

La voirie : une responsabilité collective

Chacun d'entre nous, qu'il soit enfant, jeune, âgé, valide ou moins valide, motorisé, véhiculé dans une poussette, chargé de paquets après une journée d'achats lorsque les soldes s'offrent à nous ou circulant au milieu de nombreux véhicules, utilisent quotidiennement la voirie.

Que représente pour chacun d'entre nous : la voirie ? Une route, une rue, un quartier, un trottoir, une piste cyclable... ? Interpellés régulièrement par des citoyens concernant la responsabilité de chacun sur cette voirie et particulièrement la sécurité de tous lors de travaux publics, de l'entretien des trottoirs devant chez soi..., nous avons voulu ensemble connaître les tenants et aboutissants d'une gestion de voirie et les responsabilités de chacun afin d'agir le cas échéant en citoyen responsable.

Définition de la voirie

La voirie ne représente pas seulement la bande de circulation asphaltée mais se compose des accotements, des fossés, des berges, des talus, des trottoirs, des pistes cyclables. C'est à dire la largeur complète entre deux façades ou entre les limites qui séparent les propriétés riveraines de la voirie.

Dans une même commune, nous pouvons retrouver trois niveaux de voiries.

Les voiries régionales – suite à la régionalisation en 1999, l'entière des routes de l'Etat ont été transférées aux régions ;

Les voiries provinciales – celles –ci sont moins importantes en terme de kilomètres. Dans un futur proche, un décret organisant les provinces wallonnes devrait transférer la gestion de ces voiries vers la Région Wallonne ;

Les voiries communales représentent plus des $\frac{3}{4}$ du réseau des voies publiques wallonnes.

Gestion de la voirie

Pour chacune des voiries, chaque instance est compétente sur son domaine. Toutefois, la complexité du système belge fait que sur une même voirie, plusieurs niveaux de pouvoir interviennent!

L'entretien de la voirie est à charge du gestionnaire de celle-ci. C'est à dire la commune pour les voiries communales, la province pour les voiries provinciales et la Région pour les voiries régionales. Entretien signifie non seulement réaliser les travaux lourds et moyens d'entretien (réfection des fondations, pose d'un nouveau revêtement, tassement du terrain après exécution, ...) mais également les travaux de nettoyage et de dégagement.

Ainsi, les autorités publiques doivent réparer les dégradations normales ou les dommages survenus sur leur domaine. Bien que responsable du bien public, le gestionnaire de voirie ne peut endosser toutes les causes d'accident à sa charge, si celui-ci n'a pas été informé préalablement d'un danger potentiel. En cas de litige, les obligations et les responsabilités du gestionnaire fait l'objet du régime juridique relevant du code civil.

D'autre part, l'autorité publique qui est gestionnaire de la voirie a l'obligation de maintenir une sécurité pour tous. Cette sécurité revient quant à elle aux services de police. Quel que soit son gestionnaire, la police doit intervenir en cas de danger pour les utilisateurs. (ex : Après une tempête, de nombreuses branches font obstacle sur une route régionale, la police doit pouvoir permettre aux pompiers et aux services communaux de dégager celle-ci en toute sécurité mais aussi permettent de réguler le trafic soit par un passage des véhicules en alternance soit par une déviation temporaire).

Néanmoins, en cas de travaux réalisés par les impétrants, ces derniers ont également une responsabilité envers le gestionnaire principal.

Un impétrant est un utilisateur du sol, du sous-sol et de l'espace situé au dessus de la voie publique et les intercommunales de distribution, les administrations publiques, les entreprises autonomes et les sociétés privées reconnues comme sous traitantes. On y retrouve les conduites d'eau, de gaz, les câblages électriques et de téléphone... Ces impétrants doivent préalablement demander des autorisations aux différents gestionnaires lors de chantiers. Dans ce cas, les autorités peuvent prévoir d'organiser une coordination entre les différentes parties afin d'établir une planification des diverses interventions pour réduire au maximum la succession de chantier en cours. Lorsque celle-ci est envisagée, les riverains sont prévenus à l'aide d'un affichage public ou par un toutes boites.

Sécurité chantier

En Belgique, l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la publique, paru au moniteur belge le 21 mai 1999, décline l'ensemble des mesures à prendre en compte en terme de sécurité des chantiers.

Nous retrouvons 5 catégories de chantiers suivant l'influence du trafic et/ou la réduction de la circulation.

Chantiers de 1^{ère} catégorie à 3^{ème} catégorie : chantiers gênant fortement ou peu la circulation sur l'autoroute ou en rue (ex : réduction de circulation à 1 bande, rétrécissement important des bandes de circulation).

Chantiers de 4^{ème} catégorie : chantiers obligeant ou non les piétons, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à 2 roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée ou sur les accotements.

Chantiers de 5^{ème} catégorie : chantiers réalisés sur des voiries où une vitesse maximale est autorisée.

Chantiers de 6^{ème} catégorie : chantiers réalisés totalement ou en partie sur la chaussée et/ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50m du bord de celle-ci.

Pour avoir été interpellés à plusieurs reprises par des personnes à mobilité réduite et/ou au sein de nos groupes de travail ASPH (Collectif accessibilité, PCCPH), nous développerons particulièrement les chantiers de 4^{ème} catégorie. En effet, des personnes voiturées, aveugles ou malvoyantes éprouvent des difficultés de déplacement lorsque certains aménagements spécifiques n'ont pas été envisagés pour l'un ou l'autre type de handicap.

Cas concret :

Devant mon habitation, des ouvriers entament des travaux sur le trottoir. Quels sont les aménagements prévus pour circuler en toute sécurité ?

Préalablement, l'entreprise ou le personnel doit être identifiée sur le chantier (nom, adresse, téléphone), doit prévoir une signalisation correcte et aménager un espace sécurisé pour tous sur l'ensemble du chantier en ce compris, les installations annexes, les terres et produits

divers. Ce chantier doit être isolé en permanence des espaces réservés à la circulation, des personnes et des véhicules par des barrières ou des panneaux de signalisation. Le couloir de contournement piétons doit avoir un cheminement sécurisé de 1,5m de largeur utile pour la circulation des piétons, une hauteur libre minimale de 2,20m et libre de tous obstacles. Cette largeur peut être réduite à 1,20 lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne existante est de moins de 1,5m. Il doit être balisé de part et d'autre par des clôtures ou des potelets de balisage très visibles et détectables pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Plus particulièrement en région Bruxelloise, on doit pouvoir retrouver également des aménagements soit au niveau du trottoir, soit au niveau de la chaussée, permettant un accès aisé pour les personnes voiturées qui consistent à raccorder les accès au trottoir par un plan incliné dont la pente transversale maximale est de 8%, voir 12% sur un plan incliné ne pouvant être supérieur à 0,5m.

En effet, faute d'aménagement adéquat, les personnes handicapées visuelles en sont les plus grandes victimes. Habitues à mémoriser un circuit par cœur pour se déplacer en toute autonomie, les personnes aveugles ou malvoyantes sont complètement désorientées ou en danger lorsque leurs parcours sont marqués d'embûches. Comme association défendant et représentant toutes les personnes handicapées, nous avons été particulièrement attentifs aux mesures prises en région bruxelloise courant 2005 lorsque le Cabinet Picqué en charge de l'Aménagement du Territoire a consulté les associations de personnes handicapées afin de revoir les titres III, IV et VII du RRU (Règlement Régional de l'Urbanisme). Ce travail de révision du RRU a été coordonné par l'ASPH où l'ensemble des associations de personnes handicapées ou militant pour une meilleure accessibilité a essayé d'y intégrer de nouvelles mesures en faveur des personnes handicapées. A ce jour, le futur RRU a été adopté par le gouvernement bruxellois le 21 novembre dernier. Malgré de nombreuses avancées, nous ne pouvons que regretter que l'ensemble des propositions n'ait été adopté.

Responsabilité de chacun

Lorsque l'on parle de gestion de voirie, cela implique l'entretien complet de la voirie.

Afin d'éclaircir les propos ci-dessus, un exemple concret remplace de grands discours.

Ex : je circule avec des béquilles sur une route communale afin de contourner un chantier -travaux en cours sur le trottoir. Je trébuché et résultat des courses, j'ai une entorse à la cheville. Bien que la cause

de mon incapacité temporaire soit due à mon déplacement, je ne peux en vouloir au gestionnaire de la voirie qui a mis tout en œuvre pour une sécurité maximale. En effet, la commune ou l'entreprise a placé la signalisation adéquate pour pouvoir avertir les utilisateurs et la police en a vérifié le bon usage.

Afin de déterminer la responsabilité du gestionnaire de voirie, il faut connaître très précisément l'autorité propriétaire du bien. Le trottoir peut appartenir soit à la commune, soit aux propriétaires riverains ou encore à la Région ou à la province.

La commune comme gestionnaire de son domaine public mais également gestionnaire de police doit entretenir, réparer le trottoir mais également veiller à ce que le trottoir utilisé par monsieur et madame tout le monde soit suffisamment garanti.

Le propriétaire du trottoir peut être une autorité publique, le riverain a lui aussi une responsabilité. En effet, lorsqu'il constate un dégât devant chez lui (ex : trous, pavés manquants pouvant provoquer des chutes), il doit pouvoir signaler celui-ci à son gestionnaire. De même, il faudra être particulièrement vigilant lorsque dans certains règlements communaux, la construction et d'entretien de trottoirs sont à charge du riverain (ex : devant mon domicile, j'ai une largeur de trottoir communal de 1,5m avec des pavés et j'ai réalisé en plus une bande de trottoir de 1m avec des schistes avant de délimiter ma propriété par un mur.) Dans chacun des cas, lorsqu'il y a travaux réalisés sur l'ensemble du trottoir, chacune des parties doit remettre en état le bien de l'autre.

D'autre part, de nombreux obstacles peuvent entraver la libre circulation sur les trottoirs lorsque ceux-ci sont encombrés de bacs à fleurs, des bornes, des potelets installés par le riverain ou une autorité publique. Les aménagements ne doivent pas conduire à des difficultés de circulation et particulièrement pour les personnes voiturées ou aveugles. Le riverain doit préalablement en demander l'autorisation au gestionnaire public et respecter un libre passage minimum.

Plainte à déposer

Malgré les différentes mesures prises par les communes, les provinces ou les régions (signalisation et/ou aménagement spécifique), il existe encore des risques pour l'usager et particulièrement pour l'usager faible que représente les personnes à mobilité réduite. Toutefois, chaque personne victime d'un accident personnel ou constatant un dégât, une malfaçon sur la voie publique doit pouvoir le signaler ou porter plainte à son gestionnaire. Après enquête du gestionnaire concerné, ce dernier peut se retourner vers l'impétrant ou l'entreprise

privée qu'il a mandaté pour réaliser les travaux initiaux et doit informer le plaignant de la suite donnée à cette plainte.
En région Bruxelloise, depuis la mise en œuvre de coordination et d'une commission spécifique, les plaintes relatives aux voiries régionales ont considérablement réduit.

Conclusion

Après nos différentes recherches en vue de réaliser cette analyse, nous pouvons constater que tant les usagers que les gestionnaires de la voirie (commune, province, région) ont un rôle important à jouer en terme de responsabilité collective. C'est pourquoi, chacun d'entre-nous doit pouvoir être vigilant afin que les risques d'accident soient réduits le plus possible. D'autre part, investies au sein de commissions locales ou groupe de travail politique, tant les personnes individuelles que notre association doivent pouvoir amener des propositions concrètes pour améliorer les aménagements en faveur des usagers faibles et plus particulièrement des personnes handicapées ou faire modifier ou adapter les législations en vigueur.

- Chargée de l'analyse : Christine BOURDEAUDUCQ, animatrice – coordinatrice
- Responsable : Gisèle Marlière
- Le 11 décembre 2006
- Sources :

<http://www.rru.irisnet.be/fr/projet/projet.htm>

<http://routes.wallonie.be/entreprise/cctrw99/cct/l/113referencesreglementairesetadministratives.htm>

Les cahiers du Moniteur de la mobilité : guide méthodologique à l'attention des gestionnaires édition n°3 2005

<http://www.uvcw.be>

<http://www.staatsbladclip.be/lois/1999/05/21/loi-1999014134-Print.html>

A.S.P.H.