

## *La voirie et la sécurité routière*

Nonante pour cent des voiries wallonnes sont des voiries communales.

La commune est gestionnaire de ses propres voiries, mais elle est également garante de la sécurité sur les voiries ouvertes à la circulation. La gestion du patrimoine voyer de la commune doit veiller à rencontrer à la fois les objectifs de sécurité routière, les obligations liées à son rôle de gestionnaire ainsi que le cadre budgétaire de la commune. Des outils et des financements régionaux aident quelque peu les communes pour ce faire.

### **1. Le statut de la voirie<sup>1</sup>**

La voirie désigne l'ensemble des voies de communication affectées en fait à la circulation publique. Elle n'est pas seulement constituée de la chaussée où s'effectue la circulation, mais également des dépendances de la route (trottoirs, accotements, fossés, talus, signalisation, éclairage, ...).

Le décret du 6 février 2014, relatif à la voirie communale, a supprimé du cadre juridique les deux grands régimes de voirie communale : la voirie innomée et la voirie vicinale.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2014, date de l'entrée en vigueur du décret, seul prévaut le régime de la voirie communale. Il regroupe toutes les voiries anciennement gérées par la commune. Ainsi, les voiries que l'on retrouvait sous le vocable « voirie vicinale », « chemin vicinal », « voirie communale innomée », « sentier » sont regroupées et remplacées par le terme générique de « voirie communale ».

Un atlas actualisé des voiries communales devra reprendre, sous forme cartographique, l'ensemble des voiries anciennes et à venir (y compris les anciennes voiries vicinales). Ce travail doit encore être effectué par les communes avec l'appui régional. Toutefois, des expériences-pilotes devront voir le jour afin d'évaluer l'ampleur du travail d'inventorisation préconisé par le nouveau décret.

#### *A. Le régime de création, modification et suppression*

Une voirie peut toujours être créée par les pouvoirs publics, avec une autonomie totale de décision de la commune pour ses voiries, par des particuliers (voiries publiques sur assiette privée), par le fait du public (passage du public pendant 30 ans ou 10 ans si un plan d'alignement existe (pleine propriété ou servitude publique de passage), acquisition par la commune (par prescription) de l'assiette des voiries créées par les particuliers ou par le passage du public.

Il existe deux types de voiries communales selon que l'assiette du sol est privée ou non. Dans le terme voirie communale, nous retrouvons donc aussi bien les voiries publiques sur une assiette privée que les voiries publiques sur un fonds communal.

Partant de rien, la création d'une voirie par la commune peut avoir lieu de deux manières. L'assiette du sol peut d'abord être communale ; dès lors, la création suivra la procédure du décret et la parcelle du sol visée deviendra une partie du domaine public par cette nouvelle affectation.

---

<sup>1</sup> V. pour plus de détail : A. Vassart, *Le nouveau régime juridique des voiries communales, coll. Les essentiels des pouvoirs locaux*, Namur, UVCW, 2016.

Toutefois, lorsque l'assiette du sol appartient à un propriétaire privé, la commune devra, en plus des démarches prévues au décret pour créer la voirie, organiser un transfert de l'assiette du sol ou recevoir un accord du propriétaire sur le fait de laisser se créer la voirie sur son bien. La commune pourra envisager, en l'absence de ce dernier accord, de racheter le terrain concerné à l'amiable. En cas de refus, la commune pourra choisir de procéder à une expropriation. À défaut, la voirie n'existera pas, faute d'assiette sur laquelle exister.

La procédure qui doit être suivie par la commune pour créer, modifier ou supprimer est la suivante<sup>2</sup> :

1. Le collège communal reçoit la demande de création de voirie introduite par tout intéressé ou le cc.
2. Une fois le dossier complet, le collège soumet cette demande, dans les 15 jours, à enquête publique.
3. À l'issue de l'enquête publique de trente jours et dans les 15 jours de sa clôture, le collège communal transmet le dossier et les résultats de l'enquête au conseil communal qui dispose alors de 75 jours pour statuer sur la demande. A défaut de décision, un rappel peut être adressé. Sans suite, la demande est réputée refusée.
4. Le collège informe de la décision ou de l'absence de décision le demandeur et le Gouvernement par envoi et le public par affichage durant 15 jours.
5. Un recours auprès du Gouvernement wallon est organisé.

Le dossier de demande doit comprendre un schéma général du réseau des voiries, dans lequel s'inscrit la demande, de même qu'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 du passage dans les espaces publics et enfin un plan de délimitation<sup>3</sup>. Depuis 2019, il est également requis que le dossier soit complété par une notice relative à l'évaluation des incidences pour toute création et modifications de voirie communale conformément au code de l'environnement. Toutes les informations et modèles de délibération se trouve sur notre site internet [www.uvcw.be](http://www.uvcw.be).

L'enquête publique qui doit être réalisée est régie par le décret du 6 février 2014<sup>4</sup>. Elle a cette particularité de devoir être annoncée de différente façon. En effet, le décret prévoit qu'elle fait l'objet d'un affichage classique mais également d'un avis inséré dans les pages locales d'un quotidien et d'un bulletin communal si ce dernier existe. Elle est annoncée par écrit également aux propriétaires riverains dans un rayon de 50 mètres.

Le conseil communal peut s'écarter de la demande initiale afin de répondre aux réclamations issues de l'enquête publique. Il n'est pas nécessaire d'organiser une nouvelle enquête lorsque les modifications n'ont qu'une portée limitée et ne modifie pas l'essence du projet<sup>5</sup>.

Enfin, une procédure spécifique de demande d'avis est prévue pour les voiries qui se prolongent sur le territoire de plusieurs communes<sup>6</sup>.

## ***B. Les voiries régionales, provinciales et autoroutes***

À côté de la voirie communale (qu'on appelle aussi « petite voirie »), existe la « grande voirie ». Cette dernière comprend les autoroutes (gérées par la Région wallonne)<sup>7</sup> et les routes régionales. Celles-ci sont gérées et entretenues par les autorités publiques dans le domaine duquel elles se trouvent. Un transfert des anciennes voiries provinciales a été opéré vers les autres autorités<sup>8</sup>.

---

<sup>2</sup> Décr. 6.2.2014, art. 7 à 20.

<sup>3</sup> Art. 11.

<sup>4</sup> Art. 24.

<sup>5</sup> CE, 24.11.2011, n° 216.468.

<sup>6</sup> Art. 14.

<sup>7</sup> La matière a été régionalisée ; il n'existe plus de routes de l'État.

<sup>8</sup> CDLD, art. L-1223-1.

## 2. L'obligation de sécurité de la commune<sup>9</sup>

En vertu de l'article 135, par. 2, de la nouvelle loi communale, la commune est tenue d'une obligation de sécurité sur *toutes les voiries* traversant son territoire, quelles qu'elles soient : voirie communale, voirie provinciale, voirie régionale (*sauf les autoroutes*) et voiries privées ouvertes à la circulation du public. Sur base de cette obligation, elle doit prendre toutes les mesures appropriées pour éviter tout danger anormal, afin de n'ouvrir à la circulation que des voies publiques suffisamment sûres (c'est-à-dire exemptes de pièges pour l'usager).

L'obligation ainsi mise à charge des communes est une obligation de moyen, c'est-à-dire que les communes doivent tout mettre en œuvre pour la remplir.

Celle-ci se traduit, d'une part, par une obligation de surveillance adéquate des voiries et, d'autre part, par l'obligation de neutraliser le danger, soit en signalant le danger, en palliant les carences du gestionnaire, en nettoyant la voirie, en détournant la circulation ou, encore, en fermant la voirie à la circulation.

## 3. Le rôle du gestionnaire de la voirie

La gestion des voies publiques relève des autorités dans le domaine duquel elles se trouvent et comporte aussi bien le pouvoir de décider les mesures d'entretien et d'amélioration paraissant utiles que la charge des dépenses qui en résultent.

Il s'ensuit que l'entretien des voiries communales appartient aux communes. Celui-ci consiste non seulement en la réalisation de travaux lourds et moyens (réfection des fondations, pose d'un nouveau revêtement, tassement des excavations, ...), mais également en des travaux de nettoyage et de dégagement.

En tant que gestionnaire de ses voiries, la commune est considérée comme gardienne de celles-ci (au sens du C. civ., art. 1384, al. 1<sup>er</sup>), de sorte qu'elle peut voir sa responsabilité engagée si, par exemple, la victime d'un accident de la circulation parvient à démontrer que la voirie communale était affectée d'un vice et que celui-ci est à l'origine du dommage. Le vice peut être défini comme tout défaut ou imperfection qui enlève à la voirie ses qualités propres en telle sorte qu'elle devient inapte à l'usage auquel elle est destinée.

Il s'agit d'une responsabilité sans faute : le simple fait pour la commune d'être gardienne d'une voirie viciée suffit à engager sa responsabilité.

Par ailleurs, la commune peut voir sa responsabilité civile engagée si la victime d'un dommage prouve que la commune a commis une faute à l'origine du dommage (C. civ., art. 1382)<sup>10</sup>. La responsabilité fondée sur la faute de la commune est distincte de la précédente et peut s'ajouter à celle-ci.

## 4. Les outils de gestion de la voirie<sup>11</sup>

La commune peut autoriser, réglementer, restreindre ou interdire le passage sur les voiries dont elle est gestionnaire. Elle dispose d'outils afin de gérer les flux de circulation, tant automobiles, cyclistes, que piétons, et afin de veiller au bon usage de l'espace public ou ouvert à la circulation du public.

<sup>9</sup> Voy aussi : S. Smoos, *La responsabilité des communes en matière de voirie*, *Mouv. comm.*, 10/2005.

<sup>10</sup> C'est sur base de l'art. 1382 du C. civ. qu'on poursuivrait la commune qui n'aurait pas assuré correctement sa mission de police sur base de l'art. 135 NLC.

<sup>11</sup> Voyez aussi N. Frassel et S. Smoos, *Les compétences des communes en matière de circulation routière*, *Mouv. comm.*, 5/2005.

### *A. La hiérarchisation du réseau routier*

La hiérarchisation du réseau consiste à déterminer la fonction que doit pouvoir remplir la voirie et les éléments qui doivent la caractériser. Ainsi, deux types de fonctions majeures existent, avec tous les intermédiaires possibles, à savoir la fonction de circulation, là où la vitesse et la capacité d'absorption des flux sont essentielles, et la fonction de séjour, là où la modération, voire la restriction d'accès sont de rigueur. Selon la fonction qui prévaudra pour une voirie, il conviendra de catégoriser le réseau, afin que la voirie reflète, par ses aménagements et la configuration des lieux, sa fonction et permette ainsi à l'utilisateur de savoir, par la disposition des lieux et des éléments de la voirie, quel comportement il doit adopter, assurant ainsi un meilleur respect des dispositions du Code de la route et, partant, une sécurité routière renforcée.

### *B. La police de la circulation routière*

Voir la fiche y consacrée.