



Le 10 octobre 2008

WALCOURT 3^{ème} FORUM SUR LES SENTIERS CHEMINS ET VOIRIES VICINALES 10 OCTOBRE 2008.
(Fondation Gouverneur René Close –province de Namur, Région Wallonne, Ville de Walcourt)

CONTRIBUTION d'Albert STASSEN, président d' »itinéraires Wallonie »

Premières réflexions et propositions d'amendement concernant l'avant projet de décret modifiant le CWATUP et la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

Des associations de défense et de promotion de la petite voirie pour déplacements doux, à savoir les associations Itinéraires Wallonie, Sentiers.be, Réseau de la Forêt, Fédération Francophone d'Équitation et d'attelage de loisir, Les Sentiers de Grande Randonnée, ont pris connaissance en ce début septembre 2008 de l'avant-projet de décret modifiant notamment le CWATUP et la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, adopté en première lecture par le Gouvernement wallon ce 28 août 2008.

Nous constatons que cet avant-projet de décret a fait l'objet d'une concertation avec la Confédération de la Construction, le CESRW, la Fédération des Sociétés d'architectes, la Fédération du Notariat, le réseau des maisons de l'Urbanisme, l'Union des géomètres-experts, l'Union des Villes et communes et l'Union professionnelle du secteur Immobilier qui sont certes toutes concernées à un titre ou l'autre par le projet mais pas plus que ne le sont aussi nos associations par l'impact du projet sur la petite voirie et plus particulièrement sur la voirie vicinale.

Or, aucune de nos associations n'a fait l'objet d'une quelconque consultation et c'est par la lecture de l'ordre du jour du Gouvernement wallon que nous avons pris connaissance de l'existence de l'avant-projet de décret touchant à la voirie vicinale.

Cette erreur sera toutefois réparée très prochainement puisque nous avons rendez-vous au cabinet à ce sujet dans 8 jours exactement.

Nous ne nous prononcerons pas ici sur les aspects relatifs à l'aménagement du territoire mais uniquement sur l'aspect « petite voirie » et « voirie vicinale » de cet avant-projet.

Comme l'indique l'exposé des motifs, l'actualisation de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux se justifie après 167 ans mais on demeure perplexe quand on voit que des dispositions fondamentales disparaissent et ne sont pas remplacées tandis que les dispositions les plus obsolètes à savoir les articles 14 à 21 dont l'article 14 et ses prestations à raison de 2 journées de cheval ou de bête de somme par an ! sont maintenues).

Les modifications que le projet apporte nous semblent amener la disparition de toute la protection juridique de l'actuelle voirie vicinale au profit d'une intégration dans le CWATUP. Elles posent le problème de la constitution de nouveaux atlas de la petite voirie et de la charge administrative et financière que cela constituerait pour les communes. De plus les procédures d'ouverture, de modification, de suppression, dont notamment le recours, apparaissent trop légères dans une matière qui dépasse les intérêts des seuls riverains locaux. Par ailleurs, une modernisation de la loi de 1841 offre des opportunités pour asseoir la sécurité juridique de l'actuel réseau des voiries vicinales.

Nous avons déjà entamé une analyse détaillée des implications de l'avant-projet pour la préservation de ce qui nous préoccupe, à savoir la petite voirie pour trafic lent. De nombreux aménagements qui nous semblent indispensables y sont présentés sous forme d'amendements

En effet les articles 129 à 129 ter de cet avant-projet de CWATUPE modifient aussi profondément ce code pour y intégrer la procédure des plans d'alignement de la voirie vicinale en supprimant dans le même temps les articles 1 à 11 de la loi vicinale (qui traitaient de l'élaboration de l'atlas et du statut de la voirie vicinale) ainsi que les articles 27 à 29. (qui traitaient de la création, de la suppression et du changement des voiries vicinales.). En dehors des articles traitant de la police de la voirie vicinale (art. 30 et suivants) et des articles pourtant pour la plupart complètement obsolètes sur l'entretien de celle-ci (art 13 à 26) qui sont maintenus, (!) c'est donc toute la protection juridique de la voirie vicinale qui disparaît au profit d'une intégration dans le CWATUPE.

Le but poursuivi est en réalité l'unification des procédures de plans d'alignement des voiries vicinales et des voiries innomées en intégrant le tout dans les dispositions du CWATUPE. (permis d'urbanisme) . **Même l'élaboration d'un atlas de la petite voirie est prévue mais sans lien avec l'atlas existant de la voirie vicinale dont il importe pourtant avant tout de transférer toutes les données juridiques encore en vigueur.**

Si donc l'on peut souscrire au projet quant à son objectif de simplification administrative, il ne peut être question de saborder ainsi la sécurité juridique créée par l'atlas vicinal réalisé dans la plupart des communes en 1844 et qui constitue l'élément de référence indispensable si l'on ne veut pas voir sacrifier des centaines de km de petites voiries qui ne disposent que de cette protection juridique.

Les associations de défense de la petite voirie ont dès lors élaboré des propositions d'amendement à l'avant-projet de décret

On peut découvrir le détail de ces amendements et le texte lui-même de l'avant-projet de décret sur le site www.itinéraireswallonie.be et en annexe à la présente contribution.

Nos propositions d'amendements peuvent être résumées comme suit : (ordre des articles)

- la nécessité, en **cas de péremption d'un permis de lotir** (« permis local d'urbanisation ») d'un retour à la situation juridique « ante » pour les déplacements et déclassements de voirie intervenus à l'occasion de l'octroi du permis (car ces permis prévoient généralement des cheminements nouveaux et leur non-réalisation entraîne en fait la disparition du maillage existant. (art 101 bis à créer)
- le maintien de l'avis de l'administration pour les permis **le long des voiries régionales** (car elles disposent d'un alignement prévu par A.R.) (à prévoir à l'article 128)
- L'article 129 § 1^{er} de l'avant-projet doit se cantonner à la **procédure d'alignement** de la petite voirie et non définir des notions relatives au régime de la voirie qui n'est pas la mission du CWATUPE.
- L'article 129 § 2 veut **imposer** aux communes l'élaboration **d'un plan d'alignement** pour chaque voirie vicinale et, **facultativement pour les voiries innomées**. Cela représente pour les communes un coût énorme et qui les incitera à transférer leur voirie vicinale dans la voirie innomée moins protégée. La Région doit en fait **limiter cette obligation** linéaire comme le faisait l'article 28 bis de la loi vicinale, à **l'obligation d'un plan d'alignement quand on crée, redresse ou supprime une voirie** .
- L'article 129 § 4 al 2 de l'avant-projet prévoit que le plan d'alignement peut servir de titre pour les prescriptions établies par le Code civil. Or il s'agit ici de la prescription trentenaire et non des prescriptions

spéciales que prévoyait l'article 10 de la loi du 10 avril 1841. Il n'est pas nécessaire de mentionner cette prescription ordinaire qui s'applique d'office.

- L'article 129 § 4 al 3 de l'avant-projet recopie l'article 12 de la loi vicinale, y compris le fait que **l'imprescriptibilité des voiries vicinales cesse par non usage. Cette exception au régime de l'imprescriptibilité du domaine public n'a plus de sens** (à supprimer)
- L'article 129 § 5 de l'avant-projet prévoit **pour les communes l'obligation de tenir à la disposition du public un atlas des petites voiries reprenant au moins les informations contenues dans les plans d'alignement établis sur le territoire de la commune**. Si donc une commune estime que l'atlas vicinal (qui n'est qu'un plan de délimitation et non d'alignement) ne fait pas partie de ces informations, elle pourrait soustraire au domaine public quantité de petits chemins dont elle voudrait se débarrasser discrètement. **Le projet doit au contraire organiser dans le détail la manière dont l'atlas sera réalisé et prévoir une participation financière substantielle de la Région** dans l'opération (sans quoi elle sera bâclée par les communes). Par conséquent, la Région doit établir année par année en fonction de ses propres possibilités budgétaires, les communes qui doivent réaliser leur atlas. (sans quoi elle ne saurait elle-même y pourvoir financièrement). **Par ailleurs la Région devra obliger les communes à repartir de leur ancien atlas vicinal dont toutes les données encore en vigueur doivent être reprises notamment.**
- Une **procédure d'élaboration de l'atlas avec approbation doit aussi être prévue en lieu et place d'une simple communication au gouvernement.**
- La procédure de révision doit aussi être mise en place.
- A l'article 129 § 6 l'avant-projet prévoit que le Gouvernement **peut** arrêter les formes du plan d'alignement. Il **doit** au contraire les arrêter, sans quoi les formes seront disparates et « minimalistes ».
- L'article 129 bis § 1^{er} de l'avant-projet traite de l'autorisation d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie par le conseil communal. Il **omet complètement la notion de classement qui existait dans la voirie vicinale et qu'il y a lieu de maintenir.**
- L'article 129 bis § 2, 5^o organise la procédure de recours mais fait en sorte que le **réclamant qui n'a pas reçu de réponse en première instance pourrait se retrouver également sans réponse en degré d'appel** (recours) Un système similaire à l'article 121 du CWATUPE doit être proposé. (rappel du recours)
- Le mode de publication valant classement et l'archivage des décisions en matière de voirie nécessitent aussi des dispositions précises qui sont proposées.
- L'imbrication d'une voirie à déclasser ou à créer dans un réseau est certes prévue aux articles 129 § 3 al 1 et 2 mais il **convient d'exiger une justification en cas de création de cul-de-sac.**

- **L'article 102 de l'avant-projet abroge les articles 1 à 12 de la loi vicinale sans les remplacer par quoi que ce soit, ce qui signifie que toutes les notions relatives au régime de la voirie vicinale qui y étaient contenues, disparaissent et notamment celles relatives à la reconnaissance et à la délimitation.** Il y a lieu de les remplacer dans le cadre de l'extraction d'une série de mesures liées à l'alignement (qui passent au CWATUPE) par des notions relatives au régime juridique de la voirie vicinale qui subsiste.

Nous proposons dès lors certes **d'abroger des dispositions dépassées de la loi vicinale mais de les remplacer , pour la sécurité juridique** de celle-ci.

- L'article 1^{er} nouveau proposé définit la **constitution de la voirie vicinale** comme étant la partie de la petite voirie que les communes ont voulu doter d'une protection particulière en raison de son utilité et consignée **dans un plan général d'alignement et de délimitation dénommé atlas de la voirie vicinale, valant titre à la prescription .**
- L'article 2 nouveau proposé précise que pour les **plans d'alignement**, il y a lieu de s'en référer à la **procédure** des articles 129 à 129 quater du **CWATUPE**.
- L'article 3 nouveau précise que l'atlas vicinal vaut titre à la prescription spéciale de 10 ou 20 ans et **reste en vigueur aussi longtemps qu'un atlas de la petite voirie reprenant l'ensemble de ses dispositions toujours en vigueur ne s'y est pas substitué.**
- L'article 4 nouveau oblige les communes et le greffier provincial à conserver un exemplaire de l'atlas et de ses mutations.
- L'article 5 nouveau renvoie aux **procédures du CWATUPE pour le classement, le déclassement et le déplacement des voiries vicinales.**

- L'article 6 nouveau définit le domaine public de la voirie vicinale et permet aux communes de faire bénéficier la voirie innommée de cette protection juridique visant à lutter contre les **atteintes à l'intégrité matérielle et physique de ce domaine public spécifique**.
- L'article 7 définit les **infractions à la voirie vicinale** comme suit : « *Commet une infraction de 4^{ème} catégorie au sens de la partie VIII de la partie décrétable du Livre Ier du Code de l'Environnement celui qui porte atteinte à l'intégrité matérielle et physique des biens du domaine public de la voirie vicinale , à la conservation à ces biens de la destination qu'ils ont reçue .*
Sont visés : la création ou **le maintien d'une usurpation, d'un embarras ou d'une occupation à caractère temporaire ou permanent du domaine public de la voirie vicinale** :
 - par le placement au delà de l'alignement imparti de clôtures, rocailles, pelouses privatives, haies, murs, ou tout autre dispositif portant atteinte à la commodité ou à la sûreté du passage sur la largeur légale du domaine public ,
 - par le placement **de barrières, clôtures, murs, haies, dépôt quelconque ou tout autre obstacle en travers du domaine public de la voirie vicinale**.
 - par toute action visant à **barricader, fermer ou supprimer un échelier** ou un dispositif d'accès sur l'itinéraire d'une servitude vicinale de passage.
 - par toute action visant à **intimider ou dissuader la circulation sur la voirie vicinale** , y compris une servitude vicinale de passage , que ce soit par la **pose de panneau, d'entrave, d'enseigne, de signe , d'affiche, à l'aide d'animaux réputés dangereux, par des gestes ou expressions verbales ou autres** ,
 - par toute action portant atteinte à l'intégrité matérielle et physique des biens du domaine public de la voirie vicinale et du mobilier urbain , de balisage ou à la conservation de leur destination.
 - par tout empiètement sur le domaine public de la voirie vicinale ou par l'accomplissement d'actes portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine,
 - par tout acte visant à dérober des matériaux entreposés, pour les besoins de la voirie vicinale, sur le domaine public communal de la voirie vicinale et ses dépendances,
 - par tout acte d'occupation sans permis de stationnement ou permission de voirie écrite préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public de la voirie vicinale ou de ses dépendances , soit par l'implantation d'installations fixes ou mobiles , soit par des dépôts,
 - par tout travail effectué sans autorisation communale écrite sur le domaine public de la voirie vicinale ,
 - par toute édification ou percement sans autorisation communale préalable de remblais, déblais, ponts, souterrains, murs, constructions sous le domaine public de la voirie vicinal »
- L'article 8 nouveau organise le **régime des amendes administratives** en se fondant sur les dispositions récemment prises dans le code de l'environnement.(transaction et amende administrative) mais en donnant la priorité aux communes qui voudraient prévoir des sanctions administratives propres.(voir aussi article 40)
- Le même article 8 renvoie aux **fonctionnaires visés à l'article 31** et aux agents délégués par les communes pour **le constat des infractions**.
- L'article 9 nouveau organise le **système de remise en état des lieux** à l'initiative des mêmes agents visés à l'article 31 pour les entraves et infractions visées à l'article 7.
- L'article 10 nouveau confirme le **statut public des chemins et sentiers** non déclassés par la voie officielle, ou sur base d'un jugement fondé sur l'article 10 ou l'article 12 ancien
- L'article 11 nouveau inscrit dans le texte la **jurisprudence de la Cour de Cassation concernant la prescription trentenaire en faveur du public** pour les chemins et sentiers utilisés pendant 30 ans par ce dernier comme chemins ou sentiers publics
- L'article 12 nouveau prévoit que les **chemins et sentiers de l'atlas** sont **inaliénables, imprescriptibles, indisponibles et insaisissables** avant décision expresse et préalable de désaffectation par déclasserement prise conformément à l'article 129 bis du CWATUPE.
- L'article 13 nouveau rappelle simplement que la **charge de l'entretien des chemins vicinaux appartient aux communes**
- L'article 14 nouveau rappelle la possibilité d'utiliser les moyens des **travaux subsidiés**
- L'article 15 nouveau signale la possibilité d'inscrire l'amélioration de la voirie vicinale dans un programme de **développement rural**.
- L'article 16 nouveau rappelle que les chemins à entretenir ne sont pas seulement ceux qui sont doté d'une assiette endurcie mais **également ceux présentant l'aspect de chemins de terre, qui doivent être maintenus à l'état de viabilité**.

- L'article 17 nouveau rappelle aux communes leurs obligations **d'entretien des sentiers (notamment des échaliers)**
- L'article 18 nouveau définit la manière d'entretenir la **végétation le long des chemins vicinaux carrossables.**
- L'article 19 nouveau définit la manière d'entretenir la **végétation le long des chemins vicinaux destinés à un usage doux.**
- L'article 20 nouveau permet au gouvernement d'édicter des normes de **fauchage tardif** applicables à la voirie vicinale.
- L'article 21 permet au gouvernement d'édicter des **normes applicables aux travaux sur les voiries vicinales.**
- Les articles 22 à 26 sont maintenus avec quelques corrections.
- A l'article 27, la **tutelle coercitive** détenue jusqu'ici par le collège provincial est transférée au gouvernement wallon
- A l'article 28 fusionné avec l'article 28 bis nouveau il est rappelé que la procédure d'ouverture, de suppression ou de changement d'un chemin vicinal est prévue à l'article 129 bis du CWATUPE tandis que la procédure d'alignement est prévue à l'article 129
- Les articles 29 à 31 sont maintenus, tout comme l'article 32 ,1^{er} alinéa.
- Les articles 33 et 35 sont maintenus avec une petite correction.
- Un article 40 est ajouté pour **insérer dans le code de l'environnement** (nouveau Titre VIII du Livre 1^{er}) la référence à la loi vicinale parmi les législations désormais visées par ce code pour les transactions et les amendes administratives.

Telles sont nos revendications dans le cadre de cette réforme . Nous ne manquerons évidemment pas de suivre de très près l'évolution de ce dossier capital pour l'avenir de la petite voirie vicinale . La loi vicinale méritait assurément un coup de jeune mais pas un démantèlement tel que celui qui a été adopté en première lecture par le Gouvernement wallon(mais qui doit encore revenir 2 fois en gouvernement ainsi que recevoir l'avis de diverses instances dont la section de législation du Conseil d'Etat.

Nous espérons rencontrer une ouverture suffisante auprès des collaborateurs du Ministre pour intégrer au maximum ces propositions d'amendements dans le projet en gestation et nous les en remercions d'avance.

Albert Stassen

ANNEXE

REMARQUES ET PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS ENVOYÉES AU MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL PAR DIVERSES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE ET DE PROMOTION DE LA PETITE VOIRIE POUR DÉPLACEMENT DOUX (Itinéraires Wallonie, Sentiers.be, G.R. Réseau de la Forêt, Fédération francophone d'Équitation) A L'AVANT-PROJET DE DÉCRET MODIFIANT NOTAMMENT LE CWATUPE ET LA LOI DU 10 AVRIL 1841 SUR LES CHEMINS VICINAUX (GW 28/8/2008, point 14.)

Art. 42 de l'avant-projet.

Il y a lieu de souscrire sans réserve à l'article 42 de l'avant-projet (art 91 du CWATUPE) qui en revient en définitive à un seul permis pour les « lotissements » avec ouverture de voirie, alors que, depuis peu, il faut, outre le permis de lotir, un permis d'urbanisme pour la voirie, ce qui alourdit inutilement la procédure.

Articles 51 à 54 de l'avant projet (art 98 à 101 du CWATUP)

Ici, il y a lieu d'attirer l'attention sur un effet pervers de la législation telle qu'elle existe en matière de péremption des permis de lotir et telle que le projet la maintient dans le cadre des nouveaux permis locaux d'urbanisation.

En effet, il arrive assez fréquemment que des permis de lotir soient finalement frappés de péremption parce que le lotisseur n'a pas exécuté les travaux de voirie requis. Mais pour obtenir son permis de lotir prévoyant ces voiries, il a souvent obtenu en même temps le déclassement de sentiers ou chemins vicinaux traversant ce bien à lotir et qu'il comptait remplacer par les voiries intérieures du lotissement et/ ou des cheminements piétonniers se raccordant aux sentiers à la limite du lotissement. Le résultat de la péremption du permis de lotir (ou du futur permis local d'urbanisation) est que le terrain concerné devient un désert au niveau des cheminements. En effet la péremption fait disparaître aussi les sentiers et chemins prévus dans le périmètre concerné, rompant automatiquement le maillage que le projet était sensé devoir maintenir.

Il faut absolument que la péremption rétablisse de plein droit la situation « ante » préalable au projet frappé de péremption.

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

« Article 101 bis : Lorsqu'un permis est frappé de péremption en application des articles 98 à 101, la péremption entraîne de plein droit le rétablissement de la situation juridique antérieure à l'octroi du permis en ce qui concerne toutes les voies de communication qui traversaient le bien concerné par la péremption du permis.

Justification : Afin d'éviter que la péremption d'un permis ne fasse disparaître en même temps les maillages existants de voiries déplacées ou déclassées pour permettre le projet, la péremption rétablit de plein droit la situation ante en matière de voies de communications.

Article 71 (article 128 du CWATUPE)

L'actuel article 128 comporte 3 alinéas dont le 3^{ème} vise les demandes de permis le long des voiries régionales. La demande d'avis est obligatoire pour se conformer aux dispositions des plans d'alignement de la voirie régionale adoptés en 1934-35 et toujours applicables.

Or le projet de nouvel article 128 omet complètement ce passage obligé par l'administration intéressée. Certes le MET est désormais juridiquement fusionné avec le MRW et ils ne forment plus qu'une administration mais on n'imagine pas un instant les communes devoir déterminer elles-mêmes l'alignement à respecter le long des routes régionales ou provinciales.

Par conséquent il y a lieu ici à un amendement rétablissant le contenu ajouré du 3^{ème} alinéa de l'article 128 existant, sans quoi ce sera rapidement l'anarchie le long des routes régionales et provinciales.

Par contre les autres dispositions du nouvel article 128 ne souffrent pas de remarques et notamment pas les deux nouveaux derniers alinéas.

PROPOSITION D'AMENDEMENT.

Article 128, alinéa 5 : Lorsque le bien visé par la demande de permis est situé le long d'une voie de la Région ou de la Province, le Collège communal soumet la demande à l'avis de l'administration gestionnaire intéressée.

Justification : Il y a lieu de maintenir à l'article 128 la consultation de l'administration gestionnaire de la grande voirie lorsqu'un projet urbanistique se situe le long d'une voirie dont elle a la gestion afin qu'elle puisse faire état des exigences requises en matière d'alignement et de recul.

Article 72 de l'avant-projet (article 128 du CWATUP)

La démarche consistant à soumettre l'ensemble des petites voiries, aussi bien la voirie vicinale que la voirie communale ou innommée au même régime en ce qui concerne son aménagement dans le cadre des permis d'urbanisme et des permis locaux d'urbanisation (surtout au niveau des plans d'alignement) est logique mais l'ambition de cette nouvelle section 10 du chapitre III du Titre V du livre 1^{er} du CWATUP va largement au-delà car elle s'institue véritablement comme un chapitre réglant le régime juridique de la petite voirie et singulièrement de la voirie vicinale. Ce faisant, l'avant-projet de décret devient un « décret « fourre-tout ». En effet ce n'est pas le CWATUP qui règle le régime juridique de la grande voirie mais d'autres dispositions spécifiques. De même ce n'est pas la mission du CWATUP, dans un Livre consacré à l'aménagement du territoire, de régler le régime juridique de la voirie vicinale qui constitue une partie spécifique de la voirie, ainsi que l'a rappelé très pertinemment le Conseil d'Etat dans son avis L

21550/9 du 1^{er} juillet 1992 dans le cadre d'un projet d'ordonnance organique de la voirie que se proposait d'adopter la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet avis était libellé comme suit :

« Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, 1, 2° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les matières régionalisées au titre de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire comprennent les plans d'alignement de la voirie communale ».

Si, à la lumière de l'exposé des motifs (Doc Parl. Sénat, 1979-80, N° 434/1, p 11) la compétence visée par cette disposition inclut « la réglementation et les mesures d'exécution relatives aux plans d'alignement de la voirie vicinale et de la voirie innomée », il apparaît que l'ensemble de la matière relative à la voirie communale n'est pas transférée aux Régions.

Il résulte de l'avis L 18.824/9 donné le 25 septembre 1989 par la section de législation du Conseil d'Etat au sujet d'une proposition de décret relatif à la mise à jour des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux et des amendements à ladite proposition que « la compétence attribuée aux Régions en vertu de cette disposition doit, selon toute vraisemblance s'entendre d'un instrument d'organisation spatiale et être circonscrite à cet objet (Doc. Conseil régional wallon 1988-1989, N° 23/3)

L'avis précise que « compétent pour régler une matière, le conseil régional wallon l'est également pour déterminer les effets appelés à s'attacher aux mesures qu'il adopte, pour autant toutefois qu'il ne méconnaisse pas de la sorte les règles qui répartissent les compétences entre l'Etat, les régions et les Communautés.

Un exemple d'effet s'attachant aux mesures prises par les Régions en matière d'alignement peut être emprunté à la matière de l'élargissement, du redressement, de l'ouverture et de la suppression des chemins vicinaux.

En vertu de l'article 28 bis de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, un chemin vicinal ne peut être ouvert ou redressé qu'après l'approbation d'un plan général d'alignement, de telle sorte que la compétence régionale s'étend non seulement à l'article 28 bis mais aussi, semble-t-il aux articles 27 et 28 de la même loi qui, bien que consacrée strictement aux opérations d'ouverture, de redressement, d'élargissement ou de suppression d'un chemin vicinal, ont trait à des mesures pouvant être considérées comme des mesures d'exécution d'un plan qui leur est préalable (voir à ce sujet l'avis L.13395/VR du 26 /7/1979 par la section de législation sur un projet de loi spéciale des régions et communautés (doc Parl.Sénat,1979 N° 261/1 annexe II, p 8, et les arrêts du Conseil d'Etat Tielemans et Stockmans N° 21456 du 15/10/1981 et Temmerman N° 24.498 du 26 /6/1984)

Un tel exemple ne peut évidemment pas être transposé comme tel à la voirie communale innomée qui n'est pas soumise aux mêmes règles.

Un autre exemple est donné par l'avis L 18.824/9 du 25 septembre 1989, précité : « le Conseil régional wallon est, par conséquent compétent pour déterminer, en renvoyant aux dispositions de la loi du 10 avril 1841, les effets vis-à-vis des tiers de la décision de la députation permanente arrêtant définitivement les plans d'alignement actualisés »

Celle-ci n'opérant pas, par elle-même, transfert de la propriété des parcelles visées.

En revanche, la Région n'est pas compétente pour supprimer la distinction fondamentale établie par le législateur entre la voirie vicinale, qui nécessite une réglementation détaillée en raison de son utilité, et la voirie innomée de moins grande importance : « comme le législateur de 1841 le leur avait reconnu, les autorités communales doivent conserver leur pouvoir d'apprécier celles des voies de communication, qui, en raison de leur utilité, doivent bénéficier d'une protection particulière ».

Cet avis basé sur l'autonomie communale en matière de voirie garde son actualité malgré le fait que l'année suivante, le législateur spécial ait transféré aux régions « le régime juridique de la voirie terrestre »

Il y a lieu d'entendre cette compétence de fixer le régime juridique de la voirie terrestre comme l'a défini la Cour Constitutionnelle dans son arrêt 172/2006 :

« En effet, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, remplacé par l'article 4, § 11, de la loi spéciale du 8 août 1988, les régions sont, entre autres, compétentes pour les routes et leurs dépendances, (1°) les voies hydrauliques et leurs dépendances (2°), les défenses côtières (4°) et les digues (5°).

Il ressort des travaux préparatoires de cette disposition que la compétence attribuée est « une compétence de gestion au sens large » (Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 13).

B.5. L'article 2 de la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat a inséré dans l'article 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 un 2°bis, aux termes duquel les régions sont également compétentes pour « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fers belges ».

La portée de cette attribution de compétence a été précisée comme suit lors des travaux préparatoires :

« Le but n'est pas de mettre à charge des Régions des travaux publics sur la voirie communale ou provinciale, mais bien de leur permettre de modifier ou d'uniformiser les législations régissant le statut des voiries (délimitation, classement, gestion, domanialité, autorisations d'utilisation privative, sanction des empiétements, etc.). A l'heure actuelle, ce statut est régi par la loi communale, la loi provinciale ou par des lois spécifiques (loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre, loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, etc.) » (Doc. parl., Sénat, 1992-1993, n° 558/5, pp. 412-413).

La raison de l'insertion de cette disposition était liée à la jurisprudence de la Cour relative aux matières que la Constitution réserve au législateur fédéral : « Il y a lieu de rappeler que la voirie communale est une matière d'intérêt communal réservée jusqu'à présent au seul législateur fédéral, en vertu de l'article 108 de la Constitution, mais que, suivant la jurisprudence de la Cour d'arbitrage, fondée sur l'article 19, § 1er, alinéa 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980, le législateur est habilité à confier aux législateurs décrets ou d'ordonnance le règlement de matières réservées. Il est dès lors capital que le texte de la loi spéciale soit tout à fait précis sur ce point: lorsqu'une compétence est transférée aux législateurs décrets ou d'ordonnance et que cette compétence touche, en tout ou en partie, à une matière constitutionnellement réservée, il ne peut y avoir aucune ambiguïté quant à la volonté du législateur spécial d'inclure celle-ci dans la compétence transférée. Or, d'aucuns pourraient considérer que le texte actuel de la loi spéciale n'offre pas la clarté voulue, en ce qui concerne la compétence des Régions de régler le statut juridique de la voirie.

Le même problème se pose en termes identiques en ce qui concerne la voirie provinciale et la voirie d'agglomération. La modification envisagée vise donc à remédier à cette lacune en affirmant nettement que la compétence des Régions dans le domaine de la voirie s'entend d'une compétence englobant toute la voirie sans préjudice des différents statuts administratifs qui sont actuellement les siens (statut régional, provincial, communal ou d'agglomération) »

(...)

En effet, les travaux préparatoires cités font clairement apparaître que l'insertion d'un 2°bis dans l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 n'est rien de plus que la confirmation de la compétence des régions en matière de réglementation du régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques pour ce qui concerne la voirie qui relève de leur compétence, telle que celle-ci découlait déjà de l'attribution de compétence accordée par l'article 4, § 11, de la loi spéciale du 8 août 1988. Le 2°bis, inséré par l'article 2c de la loi spéciale du 16 juillet 1993, implique seulement une nouvelle attribution explicite de compétence aux régions, pour autant qu'elle porte sur la réglementation du statut juridique de la voirie qui relève des communes, provinces et agglomérations. »

En fait, c'est parce que le régime juridique de la voirie vicinale, pour laquelle la Région est compétente, constitue au yeux du Conseil d'Etat une matière spécifique au sein du régime juridique de la voirie terrestre, en raison du fait qu'elle implique les autorités communales qui doivent pouvoir jouir de leur autonomie pour déterminer celles des voiries dont elles ont la gestion, qui méritent la qualité de voirie vicinale, qu'une distinction doit être opérée entre la voirie « communale innommée » et la « voirie vicinale », régie par une législation spécifique dont la Région a par ailleurs aussi la maîtrise.

En clair, la Région peut en quelque sorte calquer des pans entiers du régime de la voirie vicinale en matière d'alignement, de redressement, de création et de suppression, pour autant qu'elle maintienne le régime juridique spécifique attribué depuis 1841 à cette voirie particulière nantie d'une protection juridique spéciale par rapport à la voirie communale innommée.

Il y a dès lors lieu d'examiner si oui ou non l'avant-projet de décret ne contrevient pas lui aussi aux remarques encourues précédemment par le législateur bruxellois et le législateur wallon lorsqu'ils tentèrent une réforme de ce régime de la voirie terrestre en mélangeant allégrement la voirie vicinale et la voirie innommée.

On remarquera par ailleurs que déjà en 1962, lors de l'adoption de la loi sur l'urbanisme, dont est issu le CWATUP, le législateur n'a pas pu toucher au régime spécifique de la voirie vicinale alors qu'il a pu supprimer la voirie urbaine (qui n'était en définitive qu'une loi de police mais pas un régime juridique spécial de voirie).

Dès lors il est probable que le législateur wallon risquerait moins d'encourir les foudres de la section de législation du Conseil d'Etat s'il réformait simultanément, mais de manière identique et parallèle certains articles du CWATUP (pour la voirie communale innommée d'une part et les articles correspondants de la loi du 10 avril 1841 d'autre part afin de préserver la spécificité du régime juridique de celle-ci.

Il y a dès lors lieu d'extirper du Livre 1er du CWATUP toutes les dispositions ressortissant en fait au régime juridique de la voirie vicinale, laquelle peut avoir sa place éventuellement, comme le régime juridique des autres types de voirie, dans un Livre spécifique intégré au CWATUP mais pas dans le Livre consacré à l'aménagement du territoire.

Il y a lieu dans ce cadre de souscrire au commentaire de l'article 72 (commentaire qui porte en fait sur la procédure d'adoption des plans d'alignement alors que l'article 72 proprement dit ne fait que remplacer le titre de la section 10

On constate par ailleurs que le commentaire des articles 72 et 73 ne colle pas avec le texte des mêmes articles. On retrouve une partie du commentaire se rapportant en réalité aux dispositions de l'article 73 dans la rubrique « Commentaire de l'article 72).

Article 73 (article 129 du CWATUP)

a) art 129 § 1er, al 1er

Note préliminaire : Le commentaire de l'article 73 parle de l'ouverture, de la modification et de la suppression d'une voirie qui est soumise à un accord préalable. Aucune mention de cette procédure n'apparaît dans le texte même de l'article. Tout le reste du commentaire de l'article 73 a trait au problème de la jurisprudence du Conseil d'Etat qui a fini par considérer que tout travail à la voirie (même le remplacement de klinkers sur un trottoir) nécessite le passage au conseil communal alors que l'avant projet souhaite ramener ce genre de détails dans le giron du collège communal. Toutefois, le texte de l'article 73 porte lui sur la procédure des plans d'alignement, ce qui est tout autre chose. Il y a dès lors lieu de mettre en concordance le commentaire avec le texte qu'il est sensé expliquer, ce qu'il ne fait pas.

L'alinéa 1^{er} du § 1^{er} de l'article 129 nouveau constitue déjà une incursion de l'aménagement du territoire dans le régime juridique de la voirie.

La « petite voirie » comprend en droit administratif les voiries communales innomées et vicinales. Il n'est pas nécessaire que le Livre Ier du CWATUPE, consacré à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme s'approprie des notions de régime juridique de la voirie.

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

Article 129, § 1^{er}, al 1^{er}. Le présent article vise la procédure d'alignement de l'ensemble de la petite voirie gérée par les communes.

JUSTIFICATION : *En droit administratif, la petite voirie communale comprend la voirie innomée et la voirie vicinale régie par la loi du 10 avril 1841. Il n'y a aucune contestation à ce sujet. Le Livre Ier du CWATUPE consacré à l'aménagement du territoire et à l'Urbanisme n'a pas pour mission de définir des notions appartenant au régime juridique de la voirie. La loi du 10 avril 1841 est par ailleurs modifiée pour y intégrer cette procédure. (voir plus loin art 28 et 28 bis modifiés)*

Les deux autres alinéas du § 1^{er} ne soulèvent pas de remarques.

b) art 129, § 2

L'article 129 paragraphe 2 de l'avant projet établit certes une distinction entre le régime applicable aux voiries innomées qui peuvent être inscrites dans un plan d'alignement et les chemins vicinaux qui doivent l'être.

Mais, ce faisant, l'avant-projet ne mesure pas l'ampleur de la tâche gigantesque qu'il attend des communes, à savoir l'obligation de réaliser pour toutes les voiries vicinales un plan d'alignement conforme aux caractéristiques fixées dans le CWATUP. Il est évident que les communes n'éprouvent aucun intérêt à réaliser un plan d'alignement de petites voiries vicinales existantes situées dans les champs ou dans les bois loin de toute zone urbanisée.

Qu'advient-il des voiries actuellement vicinales pour lesquelles les communes ne se seront pas pliées à l'exigence de plan d'alignement inscrite au paragraphe 2. Elles pourraient être tentées de les « dévicinaliser » et d'en faire des voiries innomées, où la réalisation d'un plan d'alignement n'est qu'une faculté pour échapper à cette obligation.

Ce faisant le législateur rendrait en définitive un très mauvais service aux voiries vicinales existantes protégées actuellement par les dispositions de l'atlas réalisé en 1844, lequel n'est certes pas à jour mais constitue un titre juridique à la prescription en faveur du domaine public à nul autre pareil qu'il convient à tout prix de préserver. Or l'atlas n'est pas un « plan d'alignement au sens juridique du terme mais un « plan de délimitation » (figeant la situation de fait au moment de son adoption en 1844).

L'alinéa en question n'a pas du tout la même portée que l'article 28 bis de la loi du 10 avril 1841 qui a instauré l'obligation d'un plan d'alignement pour toute modification à la voirie vicinale ou pour toute création de voirie vicinale, ce qui est évidemment très différent et beaucoup moins onéreux pour les communes.

Il suffirait en fait d'adapter simplement l'article 28 bis de la loi vicinale en y indiquant que le plan d'alignement à réaliser doit être conforme aux dispositions de l'article 129 du CWATUP et de prévoir pour l'ensemble des autres petites voiries la nécessité de réaliser un plan d'alignement en cas de modification à la petite voirie.

On pourrait s'étonner que la suppression d'une petite voirie doive faire l'objet d'un plan d'alignement. Celui-ci sera nécessairement sommaire et indiquera essentiellement jusqu'où porte la suppression.

La réalisation d'un plan d'alignement pour l'ensemble des petites voiries et ses modalités est transférée au § 5.

PROPOSITION D'AMENDEMENT.

Remplacer l'article 129 § 2 par : « La création, le redressement ou la suppression d'une petite voirie est inscrite dans un plan d'alignement. »

JUSTIFICATION

La réalisation de plans d'alignement pour l'ensemble de la voirie vicinale serait fastidieuse et onéreuse pour les communes, alors que le besoin n'en est avéré que là où elle est modifiée, créée ou supprimée. Il s'indique dès lors d'adapter par ailleurs l'article 28 bis de la loi vicinale pour y insérer la procédure de l'article 129 du CWATUPE.

Le paragraphe 3 soumet les plans d'alignement à l'avis du Collège provincial. Actuellement, ils n'étaient pas soumis à cette formalité. La Région en revient ainsi indirectement, quoique de manière allégée à la procédure qui existait jadis dans la loi communale et qui soumettait les plans d'alignement à l'avis de la Députation permanente puis à la sanction royale.

Ici, le Collège provincial aura sans doute soin de soumettre le dossier au Service Technique provincial qui a une parfaite connaissance de la problématique des voiries et applique des critères objectifs pour justifier tel ou tel alignement. C'est dès lors une bonne mesure qui permettra aux communes de bénéficier d'un know-how utile.

Il y a donc lieu de souscrire à ce paragraphe, lequel pourrait prévoir un avis conforme du collège provincial.

c) art 129 §4

Le paragraphe 4 paraît par contre partiellement inadéquat.

Le premier alinéa précise que le plan d'alignement est arrêté sans préjudice des droits civils des tiers.

Telle est en effet la jurisprudence du Conseil d'Etat et de la Cour d'Arbitrage ainsi que la doctrine généralement enseignée par les auteurs (Marcotty, Genot, Wilkin...) Cet alinéa peut dès lors subsister même s'il « enfonce des portes ouvertes ».

Par contre le second alinéa pose question. Il est directement inspiré de l'article 10, alinéa 2 de la loi du 10 avril 1841 qui dit que l'ordonnance de la députation provinciale qui arrête le plan (d'alignement d'une voirie vicinale) servira de titre pour la prescription de 10 et 20 ans. » Or l'avant-projet de décret dit « néanmoins le plan d'alignement peut servir de titre pour les prescriptions établies par le Code civil. »

Si l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi vicinale se justifiait parce qu'il créait une prescription raccourcie de 10 ou 20 ans selon le cas par rapport aux prescriptions ordinaires du Code civil (30 ans), on ne perçoit pas l'utilité de mentionner que cela ouvre droit à la prescription ordinaire.

On remarquera aussi que l'avant projet (qui abroge l'article 10 de la loi vicinale) constitue pour celle-ci un recul puisqu'il faudra désormais 10 voire le plus souvent 20 ans de plus pour qu'un plan d'alignement d'une voirie vicinale puisse servir de titre à la prescription.

La protection spéciale dont jouissait la voirie vicinale est ici supprimée. Cet alinéa ne peut donc être maintenu et doit être omis, tandis que la disposition de l'article 10 alinéa 2 de la loi vicinale doit être maintenu dans la loi vicinale pour maintenir en faveur de celle-ci l'avantage dont elle disposait par rapport aux prescriptions ordinaires du Code civil (on retrouvera la disposition à l'article 3 nouveau de la loi du 10 avril 1841).

Il n'est pas nécessaire de mentionner que le plan d'alignement vaut titre à la prescription pour les voiries innomées après 30 ans car c'est de toute manière le cas (s'il y a possession effective pendant cette période).

PROPOSITION D'AMENDEMENT.

Supprimer l'article 129, § 4 alinéa 2.

Justification:

Si l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi vicinale se justifiait parce qu'il créait une prescription raccourcie de 10 ou 20 ans selon le cas par rapport aux prescriptions ordinaires du Code civil (30 ans), on ne perçoit pas l'utilité de mentionner que le plan d'alignement ouvre droit à cette prescription ordinaire puisqu'elle est de toute manière acquise..

d) art 129 § 4, al 3

L'alinéa 3 du § 4 de l'article 129 reproduit l'article 12 de la loi vicinale.

Il s'agit typiquement d'une notion relative au régime juridique de la voirie vicinale, laquelle n'a pas sa place dans le Livre 1^{er} du CWATUPE qui traite de l'aménagement du Territoire et de l'urbanisme.

En outre, elle est très contestée depuis longtemps car elle constitue une dérogation au principe général de l'imprescriptibilité du domaine public de la voirie. On remarquera d'ailleurs à ce propos que le Grand-Duché de Luxembourg qui dispose d'une législation analogue en matière de petite voirie précise quant à lui que ces voiries vicinales contenues dans des plans d'alignement sont imprescriptibles (sans la restriction de notre législation qui précise « aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public »). Certes, l'arrêt de la Cour de Cassation du 13 janvier 1994 a nettement recadré la portée de cet article 12 de la loi vicinale puisqu'il faut désormais que l'usurpateur qui s'est emparé d'un chemin ou sentier vicinal fasse la preuve qu'il n'y a pas eu au moins un passage sporadique depuis 30 ans pour pouvoir se considérer en possession du chemin ou sentier. Il n'en demeure pas moins que cette dérogation au régime de l'imprescriptibilité n'a plus de sens et doit être abrogée mais dans la loi du 10 décembre 1841 et non dans le CWATUP où elle n'a pas sa place.

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Supprimer l'article 129 § 4 3^{ème} alinéa

Justification

Il s'agit d'une notion relative au régime juridique de la voirie vicinale qui ne relève pas ni de l'aménagement du territoire ni de l'urbanisme traité dans le Livre 1^{er} du CWATUPE.

e) art 129 § 5

Le paragraphe 5 aborde l'existence d'un atlas de la petite voirie qui regrouperait à la fois la voirie vicinale et innomée. D'aucuns ont souvent évoqué la nécessité d'une révision de l'atlas de la voirie vicinale qui n'a pas été remis à jour depuis 1844, année de l'approbation de la plupart des atlas communaux du pays.

Mais c'est l'ampleur de la tâche qui a chaque fois reporté le problème et nul n'a été en mesure d'y apporter une solution responsable jusqu'ici. En effet, on part d'une situation juridique acquise, l'atlas de 1844, dont il faut soustraire les déclassements intervenus, ajouter les voiries vicinales créées depuis lors, insérer les redressements opérés à la voirie vicinale, les jugements ayant constaté les applications de la prescription visée à l'article 12, insérer les voiries innomées créées depuis 1844, tant celles aménagées par les communes que celles, plus discrètes comme les sentiers devenus publics par simple prescription trentenaire en faveur du domaine public,, vérifier les archives car pour le 19^{ème} siècle surtout, il est très malaisé de se faire une idée précise des mutations intervenues. Contrairement à une idée reçue, il ne peut être question de se baser sur le plan cadastral qui n'a pas de portée juridique mais uniquement fiscale, même s'il peut être une précieuse source d'information pour comprendre les différences avec l'atlas. Ils sont heureusement à la même échelle et certaines communes ont réalisé des superpositions instructives grâce aux nouveaux moyens techniques mis en œuvre par la Région et certaines provinces.

Il s'agit en tous cas d'un travail titanesque qui doit être réalisé avec minutie car il ne peut être question de substituer à l'ancien atlas purement et simplement les instruments actuels que sont le cadastre vectorisé, les plans PICC de la Région ou tout autre instrument planologique basé sur la photo aérienne car tant en forêt que dans les campagnes on n'y repère que très peu de petites voiries qui seraient ainsi immanquablement laminées par de tels instruments mécaniques.

Par conséquent, il ne suffit pas d'inscrire que le collège tient un atlas des petites voiries reprenant les informations contenues dans les plans d'alignement, il faut aussi prévoir un mode de vérification des données y contenues, avec enquête publique et contrôle systématique et surtout les moyens pour réaliser cet instrument certes très utile mais que trop de communes ne voudront pas réaliser sur fonds propres sans aide substantielle de la Région. Il est à craindre, si la Région n'encadre pas et ne finance pas substantiellement la réalisation de ces atlas, que trop de communes se contenteront d'un travail bâclé, sacrifiant au passage de nombreux petits chemins ou favorisant par le copinage la disparition en douce de nombreux petits chemins figurant pourtant à l'atlas de 1844.

Sans encadrement régional bien étudié, et participation financière significative régionale, il vaut mieux s'abstenir d'exiger pareil instrument qui ne serait qu'un recul effroyable de la petite voirie pour trafic lent.

La problématique est en fait la même que celle abordée au § 2. En dehors des plans d'alignement justifiés par des projets urbanistiques, ou pour des voiries de grande vicinalité (anciens chemins vicinaux élargis) les communes ne réalisent en général pas de plans d'alignement et si elles doivent le faire pour l'ensemble de leur voirie, il importe que les moyens et l'encadrement de l'opération soient minutieusement mis au point avec une série de balises dont notamment une procédure d'approbation et non une transmission pour information au collège provincial et au gouvernement.

Il s'agit là d'une exigence essentielle et fondamentale pour la sécurité juridique des voiries.

Compte-tenu de l'ampleur de la tâche et de l'impossibilité matérielle de réaliser simultanément celle-ci pour l'ensemble des communes, il apparaît que la seule solution praticable consisterait pour le Gouvernement, en fonction de ses disponibilités budgétaires, à déterminer chaque année la liste des communes chargées de réaliser les plans d'alignement de leur petite voirie et l'atlas des petites voiries avec une participation financière de moitié de la Région (on retrouvait déjà ce principe du partage équitable des frais entre pouvoir central et communes dans la loi vicinale).

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Art 129 § 5.

Le Gouvernement détermine chaque année, en fonction de ses disponibilités budgétaires, la liste des communes chargées de réaliser les plans d'alignement de l'ensemble de leur petite voirie et l'atlas de la petite voirie en donnant la priorité aux communes dont les autorités communales se portent volontaires à cet effet..

Sauf lorsqu'un plan d'alignement est requis dans le cadre d'un permis local d'urbanisation, le Gouvernement intervient à raison de la moitié dans les frais d'établissement des plans d'alignement.

Dans les zones non destinées à l'urbanisation au sens de l'article 25, alinéa 2, seul un plan de délimitation est requis .

Le gouvernement intervient à raison de la moitié dans les frais d'établissement de l'atlas de la petite voirie de chaque commune.

L'atlas est établi en prenant en compte :

- toutes les données contenues dans les atlas existants de la voirie vicinale et leurs modifications,
- les plans d'alignements existants,
- les voiries innomées non répertoriées,
- la grande voirie déclassée,
- les créations de voirie dans le cadre de l'ancienne voirie urbaine ou du CWATUPE et dans le cadre de la prescription trentenaire acquisitive de voies créées par le passage du public, y compris les servitudes publiques de passage.

L'atlas ne reprend pas :

- les tronçons ou parties de voirie vicinale ayant fait de déclassements dûment constatés par un arrêté royal si le déclassement est antérieur à 1864, par un arrêté de la Députation permanente ou du collège provincial s'il est postérieur, et pour autant que les excédents concernés aient été aliénés conformément à l'article 29 de la loi du 10 avril 1841,
- Les tronçons de voirie vicinale ayant fait l'objet de jugements intervenus en exécution de l'article 12 de la loi du 10 avril 1841
- Les tronçons de voirie innomée ayant fait l'objet de suppression par toutes voies de droit.
- Les voies de communication innomées utilisées par le public depuis moins de 30 ans.

L'atlas reprend à titre indicatif les plans d'alignement de la grande voirie, y compris les tronçons de la petite voirie transférés à la grande voirie.

L'atlas reprend aussi avec des liserés distincts les itinéraires appartenant à la voirie vicinale et à la voirie communale

innomée. A défaut, les itinéraires sont présumés appartenir à la voirie vicinale en zone non destinée à l'urbanisation au sens de l'article 25, alinéa 2.

La procédure d'élaboration de l'atlas est identique à celle visée au § 3 moyennant le remplacement des termes « plan d'alignement » par « atlas ».

Toutefois, lors de l'enquête publique relative au projet d'atlas, les remarques relatives à des tronçons de voiries ayant fait l'objet d'une enquête publique pour la réalisation d'un plan d'alignement vieux de moins de 10 ans ne sont pas prises en compte.

Au terme de la procédure, lorsque le conseil communal a arrêté l'atlas et informé le public conformément à l'article L1113-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, le public dispose d'un délai de 30 jours pour introduire un recours au Gouvernement contre une disposition contenue dans l'atlas malgré une remarque formulée durant l'enquête publique ou non reprise dans ce dernier malgré une remarque formulée durant l'enquête publique.

Le Gouvernement examine le recours dans un délai de 60 jours.

Les procédures visées à l'article 129 bis § 2, 4°, 5° sont d'application.

Le public est informé de la décision d'entrée en vigueur de l'atlas suivant les modes visés à l'article L 1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

La décision relative à son entrée en vigueur est consignée à l'initiative du Collège communal dans l'exemplaire de l'atlas de la petite voirie dont il est le détenteur et dans la copie de cet atlas qu'il transmet au greffier provincial d'autre part.

Le collège communal tient à disposition du public l'atlas des petites voiries dans lequel il intègre en annexe les plans d'alignement adoptés après chaque révision décennale de l'atlas.

Tous les dix ans, il soumet l'atlas à révision conformément à un arrêté du Gouvernement qui en fixe le début.

Justification : La réalisation de l'atlas et de l'ensemble des plans d'alignement d'une commune nécessite un encadrement régional tant technique que financier pour éviter une perte des acquis de l'atlas de la voirie vicinale dont l'actualisation est certes indispensable mais pas au prix d'une insécurité juridique pour bon nombre de petites voiries.

f) art 129 § 6

Le paragraphe 6 de l'avant projet prévoit que le Gouvernement peut arrêter les formes du plan d'aménagement. Il importe qu'il fixe nécessairement les dites formes afin d'assurer une uniformité formelle de ces plans.

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le gouvernement arrête les formes du plan d'alignement

Justification.

Il importe que le gouvernement fixe nécessairement les dites formes afin d'assurer une uniformité formelle de ces plans

Article 74 (art 129 bis du CWATUP)

a) art 129 bis § 1er

L'objectif de l'avant-projet (éviter des démarches administratives successives de permis d'urbanisme puis de modification à la voirie vicinale) est évidemment louable et mérite d'être appuyée mais s'il y avait deux démarches administratives, c'est parce qu'il y avait aussi deux notions de droit différentes qui étaient concernées : d'une part l'aspect urbanistique et d'autre part l'entrée, la sortie du domaine public, (ou la modification de celui-ci) lesquels s'expriment pas des opérations de classement, de déclassement ou de déplacement. Il importe que ces notions subsistent même si les procédures peuvent être fusionnées en une procédure unique.

Le projet entend bien limiter le passage au conseil communal aux seuls dossiers touchant ainsi aux limites du domaine public.

Il y a lieu dès lors d'appliquer la procédure proposée mais en intégrant les notions indispensables de classement, de déclassement et de modification.

Jusqu'ici ces notions n'avaient trait qu'à la voirie vicinale. Rien ne s'oppose à leur extension à la voirie communale innomée.

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

Article 129 bis § 1er

Nul ne peut ouvrir, modifier ou supprimer une petite voirie sans l'accord préalable du conseil communal ou, le cas échéant du Gouvernement selon la procédure prévue au présent article.

L'ouverture d'une petite voirie est dénommée classement, la suppression d'une petite voirie est dénommée déclassement et la modification du tracé est dénommée déplacement.

Au sens du présent article , la modification d'une petite voirie consiste en l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public sur une voirie existante, à l'exclusion de l'équipement réalisé ou à réaliser à l'intérieur de cet espace.. Par espace destiné au passage du public, on entend l'espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée au domaine public de la voirie.

Par équipement réalisé à l'intérieur de cet espace, l'on entend les surfaces affectées indifféremment aux divers usagers, en ce compris au parage des véhicules, aux accotements, talus, déblais, remblais, ponts, aqueducs, tunnels et autres équipements annexes de la petite voirie, dont les modifications ne sont pas soumises au conseil.

Le gouvernement peut déterminer la liste des équipements dont la modification n'est pas soumise à l'accord préalable visé à l'alinéa 1^{er}.

Justification : L'amendement intègre les notions de droit de la voirie que constituent le classement, le déclassement et le déplacement tout en opérant clairement la distinction entre la modification de voirie qui ne concerne plus que la largeur du domaine public affecté à la voirie, y compris celle nécessaire pour les équipements annexes tels que talus, ponts, remblais, déblais etc... en exonérant par ailleurs les modifications à réaliser à ces équipements de l'accord préalable du conseil communal.

b) Article 129 bis § 2

La procédure décrite soulève quelques remarques. La formule prévue au 2^o et consistant à considérer comme refusée une demande d'ouverture, de modification ou de suppression qui n'a pas bénéficié de l'accord du conseil dans les 60 jours de l'accusé-réception est certes la seule formule qui évite une lourdeur administrative démesurée. Toutefois elle risque d'être en porte-à-faux par rapport à la législation sur la motivation des actes administratifs puisqu'en l'occurrence l'écoulement du délai vaut refus mais sans motivation.

En effet, la lecture combinée du 2^o et du 5^o pourrait faire en sorte que malgré un recours, un demandeur pourrait n'avoir reçu de réponse ni de la commune ni du gouvernement. Pareille procédure risque de ne pas être admise par la section de législation du Conseil d'Etat en raison de l'absence de motivation de cette décision « implicite ».

Le 5^o devrait dès lors être réécrit pour qu'au moins à ce niveau il y ait une réponse motivée.

Un point 6^o devrait par ailleurs être prévu au niveau de la publication de la décision et du fait qu'elle emporte classement, déclassement ou redressement de la voirie concernée ainsi que des dispositions relatives à l'archivage de la décision.

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

Article 129 bis, § 2 5^o

Dans les trente jours à date de la réception de l'avis ou de l'absence d'avis du collège provincial, le Gouvernement notifie sa décision par envoi, à l'auteur du recours et au conseil communal, au demandeur et à l'autorité ayant soumis la demande ; A défaut, le demandeur actionne la procédure visée à l'article 121 .

A l'issue de la procédure visée à l'article 121, s'il n'a pas obtenu de décision, la décision ou l'absence de décision du conseil communal est confirmée et la demande rejetée.

Justification. Il y a lieu d'insérer dans la disposition les moyens de rappel du recours via l'article 121 pour éviter au maximum l'absence de décision.

Article 129 bis § 2 6^o

Le public est informé de la décision d'ouverture, de suppression ou de modification de voirie emportant classement, déclassement ou redressement de la voirie suivant les modes visés à l'article L 1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

La décision de classement, de déclassement ou de déplacement est consignée à l'initiative du Collège communal dans les annexes de l'atlas de la petite voirie visé à l'article 129 § 5 d'une part, et dans la copie de cet atlas détenue par le greffier provincial d'autre part .

Justification : Il y a lieu d'insérer dans la disposition le fait que l'information au public emporte également décision de classement, de déclassement ou de déplacement de la voirie ainsi que les modes de publication et de conservation des archives.

c) Art 129 bis § 3

Si la nécessité de reprendre dans une demande de modification de la petite voirie un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande, l'obligation d'une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics ne relève pas de la compétence régionale et sera rejeté inmanquablement par la section de législation du Conseil d'Etat puisqu'il s'agit d'un empiètement dans les compétences fédérales que la Région n'est pas habilitée à apprécier et que le Code de la Démocratie Locale et de la décentralisation n'a d'ailleurs pas repris lors du transfert de la compétence sur les communes.

Il s'indique dès lors de réécrire le paragraphe 3, alinéa 1^{er} sans empiètement sur les compétences fédérales.

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Art 129 bis § 3 al 1^{er}.

Le dossier de demande d'ouverture, de modification ou de suppression d'une petite voirie, impliquant demande de classement, de déplacement ou de déclassement, comprend un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ainsi qu'une justification de la demande eu égard à toutes les compétences dévolues à la commune dans le cadre de la gestion de ses espaces publics .

Justification. Il s'indique d'exiger du demandeur un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'insère la demande ainsi qu'une justification de celle-ci eu égard aux matières en rapport avec la gestion de la voirie, que ce soit au niveau de la lutte contre les dépôts clandestins de déchets, de l'éclairage des espaces publics, notamment les coins et angles d'immeubles, de la largeur des voiries pour permettre le passage des véhicules prioritaires encombrants, etc...

d) Article 129 bis § 3 alinéa 2.

L'avant-projet va ici parfaitement dans le sens préconisé par les Associations de défense et de promotion de la petite voirie pour trafic lent en précisant que « les demandes doivent tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux » mais cela risque de n'être qu'un vœu pieux si des balises infranchissables ne sont pas mises. Celles-ci devraient concerner l'interdiction formelle de couper même aux piétons une voirie qui réalise une liaison inscrite dans un maillage en laissant subsister un moignon de voirie en cul-de sac. L'alinéa pourrait dès lors être réécrit de la manière suivante :

Article 129 bis §3 alinéa 2

Sauf pour des motifs particuliers dûment justifiés, les demandes doivent tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux.

Les demandes visant à réaliser une coupure dans des maillages existants par la constitution de cul-de-sacs ne sont pas recevables si elles ne prévoient pas un cheminement alternatif dont la longueur ne dépasse pas de 10% celle à remplacer.

Justification : il convient d'assurer un maximum de maillages destinés au trafic doux et d'enrayer la présence de cul-de-sac dans les maillages existants.

Art 75 (Article 129 ter du CWATUP)

Cet article organise la simultanéité des procédures mais des décisions distinctes et n'appelle pas de commentaire particulier.

Art 76 (Article 129 quater du CWATUP)

Cet article également relatif à la procédure unique n'appelle pas de remarque.

Articles 98 et 99

Pas de commentaire.

Dispositions relatives à la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

Dans la logique poursuivie par l'avant projet et qui vise à intégrer un maximum de dispositions de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux dans le Livre Ier du CWATUP relatif à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, afin d'unifier les procédures d'alignement et de confection de l'atlas, il abroge des pans entiers de cette loi vicinale. Toutefois, ainsi qu'il en fut fait état dans l'examen de l'article 129 et de l'article 129 bis, certaines dispositions relatives au droit de la voirie vicinale doivent être réinsérées après adaptation dans cette loi qui, plutôt qu'une abrogation partielle nécessite en fait une adaptation fondamentale selon le schéma ci-après.

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 102

(omettre les suppressions d'articles de la loi du 10 avril 1841)

Dans la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux sont apportées pour la Région Wallonne, les modifications qui suivent :

Remplacer le titre du chapitre 1^{er} par :
Dispositions générales

Remplacer l'article 1^{er} par :

La voirie vicinale est constituée de la partie de la petite voirie dont les communes gestionnaires ont considéré devoir assurer une protection juridique particulière en raison de son utilité pour les liaisons locales, en la reconnaissant et en la consignait dans un plan général d'alignement et de délimitation dénommé atlas de la voirie vicinale, valant titre à la prescription et doté de termes de prescription spécifiques.

JUSTIFICATION : L'article premier existant de la loi du 10 avril 1841 n'ayant plus de raison d'être à partir de l'adoption des modifications prévues au CWATUP, il y a lieu de préciser en lieu et place ce qui distingue la voirie vicinale des autres composantes de la petite voirie .

Remplacer l'article 2 par :

Les plans d'alignement de la voirie vicinale sont régis avec ceux de l'ensemble de la petite voirie par les dispositions des articles 129 à 129 quater du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine.

JUSTIFICATION : La procédure de plan d'alignement étant reprise par le CWATUP, il y a lieu de s'y référer dans la loi vicinale.

Remplacer l'article 3 par

L'atlas de la voirie vicinale tel qu'exécuté en application de la loi du 10 avril 1841 et tel qu'il a été arrêté définitivement par la députation provinciale lors de son élaboration sert de titre à la prescription de 10 et 20 ans et reste en vigueur tant qu'un atlas de la petite voirie conforme aux dispositions de l'article 129 § 5 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'énergie ne lui est pas substitué et à condition que celui-ci reprenne intégralement toutes les dispositions de l'atlas de la voirie vicinale toujours en vigueur au moment où il s'y substitue.

JUSTIFICATION

Compte tenu de l'existence juridique de l'atlas réalisé en 1844 dans la plupart des communes, il y a lieu d'assurer dans ce nouvel article 3 la continuité entre la situation juridique de l'atlas de 1844, y compris la dispositions de l'ancien article 10 lui conférant le titre à la prescription par 10 et 20 ans et celle que créera progressivement dans les communes le nouvel atlas de la petite voirie.

Remplacer l'article 4 par

Les communes sont tenues de conserver l'atlas de la voirie vicinale et de conserver ou de reconstituer une copie de toutes les archives relatives aux mutations intervenues en matière de voirie vicinale.

Le Greffier provincial est tenu de conserver copie de l'atlas de la voirie vicinale de chaque commune ainsi que des archives relatives aux décisions du Collège provincial.

JUSTIFICATION : Il y a lieu d'éviter que lors de la réalisation de l'atlas de la petite voirie, des communes ou provinces puissent s'y soustraire en déclarant ne plus posséder d'archives .

Remplacer l'article 5 par

Les procédures de classement, de déclassement ou de déplacement d'une voirie vicinale sont régies par les dispositions de l'article 129 bis du Code Wallon de l'aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine et de l'Energie comme pour l'ensemble de la petite voirie gérée par la commune.

JUSTIFICATION : La procédure de classement, de déclassement et de déplacement des voiries vicinales étant intégrée dans la procédure d'ouverture, de suppression et de modification de la voirie visée à l'article 129 bis du CWATUPE, il y a lieu de s'y référer, compte tenu du fait que les notions de classement de déplacement et de déclassement constituent une des bases du régime juridique de la voirie vicinale.

Insérer un nouveau titre intitulé : « CHAPITRE II, DES INFRACTIONS EN MATIERE DE VOIRIE VICINALE »

Justification : La loi vicinale ne définit pas actuellement les comportements infractionnels par rapport à ses dispositions alors qu'il en existe par exemple pour les infractions sur la grande voirie régionale(décret du 27 janvier 1998) ou les voies forestières.

Remplacer l'Article 6 par.

Au sens du présent chapitre, la notion de domaine public de la voirie vicinale s'entend des chemins et sentiers vicinaux inscrits à l'atlas de la voirie vicinale ou des chemins et sentiers bénéficiant de ce statut inscrits dans un atlas de la petite voirie là où il existe ainsi que de leurs dépendances.

Une commune peut, par délibération de son conseil communal, faire bénéficier toute voirie innommée inscrite ou non dans un atlas de la petite voirie, du statut applicable au domaine public de la voirie vicinale afin de lui faire bénéficier des protections visées dans la présente loi contre les atteintes à l'intégrité matérielle et physique de ce domaine public spécifique.

Justification.

Il s'agit d'une disposition préliminaire définissant l'étendue du domaine public de la voirie vicinale bénéficiant d'une protection par rapport aux atteintes à l'intégrité matérielle et physique de ce domaine public spécifique.

Une commune peut en tout temps y insérer une voirie innommée qu'elle souhaiterait ainsi mieux protéger.

Remplacer l'article Article 7 par :

Commet une infraction de 4^{ème} catégorie au sens de la partie VIII de la partie décrétable du Livre Ier du Code de l'Environnement celui qui porte atteinte à l'intégrité matérielle et physique des biens du domaine public de la voirie vicinale, à la conservation à ces biens de la destination qu'ils ont reçue .

Sont visés : la création ou le maintien d'une usurpation, d'un embarras ou d'une occupation à caractère temporaire ou permanent du domaine public de la voirie vicinale :

- par le placement au delà de l'alignement imparti de clôtures, rocailles, pelouses privatives, haies, murs, ou tout autre dispositif portant atteinte à la commodité ou à la sûreté du passage sur la largeur légale du domaine public ,
- par le placement de barrières, clôtures, murs, haies, dépôt quelconque ou tout autre obstacle en travers du domaine public de la voirie vicinale.
- par toute action visant à barricader, fermer ou supprimer un échelier ou un dispositif d'accès sur l'itinéraire d'une servitude vicinale de passage.
- par toute action visant à intimider ou dissuader la circulation sur la voirie vicinale , y compris une servitude vicinale de passage , que ce soit par la pose de panneau, d'entrave, d'enseigne, de signe , d'affiche, à l'aide d'animaux réputés dangereux, par des gestes ou expressions verbales ou autres ,
- par toute action portant atteinte à l'intégrité matérielle et physique des biens du domaine public de la voirie vicinale et du mobilier urbain , de balisage ou à la conservation de leur destination.
- par tout empiètement sur le domaine public de la voirie vicinale ou par l'accomplissement d'actes portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine,
- par tout acte visant à dérober des matériaux entreposés, pour les besoins de la voirie vicinale, sur le domaine public communal de la voirie vicinale et ses dépendances,
- par tout acte d'occupation sans permis de stationnement ou permission de voirie écrite préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public de la voirie vicinale ou de ses dépendances , soit par l'implantation d'installations fixes ou mobiles , soit par des dépôts,
- par tout travail effectué sans autorisation communale écrite sur le domaine public de la voirie vicinale,
- par toute édification ou percement sans autorisation communale préalable de remblais, déblais, ponts, souterrains, murs, constructions sous le domaine public de la voirie vicinale,

Justification : Ces dispositions qui visent les infractions les plus fréquentes sont largement inspirées de celles qui sont déjà applicables par le décret du 27 janvier 1998 en ce qui concerne la grande voirie régionale et par le décret modifiant le code forestier pour les voies situées en forêt. Moyennant adaptation, les infractions du même ordre que l'on rencontre généralement sur la voirie vicinale sont désormais également visées par le présent article.

Au niveau des agents chargés de constater les infractions, ils sont déjà désignés par l'article 31 de la loi du 10 avril 1841 dans le chapitre relatif à la police de la voirie vicinale.

Remplacer l'article 8 par

§1^{er} Les infractions à la présente loi font l'objet soit de poursuites pénales conformément à l'article 88.9 du Code rural, soit d'une transaction, soit d'une amende administrative conformément aux titres V et VI respectivement de la partie VIII de la partie décrétable du Livre 1^{er} du Code de l'environnement, sauf si le Ministère public envisage de faire usage ou fait usage des pouvoirs que lui attribuent les articles 216 bis et 216 ter du Code d'instruction criminelle.

Pour l'application des titres V et VI de la partie VIII du Livre 1^{er} du Code de l'environnement, les infractions à la présente loi sont assimilées à des infractions de 4^{ème} catégorie au sens de la partie VIII de la partie décrétable du titre 1^{er} du Code de l'environnement.

§ 2 Sans préjudice des dispositions du § 1^{er} et des articles 31 et 32, les communes peuvent adopter des dispositions prévoyant des amendes administratives communales pour les infractions visées à l'article 7 et d'autres infractions à l'intégrité de la voirie vicinale en se conformant aux dispositions de l'article L1122-33 du Code de la démocratie et de la décentralisation.

Les fonctionnaires publics visés à l'article 31 et les autres agents habilités à constater les infractions aux ordonnances et règlements communaux peuvent constater les infractions visées à ces ordonnances communales selon les dispositions de l'article L1122-33 du Code de la démocratie et de la décentralisation .

§3 Les dispositions du § 1 ne sont mises en œuvre qu'en l'absence de dispositions communales telles que visées au § 2 pour les mêmes infractions.

Justification : Comme la section de législation du Conseil d'Etat a mis en exergue dans son avis L21550/9 le principe de l'autonomie communale en matière de voirie vicinale, il s'avère indispensable de donner aussi aux communes la possibilité de sanctionner via les amendes administratives communales les manquements qu'elles souhaitent déterminer en matière de voirie vicinale mais, à défaut, la procédure de l'amende administrative régionale est applicable. Celle-ci est intégrée via les nouvelles dispositions de la partie VIII du Livre 1^{er} du Code de l'environnement à laquelle la disposition modificative de l'article 40 insère la loi du 10 avril 1841 parmi les législations visées par les titres V (transactions) et VI (amendes administratives) de cette partie VIII du livre 1^{er}

Remplacer l'article 9 par

Sans préjudice de l'amende administrative sanctionnant une infraction aux dispositions de l'article 7 , les fonctionnaires

publics visés à l'article 31 peuvent, après avertissement écrit sans résultat fixant un délai de remise en état des lieux, ou, s'il y a urgence avérée, après un avertissement verbal, ordonner la cessation de l'infraction, procéder ou faire procéder, aux frais du contrevenant, à l'enlèvement d'office de tout objet dont le placement ou le maintien constitue une infraction à l'article 7.

Les frais entraînés par l'intervention d'office sur ordre de police seront récupérés par toutes voies de droit à charge du contrevenant.

JUSTIFICATION :

Cette disposition vise en fait à permettre une remise en état des lieux en cas d'infraction.

Insérer un nouveau titre intitulé : Chapitre III DU STATUT DE LA VOIRIE VICINALE

Remplacer l'Article 10 par :

Les chemins et sentiers figurant à l'atlas de la voirie vicinale et qui n'ont pas fait l'objet d'un déclassement dûment constaté par les autorités supérieures ou d'un jugement pris les déclassant sur base de l'article 12 tel qu'il existait avant l'adoption de la présente modification, ou d'une réclamation suivie d'un jugement basé sur l'article 10 tel qu'il existait avant la présente modification, sont présumés réunir les conditions requises de possession par la commune à des fins de prescription acquisitive dans le respect des conditions prévues aux articles 2229 et 2265 du Code civil et appartenir en conséquence au domaine public de la voirie vicinale.

Justification : Afin de pouvoir opérer le transfert des données de l'atlas vicinal dans l'atlas de la petite voirie prévu au CWATUP(art 129), il y a lieu de sécuriser juridiquement les chemins et sentiers inscrits à l'atlas sans laisser fluctuer leur sécurité juridique au gré des aléas de la jurisprudence des Cours et tribunaux où certains plaideurs viennent affirmer 160 ans après l'adoption de l'atlas que la possession communale ne l'était pas à des fins de prescription. Par contre, il y a lieu de respecter les jugements intervenus et la nouvelle disposition de l'article 10 y pourvoie.

Remplacer l'article 11 par :

Lorsqu'une commune possède même sans titre, mais dans des conditions de continuité, de tranquillité, d'absence d'équivoque et de volonté d'appropriation qui rendent sa possession utile, l'usage vicinal sinon l'assiette d'une voie, cette voie est une voie publique et peut être inscrite dans la voirie vicinale.

Indépendamment de tout acte administratif formel de la commune, un droit de passage sur une propriété privée peut être acquis en tant que servitude légale d'utilité publique au profit du public par un usage trentenaire continu, non interrompu, public et non équivoque d'une bande de terrain, par chacun, à des fins de circulation publique, à condition que cet usage ait lieu avec l'intention d'utiliser cette bande dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire du terrain.

Justification : Ces deux alinéas constituent la jurisprudence de la Cour de Cassation en matière de création de voirie par le passage continu du public. L'insertion du contenu de ces deux arrêts des 20 mai 1983 et 4 mars 1974 dans la loi vicinale vise à permettre sur cette base l'inscription dans l'atlas de la petite voirie de voies répondant aux critères fixés par la Cour de Cassation.

Remplacer l'article 12 par :

Les chemins et sentiers vicinaux, tels qu'ils sont reconnus et maintenus par les plans généraux d'alignement et de délimitation ou les atlas de la voirie vicinale sont à la fois indisponibles, inaliénables, imprescriptibles et insaisissables avant décision expresse et préalable de désaffectation par déclassement décidée conformément à l'article 129 bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie.

Justification : A l'instar de toutes les autres composantes du domaine public de la voirie, la voirie vicinale est désormais protégée par les caractéristiques principales du domaine public. Cette uniformisation indispensable des conditions de sortie du domaine public dans la perspective de la réalisation d'un atlas de la petite voirie répond par ailleurs à l'approche récente de la Cour de Cassation (arrêt du 13 janvier 1994) qui a très nettement restreint les conditions d'application de la prescription des chemins vicinaux au profit des riverains que permettait l'ancien article 12.

Après l'article 12, remplacer les mots « Chapitre II par « Chapitre IV ».

A l'article 13 abroger les 2^{ème} 3^{ème} et 4^{ème} alinéas.

Justification

La charge des dépenses de la voirie vicinale est désormais intégrée depuis longtemps dans les budgets communaux conformément à l'article L 1321.1-17° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation qui précise que le conseil communal est tenu de porter au budget les dépenses des chemins vicinaux.. Dès lors les modalités des alinéas abrogés n'ont plus de raison d'être.

Remplacer l'article 14 par :

Les améliorations à la voirie vicinale peuvent être subventionnées par la Région Wallonne dans le cadre des dispositions de l'article L 3341-5 du Code de la Démocratie et de la décentralisation.

Justification : référence à la législation existante précisant que la voirie communale visée par ce décret comporte aussi la voirie vicinale

Remplacer l'article 15 par :

Des subventions destinées à l'aménagement des voiries vicinales peuvent être sollicitées dans le cadre des actions de développement rural.

Justification.

Cet article remplace les modes obsolètes de financement du XIX^{ème} siècle par une référence aux possibilités actuelles prévues par l'article 2, 6° du décret du 6 juin 1991 relatif au développement rural qui peut aider les communes rurales à réaliser des améliorations au maillage de leur petite voirie.

Remplacer l'article 16 par :

En ce qui concerne la voirie vicinale dont le fonds appartient à la commune l'obligation d'entretien de la voirie vicinale qui incombe aux communes concerne tant les axes améliorés par la réalisation d'assiettes endurcies que ceux qui ne sont constitués que comme chemins de terre qui doivent les uns comme les autres être maintenus constamment à l'état de viabilité en fonction de la nature du passage qu'ils sont amenés à supporter.

Justification :

L'article 16 existant étant obsolète, il est remplacé par le nouvel article 16 précise la portée des charges communales d'entretien de la voirie vicinale en ce qui concerne tant les voiries à l'assiette endurcie que les chemins de terre trop souvent embroussaillés voire impraticables et qu'il importera de maintenir à l'état de viabilité en fonction de la nature du passage qu'ils ont à supporter.

Remplacer l'article 17 par :

L'obligation d'entretien de la voirie vicinale qui incombe aux communes concerne aussi les sentiers vicinaux ayant le statut de servitudes vicinales de passage sur des fonds appartenant à des particuliers.

Dans ce cas particulier, les charges qui doivent être assumées par la commune doivent garantir le libre passage en fonction de l'affectation effective du sentier vicinal et de sa fréquentation.

Elle prend aussi en charge les dispositifs tels qu'échaliers ou tourniquets destinés à permettre à la fois le passage des usagers autorisés et à contenir les animaux domestiques dans leur enclos.

Justification

L'article 17 existant étant obsolète, il est remplacé par le nouvel article 17 qui précise la portée des charges communales d'entretien de la voirie vicinale en ce qui concerne les sentiers vicinaux sur fonds privés. Contrairement à ce que croient trop de mandataires communaux, l'entretien de ces servitudes publiques de passage leur incombe également et l'article en précise la portée qui se limite à garantir le libre passage en fonction de la nature de la circulation admise.

Remplacer l'article 18 par

La gestion de la végétation croissant sur les talus et dépendances de la voirie vicinale visée à l'article 16 affectée à la circulation automobile requiert au minimum l'élagage et l'émondage des arbres et arbustes qui y croissent de manière à ne pas empiéter sur la partie de la voirie vicinale affectée au passage jusqu'à une hauteur minimale de 5 m à partir de l'assiette d'une voirie vicinale carrossable.

Justification :

L'article 18 existant étant obsolète, il est abrogé. Si les règles relatives à l'entretien des haies des particuliers bordant les voiries vicinales appartiennent aux règlements provinciaux sur la voirie vicinale, l'entretien des dépendances du domaine public de la voirie vicinale n'en relève pas. C'est pourquoi les règles générales minimales d'entretien des voiries vicinales carrossables sont précisées surtout pour assurer la visibilité sur la voirie vicinale..

Remplacer l'article 19 par

La gestion de la végétation des chemins vicinaux visés à l'article 16 mais affectés aux usages doux en raison de leur aspect et de leur consistance en de chemins de terre nécessite une largeur minimale compatible avec leur affectation et une hauteur minimale également compatible avec leur affectation.

Justification

L'article 19 existant étant obsolète, il est abrogé. Le nouvel article 19 prévoit des règles minimales d'entretien de la petite voirie vicinale affectée au trafic doux, lesquelles permettent la circulation des cyclistes, cavaliers et piétons, voire la circulation des véhicules agricoles en fonction de leur affectation.

Remplacer l'article 20 par

Le Gouvernement wallon peut édicter des règles relatives au fauchage tardif le long des voiries vicinales afin de protéger l'éco-système des dépendances du domaine public de la voirie vicinale.

Justification :

L'article 20 existant étant obsolète, il est abrogé. Le nouvel article 20 permet au Gouvernement wallon d'étendre la politique du fauchage tardif destiné à protéger l'éco-système à l'ensemble de la voirie vicinale de toutes les communes.

Remplacer l'article 21 par

Le Gouvernement wallon peut édicter des normes spécifiques ou intégrées dans le cahier des charges type applicables pour les travaux d'amélioration aux voiries vicinales.

Justification :

L'article 21 existant étant obsolète, il est abrogé. Le nouvel article 21 permet au Gouvernement wallon d'appliquer aux travaux d'amélioration des voiries vicinales les règles du cahier des charges type ou d'autres normes de la Région afin d'assurer une uniformité des normes applicables à l'amélioration des voiries vicinales de chaque commune.

A l'article 22, abroger « arrête les rôles, » et « le tout en conformité de l'article 88 de la loi communale. »

Justification : dispositions obsolètes.

A l'article 23, abroger les 2^{ème}, 3^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} alinéas et remplacer « Roi » par « Gouvernement » et « députation permanente du conseil provincial » par « collège provincial » dans les dispositions maintenues.

Justification : adaptation aux dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation

A l'article 24, remplacer « Roi » par « Gouvernement » et « députation permanente du conseil provincial » par « Collège provincial ».

Justification : adaptation aux dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation

A l'article 25 remplacer « royal » par « du Gouvernement »

Justification : adaptation aux dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation

A l'article 26, remplacer « sur les fonds de la provinces » par « selon les modalités des articles 14 et 15 »

Justification : adaptation aux dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation

Remplacer, après l'article 26, le titre par « CHAPITRE V, ELARGISSEMENT, RETRECISSEMENT, REDRESSEMENT, OUVERTURE, SUPPRESSION, CLASSEMENT, DECLASSEMENT ET DEPLACEMENT DES CHEMINS VICINAUX.

A l'article 27, remplacer « de la députation permanente du conseil provincial » par « du gouvernement wallon » et supprimer « sous l'approbation du Roi ».

Justification : Dans la mesure où le Gouvernement reprend en matière de voirie vicinale l'essentiel du rôle assumé par le collège provincial, il est logique que la tutelle coercitive en matière d'élargissement, de redressement, d'ouverture et de suppression des chemins vicinaux lui incombe aussi.

Remplacer l'article 28 et l'article 28 bis par

L'ouverture, la suppression, ou le changement d'un chemin vicinal emportant classement, déclassement et redressement doivent subir la procédure visée à l'article 129 bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme du patrimoine et de l'énergie et l'accomplissement de la procédure d'adoption d'un plan d'alignement conforme à l'article 129 du même code.

Justification.

Dans la mesure où la voirie vicinale garde sa spécificité, il y a lieu d'indiquer qu'elle reste par ailleurs soumise à des procédures désormais régies par le CWATUPE.

A l'article 29, remplacer « échevinal » par « communal ».

Justification : adaptation au Code de la démocratie et de la décentralisation.

Remplacer dans le titre qui suit l'article 29 les mots « Chapitre IV » par « CHAPITRE VI ».

A l'article 30,

Remplacer « Il pourra être institué » par « Les provinces instituent »

Justification. L'utilisation du présent est mieux de mise pour une fonction organisée par les provinces depuis l'existence de la loi du 10 avril 1841.

A l'article 31, supprimer à l'alinéa 1^{er} le terme « communale »

Justification : la police n'est plus communale.

A l'article 32, abroger les 2^{ème} et 3^{ème} alinéas.

Justification. Ces alinéas font référence à des dispositions abrogées.

A l'article 33, remplacer les mots « l'administration locale » par « Le Collège communal »

Justification : adaptation au Code de la Démocratie locale et de la décentralisation

A l'article 35, abroger « et font partie du fonds spécial affecté à l'entretien des chemins vicinaux ».

Après l'article 36, remplacer dans le titre « Chapitre V » par « CHAPITRE VII, DES REGLEMENTS PROVINCIAUX ».

Après l'article 39 (disposition transitoire) ajouter un titre « CHAPITRE VIII, DISPOSITION MODIFICATIVE »

Art 40 « Dans le Livre 1^{er} du Code de l'environnement , est ajoutée dans la partie VIII, au titre V, à l'article D 159 § 2, inséré par le décret du 5 juin 2008 relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions et les mesures de réparation en matière d'environnement, après le 6°, les dispositions suivantes : « les infractions à la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux ».

Justification : A l'article 8 les dispositions de la partie VIII du Livre 1^{er} du code de l'environnement sont applicables aux infractions commises à l'égard de la voirie vicinale moyennant insertion à l'article D159 du dit code de la mention de la loi du 10 avril 1841 parmi les législations auxquelles les dispositions sur les transactions et les amendes administratives s'appliquent.
