à l'UVCW et à la Sécurithèque de la Région pour ces articles de vulgarisation.

Affichage et publication des décisions relatives à la voirie communale et réforme du CDLD – Quelle est la procédure applicable ?

Mis en ligne sur le site de l'UVCW le 13 Août 2025 - Emmanuelle JOUNIAUX (UVCW)

Dans le cadre de la réforme du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation (CDLD – l'UVCW a indiqué, par un courrier du 26 septembre 2024, au Ministre François Desquesnes, ce qui suit :

« La question se pose de savoir comment les modalités d'affichage et de publication telles que prévues par ces deux dispositions vont désormais s'articuler dans la pratique pour ce qui concerne les décisions relatives aux voiries communales. Il nous semble qu'une révision du décret voirie devrait être adoptée en vue de clarifier ce point, laquelle pourrait être envisagée concomitamment à l'éventuelle révision du décret du 5 septembre 2024 »

A notre sens, un simple renvoi vers le futur article L1133-1 du CDLD suffit : au vu de la publication de la décision relative à la voirie, dans son intégralité, sur le site internet de la commune et de l'apposition d'une affiche visible en permanence sur les valves communales indiquant l'adresse à laquelle ladite décision sera rendue accessible, et le ou les lieux où celle-ci pourra être consultée par le public, aux heures d'ouverture de l'administration communale (ces informations étant aussi mentionnées sur le site internet de la commune), il ne nous semble plus nécessaire d'imposer, par ailleurs, un affichage intégral de la décision relative à la voirie durant 15 jours aux valves de la commune. Il nous paraît néanmoins opportun de prévoir expressément que le plan de délimitation annexé à la décision fasse également l'objet des modalités de publication et d'affichage prévues par l'article L1133-1 du CDLD. »

Cette demande a été renouvelée par courrier en date du 10 mars 2025, sans qu'il y ait malheureusement été donné suite.

L'objet de cet article est de clarifier les règles en termes d'affichage et de publication des décisions relatives à la voirie communale.

A notre sens, les dispositions du décret voirie et l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD) doivent se cumuler. Par voie de conséquence :

- La décision (explicite ou implicite) relative à une demande de création-modification-suppression de voirie communale est **intégralement affichée, sans délai et durant quinze jours** sur les valves communales (sauf les annexes, bien que, si cela est possible, il est pertinent de tout de même publier le plan de délimitation).

- La décision est publiée sur le site internet de la commune (avec, idéalement, le cas échéant, le plan de délimitation).

- Une affiche visible **en permanence** et le site internet de la commune mentionnent l'adresse à laquelle les décisions relatives à la voirie communales sont rendus accessibles et le ou les lieux où celles-ci peuvent être consultées par le public, aux heures d'ouverture de l'administration communale.

- La décision est consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations communales visé à l'article L1133-2, §2, alinéa 2 du CDLD (lequel est consécutif à l'affichage qui ne se réalise qu'en cas d'impossibilité matérielle de publier sur le site internet).

"La nouveauté introduite par le décret (« Voirie ») est que toute décision en matière de voirie doit être consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations visé dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation. La question de cette nouvelle base de données est réglée intégralement au niveau communal et jusqu'à ce jour selon les modes prévus et souhaités par l'autorité. Il peut s'agir d'une base de données informatique ou papier. Il n'existe encore aucune imposition quant à la méthode ou la forme à suivre. Le législateur a souhaité laisser cette question à la discrétion de la commune." (A. VASSART, *Le régime juridique des voiries communales*, Les essentiels des pouvoirs locaux, UVCW, 2021, p. 39).

Selon l'article 9, §1^{er}, alinéa 3 du décret, seules les décisions d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale sont concernées par cette obligation de consignation dans un registre communal spécifique. Néanmoins, l'exposé des motifs du décret indique que "Chaque commune tient un registre des délibérations en matière de voiries communales. Le contenu de ce registre relève de la responsabilité des communes." Il nous semble donc plus sur d'y inscrire également les décisions de refus et les décisions relatives aux suppressions de voiries communales.

Le décret et ses arrêtés d'exécution ne prévoient pas à quel moment doit intervenir l'annotation dans le registre spécifique. En ce qui concerne le registre des délibérations communales prévu par le CDLD (voy. *supra*), l'annotation dans le registre est faite le premier jour de la publication du règlement ou de l'ordonnance (Article 2 de l'Arrêté royal du 14 octobre 1991 relatif aux annotations dans le registre de publication des règlements et ordonnances des autorités communales - auquel il convient encore de se référer. Il nous semble que cette règle peut être appliquée par analogie aux décisions en matière de voirie communale. En cas de non-respect de ces mesures, le délai de recours ne commence pas à courir et la décision tarde à devenir définitive, ce qui peut être source d'insécurité juridique.

Emmanuelle JOUNIAUX,
Conseillère à l'Union des Villes et Communes de Wallonie .

COMMENTAIRE. Nous remercions Mme Jouniaux pour la précision de son article. Toutefois nous ne pouvons la suivre lorsqu'elle mentionne que seules les décisions de création et de modification de voirie doivent être inscrites au registre visé à l'article 9. Comme elle le souhaite pour l'avenir, le dit article soumet aussi déjà depuis 2014 toutes les décisions de suppression aux mêmes conditions que les décisions de création ou de modification (avec en plus l'obligation visée au paragraphe 2 de l'article 9 (voir Ambre VASSART, *Le nouveau régime juridique des voiries communales*, UVCW 2016 p 51). A.STASSEN

Jurisprudence du Conseil d'Etat sur l'article 14 du décret relatif à la voirie communale

Mis en ligne le 25 Août 2025 - Emmanuelle JOUNIAUX UVCW)

L'article 14 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale prévoit que « *Si la demande concerne une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes, la demande et les résultats de l'enquête publique sont simultanément adressés aux conseils communaux de ces communes et au collège provincial compétent pour le territoire de chaque commune où est située la voirie faisant l'objet de la demande.*

Les conseils communaux et le ou les collèges provinciaux rendent leur avis dans un délai de trente jours à compter de la réception du dossier, faute de quoi il est passé outre.

Les avis du ou des collèges provinciaux, lorsqu'ils sont rendus dans les délais impartis, sont des avis conformes pour les conseils communaux concernés. »

Cette disposition faisait l'objet d'interprétations divergentes, de sorte qu'il n'était pas toujours aisé de savoir quelles hypothèses concrètes de création/modification/suppression de voirie communale étaient concernées par cette procédure spécifique. La doctrine majoritaire considérait, néanmoins, que la création/modification/suppression devait se produire sur le territoire d'au moins deux communes pour que l'article 14 puisse s'appliquer.

Dans un arrêt du 8 juillet 2025 (n°263.908), le Conseil d'Etat ne suit pas cette doctrine majoritaire et considère que « *dès lors que le législateur n'impose pas expressément que la modification en cause se trouve sur le territoire de la commune limitrophe, une telle exigence supplémentaire ne peut être ajoutée au texte décretaal, « une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes » devant s'interpréter selon le sens usuel des mots. (...)*

La voirie qui, au sens de l'article 14, alinéa 1^{er}, du même décret se prolonge sur le territoire de la commune limitrophe s'entend dès lors d'une voirie qui s'étend au-delà de la limite communale, le verbe « se prolonger », entendu dans son acception spatiale, signifiant « aller plus loin » (Le Robert en ligne).

La notion de « voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes » implique qu'il est question d'une même voie, ce qui est une question de pur fait.

Une telle appréciation peut notamment prendre en considération le maintien des principales caractéristiques de la voie concernée de part et d'autre de la limite entre communes. Compte tenu du souci de cohérence ayant motivé l'adoption de l'article 14 du décret précité, l'incidence qu'est susceptible d'avoir la modification envisagée sur l'utilisation de la voirie située sur la commune limitrophe est également un élément pertinent à prendre en compte. »

Il conviendra, donc, d'analyser, pour chaque demande de création/modification/suppression de voirie communale qui se produit sur le territoire d'une seule commune mais qui porte sur une voirie se prolongeant sur le territoire d'une autre commune, si une telle demande est susceptible ou non d'avoir une incidence sur l'utilisation de la voirie située sur la commune limitrophe et de le motiver en conséquence. Dans l'affirmative, la procédure reprise à l'article 14 devra être respectée.

Emmanuelle JOUNIAUX (UVCW)

COMMENTAIRE

Cette jurisprudence nouvelle du Conseil d'Etat oblige donc de consulter la commune voisine et le Collège provincial (qui dispose d'un droit de véto(avis conforme) et il n'est dès lors plus possible de prétendre que « *la voirie à modifier ou supprimer reste sur une seule commune et ne nécessite pas de consultation du collège provincial et de la commune voisine* ». Désormais, dès que la voirie mène vers la limite communale, elle est sensée répondre au critère nécessitant la consultation de l'autorité provinciale et du ou des collèges communaux voisins.

Il est cependant en principe bien entendu que la section concernée de la voirie menant vers la limite communale est bien celle située entre le dernier carrefour et la limite communale. Si la modification concernée se situe à un endroit déterminé mais qu'il y a encore un carrefour de la dite voirie avant la limite communale, ce n'est pas une voirie tombant sous le coup de l'article 14.

En ce qui concerne les voiries dont l'axe constitue la limite communale, elles tombent évidemment automatiquement dans la catégorie des voiries dont les modifications ou suppressions sont régies par l'article 14

Nous souscrivons sans réserve à la jurisprudence ainsi instaurée par le Conseil d'Etat.

Toutefois nous nous interrogeons sur la gestion des voiries menant aux frontières internationales et celles menant vers le territoire flamand ainsi que celles entre les communes francophones et germanophones de l'arrondissement de Verviers. En principe l'article 14 s'y applique aussi mais cela implique que les autorités communales sachent localiser les instances administratives et politiques concernées de ces territoires voisins de la Wallonie. Heureusement localement les communes disposent souvent de ces données via leurs voisines situées dans une autre Région, Communauté ou pays.

Albert STASSEN

UNE VOIE NE DEVIENT PAS PUBLIQUE SI ELLE NE SERT QU'A DESSERVIR DES RIVERAINS

ARRET DE CASSATION DU 11.9.2020 (se rangeant à l'avis de l'Avocat général)

En gras les principaux enseignements de cet arrêt de cassation

Conclusion de l'avocat général R. Mortier :

1. Faits et procédure Les parties ont contesté l'utilisation d'une voie qui traverse la propriété des demandeurs et permet d'accéder aux parcelles appartenant aux premier et troisième défendeurs.

La cour d'appel juge que le juge de paix a, à juste titre qualifié la voie d'une voie de caractère public. La cour d'appel s'appuie sur un ancien rapport d'expertise de 1969, des photographies aériennes et des plans cadastraux ainsi qu'une procédure qui a eu lieu dans les années soixante. Elle juge que le fait que la voie soit une impasse n'empêche pas l'émergence d'un droit public de passage, même si elle est destinée à atteindre une seule parcelle, et en l'espèce, il s'agit du dernier tronçon de voie qui mène à la parcelle des défendeurs, mais qui donne également accès à d'autres parcelles qui n'ont pas d'autre issue.

Contre ce jugement du 20 février 2018 du tribunal de première instance d'Anvers, section de Malines, les demandeurs soulèvent un moyen composé de deux volets.

2. Discussion

2.1. Dans le premier volet, les demandeurs soutiennent que les constatations des juges d'appel ne permettent pas de conclure à un usage de cette voie en tant que servitude d'utilité publique. Cependant, les défendeurs avancent que ce volet semble irrecevable car il conteste une appréciation factuelle. Toutefois, la Cour peut, dans le cadre de son contrôle de légalité, vérifier si le juge des faits a tiré une décision conforme au droit à partir des données irréfutables qu'il a établies. Le fond de l'irrecevabilité doit donc être rejeté.

2.2. Selon la jurisprudence de votre Cour, un droit de passage sur un domaine privé comme servitude d'utilité publique peut être obtenu au profit des habitants de la commune et de tous les intéressés par un usage constant et ininterrompu depuis trente ans, public et non équivoque d'une bande de terre par quiconque, pour le passage public, à condition que cet usage soit fait dans l'intention d'utiliser la bande en tant que telle et ne repose pas simplement sur la tolérance du propriétaire du bien sur lequel le passage est exercé.

Il en découle que, **pour qu'il puisse y avoir une servitude de passage d'utilité publique, il doit d'abord y avoir un usage public, en d'autres termes, l'utilisation de la bande de terre par quiconque, pour le passage public.**

Cela peut être le cas, par exemple, si une voie est utilisée par les habitants d'une commune ou d'une partie de celle-ci,

comme les résidents d'un quartier qui empruntent le passage pour raccourcir le chemin qu'ils doivent parcourir vers leur propriété.

Cependant, l'usage exclusif d'une bande de terre par des riverains, c'est-à-dire des personnes vivant le long de la voie ne suffit pas à cet égard, pas plus que l'usage purement par les habitants d'un petit nombre de maisons enclavées qui sont contraintes de l'utiliser pour atteindre la voie publique.

La Cour a également statué que la voie publique est celle qui est utilisée dans l'intérêt général des habitants (...) de sorte que **le jugement contesté, qui fonde le caractère public de ladite voie uniquement sur l'utilisation nécessaire faite par certains résidents d'une rue pour accéder à la route principale, ne justifie pas légalement sa décision.**

La destination de la voie est donc un critère important, selon certains juristes, voire même un critère décisif. Il est déterminant de savoir si la voie est destinée à être utilisée pour le trafic public ou uniquement pour le trafic privé, c'est-à-dire pour les riverains et les personnes cherchant à atteindre les riverains.

2.3. Dans l'affaire actuellement présentée, il s'agit d'une impasse, ce qui, selon le juge d'appel, n'empêche pas qu'un droit de passage public naisse, même s'il n'est pas indiqué que la voie serait destinée à atteindre un seul terrain.

En l'espèce, selon le juge d'appel, il s'agissait du dernier morceau d'une voie qui aboutit au terrain des défendeurs, mais qui donne également accès à d'autres terrains qui n'ont pas d'autre issue.

La seule circonstance qu'il s'agisse d'une impasse ne semble pas empêcher que la voie puisse être destinée à la circulation publique.

Cela pourrait par exemple être le cas lorsque se trouve à la fin de la voie un point de vue ou lorsque la voie se transforme en chemin pédestre ou cyclable.

2.4. **Un élément sur lequel le juge d'appel s'appuie est le fait que la voie a été pavée depuis les années soixante du siècle dernier et qu'elle a été entretenue par la Ville durant cette période.**

Cependant, le juge d'appel ne précise pas par qui le pavage a été effectué, ni pendant quelle période l'entretien a été assuré par la Ville. Le premier juge a statué à cet égard sur la base de l'expertise que la voie était revêtue de gravier et que les services municipaux effectuaient également des travaux d'entretien et apportaient occasionnellement du gravier pour le revêtement et l'amélioration de la voie.

Il ressort du jugement contesté que l'entretien est désormais effectué par les défendeurs. **Le fait que la voie ait été revêtue et que l'administration y ait joué un rôle ou dans l'entretien, peut influencer l'évaluation de l'utilisation de la voie pour le trafic public, mais ne suffit pas en soi.**

En pratique, il arrive souvent que des communes appliquent un revêtement à des chemins non routiers sans que ces chemins ne soient utilisés par le trafic public. Les chemins non routiers concernent souvent des voies sans issue, ce qui signifie que ces routes n'ont d'autres utilisateurs que les riverains et les visiteurs des riverains.

2.5. Le juge d'appel constate que la voie était utilisée de manière régulière, mais il ne sait pas par qui la route était utilisée ou à qui la route était destinée. Le fait que le chemin n'était pas destiné à être utilisé pour le trafic public ne découle ni de son inclusion dans les cartes militaires, ni de la procédure menée dans les années 60 du siècle dernier.

Dans la mesure où le juge d'appel constate que le chemin (en cul-de-sac) est uniquement destiné à être utilisé par les riverains, et donc pour un usage privé, il ne pouvait pas, au regard de ce qui précède, décider d'une servitude d'utilité publique.

Dans ce cas, il semble plutôt s'agir d'une servitude conventionnelle de passage ou d'un droit de passage légal, voire d'un chemin de détour.

Sur la base de ses constatations, le juge d'appel ne pouvait donc pas légalement conclure que la parcelle de terrain est utilisée par tous pour le trafic public et qu'une servitude d'utilité publique grève cette parcelle.

La première partie semble fondée.

Conclusion : annulation avec renvoi.

COMMENTAIRE

Ce jugement confirme certes le jugement de Cassation du 20.5.1983 maintes fois repris par la suite par la Cour et même par le législateur wallon puisque les articles 2,8°, 27 et 28 alinéa 1^{er} du décret voirie du 6.2.2014 ne font que le recopier.

Toutefois il apporte une nuance importante en ce sens qu'il **décrit précisément qui sont ceux qui peuvent faire un usage PUBLIC, en excluant de l'usage public la desserte des parcelles riveraines d'une voie.**

En d'autres termes, pour pouvoir invoquer un usage public d'une voie, si l'on est en réalité riverain de cette voie, l'utilisation qu'on en fait ne compte pas pour l'usage public en tous cas si la voie est un cul-de-sac.

De même lorsque l'on se rend chez un riverain de la dite voie. **La destination publique d'une voie implique que ceux qui y circulent ne se rendent pas nécessairement chez les riverains mais ne font qu'utiliser la voie pour rallier un point situé au-delà de la dite voie.**

Cela a un impact certain lorsque des revendications de reconnaissance d'une voie publique basées sur l'usage trentenaire du public émanent en réalité de riverains d'une voie appartenant à un tiers et qu'ils utilisent effectivement. Leur usage en tant que riverains ne compte pas pour la prescription trentenaire en tant que voie publique. Elle peut tout au plus intervenir dans la reconnaissance d'un droit CIVIL de servitude à établir par le juge de paix s'il y a effectivement enclavement.

Par contre lorsqu'un sentier de l'atlas relie des points A, B., C et D et que une ou plusieurs habitations se situent en C mais que le tronçon A-B-C est en réalité délaissé pour un chemin privé direct A-C depuis 30 ans, les utilisateurs de ce tracé raccourci AC peuvent invoquer la prescription trentenaire du tracé direct A-C mais en sélectionnant minutieusement parmi les témoignages qu'ils apportent à cet effet, tous ceux qui attestent avoir circulé de A vers C par le chemin privé jusque là puis ont continué vers D. Par contre **ils élimineront soigneusement tous les témoignages attestant avoir circulé de A vers C pour se rendre chez un des habitants du point C car ces témoignages ne sont pas valables selon la jurisprudence du 11.9.2020 de la Cour de Cassation.**

A.Stassen

QUESTION PARLEMENTAIRE DE JEAN PAUL BASTIN SUR LE MECANISME DE SUBSTITUTION REGIONALE DANS LE CADRE DE LA REPRESENTATION DES COMMUNES EN CASSATION

- Question écrite du 20/06/2025 de Jean-Paul BASTIN à François DESQUESNES , ministre du Territoire, des infrastructures , de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

Les communes wallonnes font face à une problématique récurrente dans la gestion des contentieux judiciaires relevant de compétences régionales exercées par délégation (voirie, urbanisme, aménagement du territoire, etc.).

Lorsque les communes sont en conflit judiciaire avec des tiers privés dans ces matières, il arrive fréquemment que les parties adverses, particulièrement les mieux nanties financièrement, se pourvoient en cassation après avoir épuisé les voies de recours en première instance et en appel.

Face à cette situation, les communes se trouvent confrontées à un dilemme financier : engager des frais considérables pour se faire représenter par un avocat en cassation, ou renoncer à défendre leur position par souci d'économie budgétaire.

Cette tendance au désistement des communes génère une situation préoccupante : les débats devant la Cour de cassation se déroulent de manière déséquilibrée, avec uniquement la présentation des arguments de la partie privée qui s'est pourvue en cassation.

Bien que la Cour de cassation soit tenue d'examiner d'office les questions de droit, l'absence de représentation de l'intérêt général risque d'influencer défavorablement la jurisprudence à long terme. Les arrêts de cassation constituant le socle jurisprudentiel en Belgique, cette situation pourrait progressivement éroder la protection de l'intérêt public dans les matières concernées.

Considérant que les matières en cause relèvent de la compétence régionale et ne sont exercées par les communes que par délégation, il semblerait logique que la Région puisse "reprendre la main" au niveau de la cassation.

Cette initiative permettrait de garantir une meilleure défense de l'intérêt public tout en soulageant les communes de charges financières importantes, dans le respect de la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir.

À cet effet, M. le Ministre envisage-t-il d'instaurer un mécanisme permettant aux communes de solliciter la

substitution de la Région pour assurer leur représentation en cassation dans les matières relevant de compétences régionales ?

Une circulaire pourrait-elle être établie pour instruire les communes d'avertir les services juridiques régionaux lorsqu'un tiers décide de les attirer en cassation dans ces matières spécifiques ?

Quelles sont les modalités pratiques et budgétaires que la Région pourrait mettre en œuvre pour assurer cette mission de défense de l'intérêt général en cassation ?

Dans quelle mesure cette approche pourrait-elle contribuer à préserver l'équilibre jurisprudentiel entre intérêts privés et intérêt général dans les matières de compétence régionale ?

Réponse du 16/07/2025 de François DESQUESNES

L'honorable membre souligne à juste titre les difficultés auxquelles les communes peuvent être confrontées lorsqu'elles doivent assurer leur défense en cassation dans des contentieux relatifs à des compétences régionales exercées par délégation.

L'obligation de recourir à un avocat à la Cour de cassation représente une charge budgétaire souvent dissuasive, pouvant conduire certaines communes à renoncer à se défendre, avec pour conséquence un déséquilibre potentiel dans les débats et la jurisprudence.

À l'heure actuelle, aucun mécanisme ne permet à la Région de se substituer aux communes dans de telles procédures. Une intervention volontaire de la Région, dans le respect des règles de procédure et du principe d'autonomie locale, n'est envisageable que dans des cas limités.

J'inviterai prochainement les communes à informer les services régionaux lorsqu'un pourvoi en cassation est introduit dans une matière déléguée, afin de permettre une analyse ponctuelle et d'activer, le cas échéant, une procédure d'intervention volontaire dans le chef de la Région.

*NOUS AVIONS SUSCITÉ CETTE QUESTION
ET REMERCIONS LE MINISTRE POUR CETTE REPONSE*

20