

# Projet pilote d'actualisation de l'Atlas :

## Tentative de réorientation complète du travail accompli !

Au cours d'une réunion tenue ce jeudi 11 mai après-midi au cabinet du Ministre Carlo Di Antonio, les représentants des communes participant au projet pilote d'actualisation de l'atlas des chemins vicinaux n'en ont pas cru leurs oreilles. Il leur a été fait part de la volonté du cabinet de ne plus tenir compte du travail de compilation de l'atlas, de l'IGN, du cadastre, des plans d'alignement etc.. accompli dans les communes pilotes mais de se servir du seul IGN pour le nouvel atlas.

Plusieurs communes n'étaient représentées que par les géomètres ou des fonctionnaires mais quelques-unes y avaient envoyé aussi des mandataires, lesquels ne manquèrent pas de s'étonner de ce revirement au milieu du gué et ils émettent des remarques plus que fondamentales lors de cette réunion. Ensuite, puisque le cabinet souhaitait une réaction officielle des collègues communaux concernés, plusieurs communes visées se sont adressées à la plate-forme représentant les usagers, (composée de I.W, SGR, FFE, Scouts, Réseau de la Forêt, GRACQ, Sentiers.be et dont votre serviteur soussigné est devenu, le même 11 mai, le coordinateur) Nous avons rédigé à la demande des communes qui nous sollicitaient un projet de courrier-réponse à leur intention et dont voici la teneur :

Les communes participant au projet pilote tiennent ici à réaffirmer leur souhait de poursuivre le travail entamé depuis près d'un an selon le processus prévu au départ et prévu à l'article 54 §1<sup>er</sup> du décret : « *inventaire systématique et exhaustif de leurs plans généraux d'alignement, et de leurs voiries ou de leurs voiries supposées* ». En effet :

1° la première phase d'inventaire réalisée par les géomètres engagés sur le projet a été partout d'une extrême minutie. Ils ont réellement

recherché dans tous les documents disponibles les mentions légales ou officieuses des chemins et sentiers. Ce travail incontournable de comparaison des documents à valeur réglementaires (plans d'alignements ou de délimitation, de lotissement, PCA..) avec des plans « indices » (cadastre, IGN) a ensuite été cartographié avec précision pour assurer la sécurité juridique du projet.

2° Les groupes de travail sur le terrain ont fonctionné de manière également optimale car l'on n'a quasi pas enregistré d'affrontements entre propriétaires ou agriculteurs d'une part, usagers d'autre part.

Il s'agit là d'un exemple de concertation réussie entre les différentes parties prenantes dans ce dossier éminemment délicat.

3° L'organisme accompagnateur (Sentiers.be) a, de son côté également, réalisé un travail considérable de rassemblement des données avec une grille de travail comportant une série de critères pertinents permettant d'objectiver la nécessité ou pas de maintenir ou de supprimer telle ou telle voirie, voire de la verser dans la réserve viaire à défaut d'affectation actuelle.

4° les communes attendent avec impatience le feu-vert ministériel pour lancer l'étape suivante dans les meilleurs délais, à savoir les réunions des comités locaux.

En effet il ne paraît pas justifiable à l'heure actuelle d'abandonner le travail réalisé dans les communes pilotes au profit d'un document tel que l'IGN. Certes, celui-ci tente de coller à la réalité actuelle en tous cas quand ses agents sur le terrain accomplissent consciencieusement leur travail et ne se contentent pas des photos aériennes où la plupart des sentiers notamment

sont invisibles ou presque mais l'utilisation du seul IGN comme base de travail « simplifié » ne répond à aucun critère juridique car ce document n'est qu'un indice sur le plan juridique (comme le cadastre) et sera assurément contesté sans cesse.

Ce serait une vraie catastrophe pour une série de chemins et sentiers non repérés par l'IGN mais dont la situation juridique actuelle est acquise.

Par ailleurs l'IGN ne peut, selon sa mission séculaire, que mentionner des situations de fait et nullement des situations de droit. Il arrive très souvent que l'IGN supprime sur ses cartes une servitude publique de passage (et même parfois des assiettes communales) rien que parce que le riverain a enlevé la clôture séparative entre son bien et le domaine public quand il s'agit d'un chemin herbeux pour que le bétail entretienne cette assiette en la broutant ou quand il s'agit d'un chemin de terre en bordure d'un champ labouré par erreur par une entreprise de travaux agricole qui n'est pas au fait de l'existence du chemin ou sentier. C'est juridiquement indéfendable de le supprimer pour de telles raisons.

Dès lors, au nom de la sécurité juridique notamment, il y a lieu de plaider vraiment pour que les communes pilotes puissent continuer leur travail déjà largement entamé et qu'à l'issue de cette expérience, un large débat puisse éclairer le législateur wallon sur les lacunes de la méthodologie utilisée, ses lourdeurs éventuelles et les manières de mieux les appréhender pour la phase ultérieure de généralisation de l'actualisation de l'atlas à toutes les communes.

Ce ne sont en tous cas pas les seules considérations budgétaires qui doivent guider la Région wallonne dans ce cadre car ce serait galvauder le patrimoine viaire.

Telle est la teneur du projet de courrier soumis aux communes

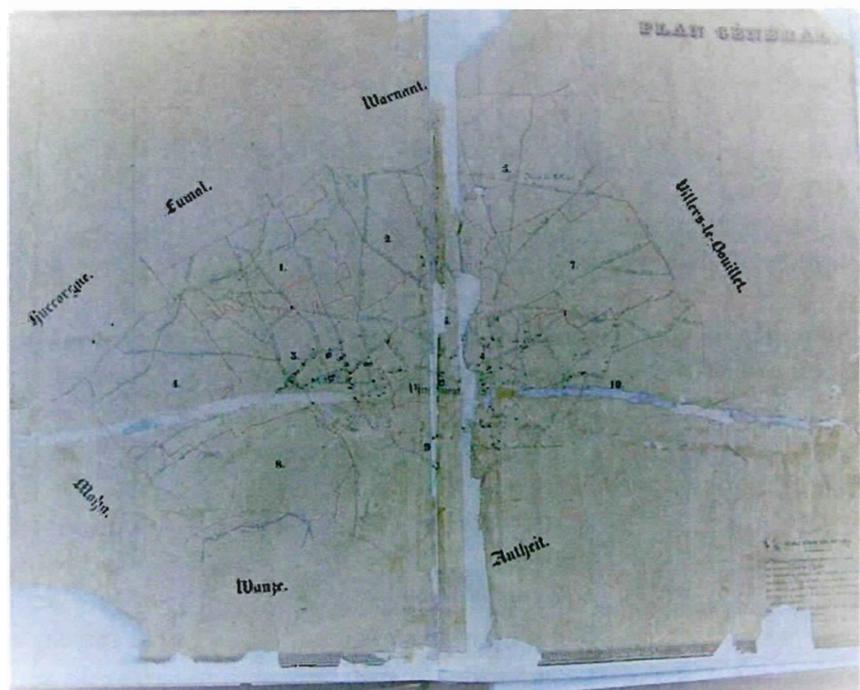
pilotes le 17 mai à destination du ministre en guise de réponse.

Il reste pour nous incompréhensible que le cabinet puisse remettre en cause au milieu du gué un travail minutieux qui répond précisément aux exigences de l'article 54 du décret du 6.2.2014, lequel ne permet pas de faire fi des situations juridiques acquises. (comme l'atlas de 1841).

Et si le cabinet envisage de changer le décret sur ce point, il doit savoir qu'il nous trouvera sur son... chemin pour empêcher pareille catastrophe à tout prix.

De l'avis même d'une personne bien au fait de la manière interne de fonctionner de l'IGN, il serait très dangereux pour la sécurité juridique des chemins de ne se fier que sur l'IGN sans prendre en compte les situations juridiques acquises que l'IGN n'a pas ou plus reprises sur ses cartes, faute d'éléments tangibles suffisants visibles sur le terrain.

Il est pour nous indispensable que le Cabinet renonce au plus vite à son projet funeste exposé aux communes pilotes le 11 mai dernier car il y va de la sécurité juridique du patrimoine viaire, lequel n'est pas négociable.



La plate-forme des usagers a sollicité en date du 11 mai précisément (une heure avant d'être sollicitée par des communes pilotes) une entrevue au cabinet pour savoir ce qui justifie la situation de stand-by actuelle des projets pilote d'actualisation de l'atlas. Nous attendons toujours une réponse du cabinet à notre sollicitation.

Le minimum de respect à l'égard des associations de défense de la mobilité douce regroupées au sein de la plate-forme des usagers est de les informer des intentions du cabinet quant à l'orientation future des projets pilotes mais à l'heure d'imprimer ces lignes notre sollicitation est restée sans réponse et nous ne pouvons malheureusement que le déplorer.

Nous espérons que suffisamment de communes pilotes oseront affirmer leur volonté de continuer le projet pilote tel qu'il était élaboré, dans le respect des dispositions de l'article 54 du décret afin que le cabinet comprenne qu'il fait fausse route et en revienne au respect strict du décret

Nous refusons de croire ceux qui nous affirment que le cabinet aurait en fait écouté les sirènes de ceux qui se sont opposés au décret du 6.2.2014 depuis son adoption.

Albert STASSEN  
Président d'Itinéraires Wallonie  
Coordinateur de la plate-forme des usagers