

La lettre des CCAT

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement



iew

La « Lettre des CCAT —nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement» est une publication de la fédération des associations d'environnement

Inter-Environnement Wallonie

Rédaction

Sophie Dawance
Janine Kievits
Coralie Vial
Elise Poskin

Comité de rédaction

Danielle SARLET, Directrice générale de la DGATLP
Michèle FOURNY
Roland ZANASI
Albert GUISSARD
Damien FRANZEN, Architecte
Thierry DE BIE, Maison de l'urbanisme du Brabant wallon
Jacques DROUSIE, Sauvegarde et Avenir de Mons
Georges EVERAERTS, ADESA

Inter-Environnement Wallonie

tél. 081 255 280 - fax: 081 226 309
www.iewonline.be

Prix: 7,44 € l'abonnement annuel
(6 numéros) à verser au compte d'IEW
001-0630943-34 avec la référence Lettre CCAT

Mise en page

Ph. Dillen 02 346 45 73

La copie est autorisée
moyennant mention de la source
☼ Photocopié sur papier recyclé

Éditeur responsable : Juan de Hemptinne - 6, bd du Nord - 5000 Namur • bimestriel • février - mars 2006 • dépôt Namur I

Chères lectrices,
Chers lecteurs,

La fin de la mandature communale approche à grand pas... La fin de votre mandat en tant que membre de CCAT aussi. L'heure est donc au bilan et aux mémorandums. Comme vous l'avez lu dans la dernière lettre, Inter-Environnement Wallonie invite, à travers la campagne « Ca passe par ma commune », les collectifs de citoyens à saisir l'occasion de ces élections pour interpeller les candidats et formuler certaines revendications. En tant que CCAT, vous avez certainement tiré beaucoup d'enseignements de ces six années de travail et avez aussi certainement beaucoup d'idées sur les conditions auxquelles une CCAT représente une réelle plus-value pour la commune et pour les membres eux-mêmes. Pourquoi ne pas prendre le temps d'ici l'automne d'évaluer le travail de votre CCAT et mettre par écrit quelques pistes pour une amélioration afin de tirer profit de l'expérience acquise ? Dans cet esprit, Eco Vie, association active dans la région de Mouscron, organise avec Inter-Environnement Wallonie, le samedi 6 mai prochain, une matinée d'échange et de réflexion avec des membres des CCAT du Hainaut occidental. La prochaine lettre des CCAT fera l'écho de cette rencontre.

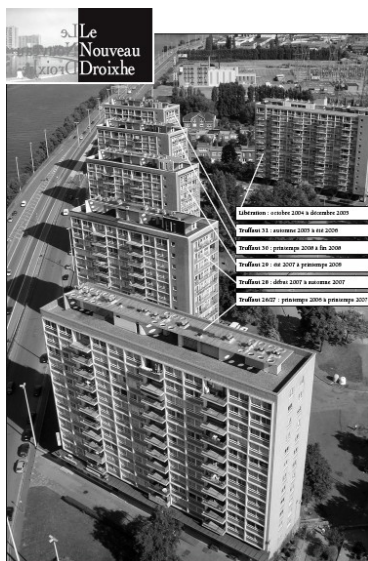
Dans ce trente deuxième numéro, la lettre des CCAT donne un coup de projecteur sur la première phase de la rénovation des fameuses

tours de Droixhe. A vous la parole se centre sur l'accompagnement sociologique mis en place dans le cadre de cette de ce qui est l'un des plus grands chantiers de rénovation de logements sociaux que la Wallonie ait connu. Nous prévoyons un article plus long sur la rénovation en elle-même, notamment sur les aspects énergétiques. L'aménagement en questions vous livre une réflexion sur les liens entre aménagement du territoire et mobilité, dans la continuité de la formation que nous vous avons proposée le 17 décembre dernier à Namur. Inter-Environnement à réfléchir à une série de propositions concrètes visant à intégrer, dans les politiques d'aménagement du territoire, les exigences de la mobilité durable. L'article résume ces propositions qui seront prochainement présentées au Ministre du développement territorial et de la mobilité. *Les Nouvelles de l'aménagement régional* fait le point sur la légalisation Seveso et la gestion des risques! Enfin, En savoir plus vous éclaire sur la « répétabilité » des frais de justice mise à l'honneur récemment dans l'actualité autour des actions en justice touchant au développement de l'aéroport de Bierset.

Bonne lecture à tous !

Sophie Dawance

Rénovation de la cité-à Liège : la place



Le quartier de Droixhe à Liège, avec ses 11 tours, est unique dans le paysage wallon et dans la production d'habitat social de notre région. Vanté pour son confort, la qualité de ses espaces publics et de ses équipements à sa création, dans les années 1960, cette cité « type banlieue française » est actuellement largement décriée.

Droixhe aborde aujourd'hui un des plus grands tournants de son histoire : les six immeubles du secteur Truffaut-Libération font l'objet d'une rénovation physique d'envergure et le reste du quartier devrait suivre. Le premier immeuble est entièrement rénové et la fin du chantier est prévue en 2008. Une équipe de suivi sociologique et de communication¹ a été mise en place pour accompagner les habitants durant tout le processus. Nous avons rencontré Pierre Frankignoulle, qui suit le projet depuis l'origine.

Pourquoi avoir mis en place un tel suivi ?

Une partie de la population qui vit à Droixhe est extrêmement fragile sur le plan socio-économique : le quartier compte beaucoup de personnes âgées totalement isolées, de chômeurs de longue durée, ... Le logement représente alors véritablement un ancrage dans la société et est parfois surinvesti. Certains habitants étaient réticents voire carrément hostiles à la rénovation de leur appartement : ils voyaient ce chantier comme une épreuve insurmontable. Pour que cette opération soit un succès, il était nécessaire de garantir une bonne information et apporter un soutien à la population au quotidien.

Quelles sont les missions de l'équipe universitaire ?

Nous avons commencé par la visite des 428 appartements. Cela nous a permis d'entrer en contact personnellement avec chaque famille et de nous faire connaître d'elles, mais aussi de les informer. La rénovation se fait « en site occupé » ce qui signifie que les locataires restent dans leur appartement pendant les travaux. Les visites nous ont permis de repérer les situations incompatibles avec le « site occupé » : familles avec enfants en bas âges, personnes très âgées, personnes malades, ... Nous avons pu aussi identifier toute une série de craintes de la population. Certaines ont été intégrées au cahier des charges imposé aux entrepreneurs comme l'interdiction de travailler avant 8h du matin par exemple ou l'obligation de nettoyer le chantier chaque jour ou de porter un badge pour pénétrer dans les immeubles. Le quartier compte 370 ménages. Pour nous, il s'agit de 370 chantiers sociaux différents, là où l'architecte[®] et le maître d'ouvrage[®] n'en voient qu'un ! Toutes les informations glanées lors des visites ont été répercutées à l'architecte.

Depuis le début du chantier, en octobre 2004, notre mission est avant tout d'informer les habitants, de les écouter, d'apaiser leurs

craintes, de trouver des solutions si nécessaire, ... Nous avons mis sur pied un petit journal d'information trimestriel traduit en quatre langues, organisons des réunions de locataires et répondons à des demandes individuelles qui vont de la simple information à l'aide pratique pour brancher un téléviseur ou trouver un déménageur... Nous sommes les interlocuteurs de première ligne. Dans certains cas, nous orientons vers les services compétents. Beaucoup de gens viennent aussi de nous voir pour visiter l'appartement témoin que nous occupons. C'est un très bon outil de communication !

Chaque semaine, nous participons à la réunion de Direction. C'est l'occasion de répercuter certains griefs des habitants et de régler les conflits avant qu'ils n'exploient. Tout s'est passé sans trop de heurts... C'est sans doute à cela que l'on mesure le succès de notre intervention.



modèle de **Droixhe** des habitants

Peut-on parler de participation citoyenne ?

Pas vraiment. Les habitants n'ont pas été associés à la conception du projet... Leurs besoins et leurs

désirs n'ont pas été sondés. Leur participation se « limite » à jouer le jeu de la rénovation.

Sophie Dawance

- 1) Le Laboratoire d'Anthropologie de la Communication de l'Université de Liège : Hélène PIETTE (société Atlas), Barbara STEVENS et Pierre FRANKIGNOULLE (Université de Liège).
- 2) Le bureau liégeois d'architectes Dethier et associés
- 3) La société Atlas

.....

Projet de décret « **Seveso** » : risques majeurs, qu'est-ce qui va changer ?

1976: suite à un accident industriel, un nuage de dioxine s'échappe de l'usine chimique ICMESA à Meda près de Milan, et contamine des centaines de personnes, habitant pour la plupart la ville de Seveso toute proche. Mille huit cent hectares sont touchés par la pollution. Les animaux sauvages ou familiers meurent, septante mille têtes de bétail sont abattues ; environ 2000 personnes doivent recevoir des soins médicaux pour lutter contre l'empoisonnement dont elles sont victimes.

Cet accident industriel n'est pas le premier, mais il va servir de déclencheur: dans les années qui suivent, l'Europe entreprend une vaste réflexion sur la prévention des risques industriels majeurs. Deux directives successives viendront concrétiser cette démarche. Elles imposent des obligations tant aux industriels qu'aux Etats, à qui il revient de prendre des mesures relevant de l'aménagement du territoire; mesures dont l'objectif est de « maintenir des distances appropriées » entre les établissements concernés et les zones d'habitation, les zones fréquentées par le public, ainsi que les zones naturelles sensibles ou présentant un intérêt particulier. Toutes les directives doivent être traduites dans la législation des Etats membres ; la Région wallonne a réalisé la transposition de celles-ci en collaboration avec les autres Régions du pays, auxquelles

elle est liée par un accord de coopération en la matière.

Quelles sont les entreprises SEVESO?

Il s'agit d'entreprises où sont produites, utilisées, manipulées ou stockées des substances dangereuses, c'est-à-dire inflammables, susceptibles d'exploser et/ou de dégager des nuages de gaz toxiques. Selon la nature et les quantités de matières concernées, on distingue des entreprises seuil bas ou encore « petit Seveso », et des entreprises seuil haut ou « grand Seveso ». L'administration régionale de l'environnement (DGRNE) a dressé la liste de ces entreprises et la tient systématiquement à jour; cette liste est consultable sur son site.

Les entreprises dites « grand Seveso » doivent fournir un rapport de sécurité montrant notamment qu'un plan d'urgence interne a été établi; elles doivent également

fournir les éléments nécessaires à l'établissement d'un plan d'urgence externe, qui s'appliquera à leurs riverains en cas de problème, et dont l'élaboration est de la compétence du Ministère (fédéral) de l'Intérieur.

Les entreprises dites « petit Seveso » doivent produire quant à elles, doivent produire, à l'occasion de leur demande ou renouvellement de permis, une notice d'identification des dangers, document plus sommaire que le rapport de sécurité.

Des exemples ? Prayon à Engis, AKZO-Nobel dans le zoning de Ghlin-Baudour, Total-Atofina à Seneffe sont des entreprises « seuil haut ». Benechim à Lessines, Brenntag à Mouscron, les Affineries de la Meuse à Andenne sont des entreprises « seuil bas ». Il est à noter que ce statut n'est pas définitif: selon l'importance des stockages sur le site d'exploitation, une entreprise peut ▶

entrer ou sortir de la liste, ou encore changer de seuil. Ces changements évoluent au rythme de la durée d'exploitation d'établissements de ce type: il y a donc peu de chances pour que le zoning de Feluy par exemple, se retrouve demain exempt de toute entreprise à risque majeur !

Quelles sont les obligations des États en matière d'aménagement du territoire?

En vertu de l'article 12 de la directive 96/82/CE, il revient aux États de contrôler l'implantation et les modifications des nouvelles entreprises présentant des risques majeurs, mais aussi les nouveaux aménagements autour de ces entreprises, dans la mesure où ceux-ci sont susceptibles d'aggraver les conséquences d'un éventuel accident, en accroissant le nombre de personnes concernées.

Ces obligations sont prises en compte par le Code wallon de l'aménagement du territoire : les procédures de délivrance des permis d'urbanisme prévoient la consultation de l'administration de l'environnement lorsque la demande concerne un bien « sis à proximité d'une zone » où se trouvent, ou encore où peuvent s'implanter, un ou des établissements présentant des risques majeurs.

Reste à définir ce que signifie « sis à proximité d'une zone » ! Pour ce faire la DGRNE s'est dotée d'une méthodologie en deux temps : elle définit, en fonction des caractéristiques propres de l'entreprise, des scénarios-types d'accidents majeurs; elle définit également un seuil d'effets acceptables (par exemple, les personnes atteintes par l'accident doivent encore être en état de se confiner, ou de sortir de la zone...). Un calcul de probabilité permet ensuite de tracer autour de l'entreprise des courbes donnant les différentes probabilités d'avoir un type d'accident donné avec un seuil d'effet acceptable. Hors de la courbe de probabilité de 1/1 000 000 (une chance sur un million), les permis sont délivrés normalement; à l'intérieur de cette courbe l'avis de la DGRNE doit être sollicité, et celle-ci accepte ou refuse selon l'implan-

tation du projet par rapport à l'entreprise, mais aussi selon la nature du projet; une école sera plus facilement refusée qu'une habitation particulière par exemple.

On imagine bien que la définition cartographique des zones à risques est une entreprise de longue haleine... La nécessité de mettre en oeuvre la législation sans délais outranciers a conduit à une mesure temporaire de sécurité: tant que le périmètre n'est pas défini, l'autorité compétente - qui est, suivant le type de permis, la Commune ou le Fonctionnaire-délégué - sollicite l'avis de la DGRNE, et plus précisément de sa cellule RAM (pour risque d'accidents majeurs) sur toute demande de permis comprise dans un rayon de 2km autour d'un établissement Seveso. Ce périmètre est maximaliste; il peut être justifié pour les risques d'accidents impliquant des nuages de gaz, il est excessif pour les risques d'incendie ou d'explosion, dont les effets portent à quelques centaines de mètres tout au plus.

C'est cette mesure provisoire qui pose problème; depuis un an (et suite vraisemblablement à l'accident de Ghislenghien), les Communes et fonctionnaires-délégués consultent la cellule RAM sur un nombre important de permis. Par mesure de précaution, en cas de doute, la demande de permis se solde par un refus, soit sur avis défavorable de la cellule RAM, soit parce que l'autorité estime que les conditions posées par celle-ci ne sont pas remplies. On comprend la déconvenue des propriétaires qui se voient refuser l'aménagement ou la construction sur laquelle ils tablaient parfois depuis des années... déconvenue d'autant plus grande que cette particularité ne fait pas partie des indications que le notaire est tenu de mentionner lors des ventes immobilières; c'est donc en toute bonne foi que certains ont acheté un terrain dont il n'est apparu qu'au moment de la demande de permis, que toute construction y serait refusée dans l'état actuel de la législation. Précisons encore qu'aucune indemnisation du propriétaire pour moins value n'est due dans ce cas.

Et pour l'avenir...

Pour remédier à cet état de fait, le Cabinet du Ministre Antoine, compétent en la matière, a décidé de modifier par décret le CWATUP sur deux points principalement. Le premier est l'instauration d'une procédure particulière pour officialiser les périmètres à risques, ce qui évite l'obligation actuelle de les inscrire aux plans de secteur. La procédure nouvelle serait inscrite à l'article 136 du CWATUP. La seconde est la suppression de l'avis systématique de la cellule RAM; celle-ci ne serait plus consultée sur les dossiers ponctuels de demande de permis, mais se concentrerait sur la définition des périmètres, ce qui devrait permettre une gestion plus rationnelle du problème. Toutefois une consultation reste bien entendu possible, la cellule RAM restant l'un des « services ou commissions » qui peuvent être consultés sur toute demande de permis par l'autorité compétente.

Signalons encore que le projet de périmètre, après adoption provisoire par le Gouvernement, est soumis à enquête publique de trente jours; et que les biens situés en zone à risque pourront faire l'objet d'un droit de préemption au bénéfice des autorités publiques ou organismes d'intérêt public.

Telles sont les grandes lignes de ce décret en projet, qui mérite encore à notre sens l'un ou l'autre amendement. Notamment il devrait être complété par des mesures transitoires, afin d'éviter l'absence de toute obligation en attendant la cartographie des zones à risques ; ou encore, le notaire devrait avoir l'obligation de mentionner cette contrainte lors des ventes, constitutions d'emphytéose etc. Mais, au-delà de la législation, c'est évidemment la cartographie des zones qui constitue le grand chantier des années à venir. Couplée aux plans d'urgence, elle assurera le niveau de sécurité que l'Europe a entendu fournir à ses habitants à la suite de l'accident de Seveso.

Janine Kievits

Aménagement du territoire et **mobilité** : mariage obligé

L'aménagement du territoire est un levier important pour favoriser une réduction de la demande de déplacement et un transfert modal vers les modes doux et les transports en commun.

En orientant l'implantation des différentes fonctions, il influence en effet fortement la demande de mobilité. Ce n'est néanmoins qu'un levier parmi d'autres : la structuration du territoire doit s'articuler à une amélioration de l'offre de transport alternatif à la voiture, à une attention particulière à la micro-accessibilité, à un travail sur les comportements,... Si elle n'est pas suffisante, l'action sur le territoire reste néanmoins la condition préalable de toute politique visant une mobilité durable. Inter-Environnement Wallonie a élaboré des propositions concrètes pour la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire favorisant une mobilité durable.

Beaucoup de déclarations politiques reconnaissent la nécessité d'agir sur la mobilité pour atteindre l'objectif de Kyoto. Une série de documents de référence, tels que le SDEC¹ ou le SDER² en font état et identifient le lien entre aménagement du territoire et mobilité comme un enjeu majeur. Pourtant, beaucoup d'activités s'implantent encore aujourd'hui en ignorant les principes élémentaires de la mobilité durable : commerces de détail le long des routes régionales en dehors des noyaux d'habitat, bureaux dans des zones d'activité économique connectées uniquement à la route, lotissements totalement excentrés,... On peut se demander pourquoi, alors que les discours convergent pour critiquer ce type d'implantation?

Dans certains cas, l'autorité chargée de délivrer les permis, le plus souvent la commune, ne s'oppose pas à un projet inadapté sur le plan de l'accessibilité car

elle craint de voir l'investisseur partir vers une autre commune, elle n'est pas sensible aux enjeux de la mobilité durable ou ne se sent pas directement concernée par ceux-ci,... mais surtout parce

que la limitation de l'urbanisation de son territoire a des conséquences financières non négligeables, la fiscalité représentant une de ses principales ressources. Mais très souvent, même si l'autorité est

Mobilité et aménagement du territoire

Les bons exemples...

CAMET à Namur ▶
69 000 m² de bureaux en bordure de la corbeille à côté de la gare.



Îlot Saint-Michel à Liège ▶
Projet mixte (15 000 m² de commerces, 8 000 m² de bureaux, 10 000 m² de logements) et dense en plein cœur de Liège, à deux pas de la gare du palais et de la gare des bus de la place Saint-Lambert.



... Et les moins bons

Bureaux à Lives-sur-Meuse ▶
10 immeubles sur 40 000 m², soit environ 1500 bureaux le long de l'autoroute, pratiquement inaccessibles par le transport en commun ou les modes doux. Commerces de détail de luxe (vêtements, chaussures...) Entourés de vastes parkings le long d'une route régionale en dehors de tout noyau urbanisé à Neupré.



sensible à ces enjeux, elle ne dispose pas des moyens légaux pour refuser un projet dont l'implantation est défavorable du point de vue de l'accessibilité : si un propriétaire souhaite valoriser son terrain et que son projet respecte les différents documents réglementaires dont le plan de secteur, l'autorité publique peut difficilement s'y opposer.... Quoiqu'il en soit, la définition en amont de l'affectation est préférable dans la mesure où elle évite une perte d'argent et d'énergie pour l'investisseur surtout, mais aussi pour les administrations et commissions chargées d'étudier les dossiers.

Le principal document réglementaire qui agit sur les implantations est le plan de secteur. Or, celui-ci est obsolète et peu précis. Par exemple, la zone d'activité économique mixte (ZAEM) peut accueillir des bureaux, des commerces ou des entreprises artisanales susceptibles de générer des nuisances pour le voisinage. Le profil de mobilité de ces activités étant très différent, il n'appelle pas le même type de localisation : certaines ZAEM peuvent être parfaitement adaptées à un type d'activité et pas du tout à un autre.

Les questions...

Ce constat nous amène à nous interroger :

- Comment favoriser l'urbanisation adéquate des zones très accessibles par des modes alternatifs à la voiture (quartiers de gares, centres des villes et des villages en général) ?
- Comment éviter l'implantation de fonctions qui génèrent d'importants flux de personnes dans des zones peu accessibles par des modes alternatifs à la voiture ?
- Comment éviter l'urbanisation de zones non (ou peu) accessibles par des modes alternatifs à la voiture ?

A l'échelle de la Région wallonne

Le contexte wallon étant très diversifié³, seules des mesures générales complétées par la défini-

tion d'un cadre dans lequel les pouvoirs locaux devront travailler plus finement peuvent être prises à l'échelle de la Région wallonne.

1. Urbaniser en priorité les zones très accessibles par les modes alternatifs à la voiture (centre des villes et des villages) en y concentrant les investissements publics (logements sociaux, administrations, services et équipements publics, rénovation urbaine, Sites à réaménager d'intérêt régional (SARIR),...) ; en y favorisant l'investissement privé par une majoration des aides régionales (primes logements, moyens spécifiques dans le cadre des lois d'expansion économiques⁴, revitalisation urbaine, Sites à réaménager (SAR)...) ; en permettant aux communes de lever une taxe plus élevée sur les terrains non bâtis au-delà d'une certaine dimension afin d'éviter le « gel » de terrains bien localisés ; en donnant aux pouvoirs publics des outils leur permettant d'acquérir la maîtrise foncière de terrains bien localisés (droit de préemption, expropriation,...) et en y établissant des normes de stationnement pour limiter celui-ci.
2. Interdire certaines fonctions (au minimum les bureaux, les écoles et les commerces de détail hors pondéreux) dans les zones difficilement accessibles par les modes alternatifs à la voiture.
3. Éviter l'urbanisation de certaines zones urbanisables en vertu du plan de secteur mais inaccessibles ou presque par les modes alternatifs à la voiture en modifiant le plan de secteur (par PCA dérogoire ou par révision du plan de secteur), en différenciant ou restreignant la mise en œuvre de terrains mal situés du point de vue de l'accessibilité.

Pour pouvoir appliquer une telle politique, il faut « objectiver » l'accessibilité des différents points du territoire par des modes alternatifs à la voiture. Les cartes d'accessibilités mises au point par le LEPUR de l'université de Liège dans le cadre des travaux de la CPDT 5 constituent une source d'inspiration intéressante.

Le périmètre des zones inaccessibles, peu accessibles et très

accessibles pourraient être inscrits dans le plan de secteur. L'article 41 du CWATUP prévoit en effet l'inscription de prescriptions supplémentaires à l'affectation des zones prévues au plan de secteur. Un Règlement régional d'urbanisme définirait les prescriptions relatives à chaque périmètre en ce qui concerne les normes de stationnement par exemple.

Ces propositions soulèvent évidemment les éternelles questions de l'aménagement du territoire : comment indemniser les propriétaires des terrains qui subiront une moins-value ? Comment éviter que certaines communes ne soient lésées par la perte de nombreuses zones urbanisables génératrices de rentrées fiscales ?

A l'échelle locale

Une réflexion plus fine doit être menée au niveau local. Le bassin de vie (agglomération urbaine ou aire de coopération supra-communale⁶) semble être une bonne échelle car c'est au sein de ce territoire que s'effectue la majorité des chaînes de déplacements quotidiens. Néanmoins, si la mise en place d'une structure supra-communale en charge des questions d'aménagement du territoire et de mobilité nous semble inéluctable à long terme, la route est encore longue et semée d'embûches⁷... et il serait dommage de conditionner toute politique locale volontariste en matière d'accessibilité à cette évolution institutionnelle.

Le schéma de structure communal et règlement communal ou d'agglomération détermineraient les densités à respecter en fonction, notamment, de l'accessibilité (densité plus grande dans les zones très accessibles)⁸; la mixité fonctionnelle à respecter ; les « nœuds » stratégiques du point de vue de l'accessibilité (comme les gares par exemple) qui devraient faire l'objet d'un PCA afin de garantir l'opportunité des projets ; l'affectation des différentes zones du plan de secteur et notamment les Zones d'aménagement communal concerté (ZACC)⁹ et les zones bleues

et les zones blanches (zones SNCB et zones militaires)[®] ; la précision des affectations au plan de secteur[®] et l'implantation d'équipements sportifs, culturels,... et de services publics importants.

La mise en œuvre de ces différentes mesures nécessite une volonté politique forte mais aussi prise de conscience et une compréhension des enjeux de la part des décideurs (locaux notamment) et des citoyens. La sensibilisation et la communication sont dès lors les indispensables alliés de cette politique.

Sophie Dawance

- 1) Schéma de développement de l'espace communautaire
- 2) Le Schéma de développement de l'espace régional constate notamment que « les enjeux liés à la mobilité concernent aussi la gestion... des localisations. L'expansion démesurée de l'habitat, la dispersion

des différentes fonctions sur l'ensemble du territoire et la localisation peu judicieuse de certaines d'entre elles comptent en effet parmi les causes principales de la croissance des déplacements... , et particulièrement des déplacements motorisés. » et « Dans la décision de la localisation des équipements et des services publics, la disponibilité foncière est souvent un critère déterminant, au détriment de leur accessibilité et de leur inscription correcte dans l'habitat. » et préconise « Toute décision de localisation doit au contraire faire l'objet d'une évaluation globale tenant compte des effets induits sur les déplacements. Il faut s'assurer que ces équipements et services puissent être aisément accessibles à pied ou pour le moins en transport en commun... »

- 3) La question de la mobilité se pose en des termes très différents en Brabant wallon, dans la province du Luxembourg ou dans le sillon industriel par exemple.
- 4) Certaines zones d'activité économique destinées à accueillir des entreprises qui peuvent présenter des nuisances pour le voisinage doivent bien entendu exister en dehors des centres des villes et des villages. Toutefois, des subsides majorés pourraient être octroyés dans le cadre des lois d'expansion économique pour la réalisation de zones urbaines avec l'obligation d'y accueillir des activités qui génèrent un important flux de personnes.
- 5) Référence du site de la CPDT et du dernier n° d' « Etudes et documents »
- 6) Elles étaient pourtant prévues par le SDER
- 7) La supracommunalité pose aujourd'hui de nombreuses questions : quelles compétences ? qui décide ? avec quelle représentativité ? faut-il recourir à

des élections démocratiques ? quelle autonomie financière ? comment les définir (en milieu rural, ce n'est pas évident) ? quel complémentarité avec les provinces et les communes ?... Et de nombreux problèmes : perte d'autonomie des communes, concertation difficile entre communes,...

- 8) Les schémas de structure communaux comportent déjà souvent des indications concernant la densité, la mixité et l'implantation des grands équipements.
- 9) A l'heure actuelle, ces réserves foncières peuvent recevoir tout type de fonction. Dans les faits, leur affectation est souvent laissée à l'initiative privée : l'investisseur propose un projet qu'il soumet à l'autorité publique à travers un Rapport urbanistique et environnemental (RUE). La marge de manœuvre de celle-ci est dès lors fortement réduite. Le secteur public doit reprendre la main car la logique du privé ne l'amène pas, et c'est bien normal, à intégrer les enjeux collectifs.
- 10) Depuis peu, le fonctionnaire délégué peut déléguer dans ces zones des permis pour tout type de fonction. Ici encore, c'est le privé qui propose une affectation et l'autorité publique qui réagit dans un second temps. Il s'agit d'un enjeu stratégique. Les terrains de la SNCB ont en effet généralement un grand potentiel du point de vue de l'accessibilité. Les terrains militaires par contre sont souvent situés dans des zones très peu accessibles et leur urbanisation doit être parfois remise en question ou, en tous cas, mûrement réfléchi.
- 11) Par exemple, selon son accessibilité, une zone d'activité économique mixte (ZAEM) pourrait accueillir des bureaux ou des activités susceptibles de générer des nuisances pour le voisinage. Idem pour la zone d'habitat ou toute autre zone

La « répétibilité » des frais de défense

A la fin du mois de janvier, le terme « répétibilité », associé aux aéroports et aux actions en justice, a fait irruption dans nos quotidiens. Mais qu'est-ce donc exactement ? Et est-il bien vrai que tout riverain dont l'action en justice est rejetée devra désormais payer les frais d'avocat de l'autre partie ?

La répétibilité des frais de défense (avocats, experts techniques) désigne l'action par laquelle l'on demande la récupération des frais d'avocats et de conseils, accessoirement à une demande principale visant à être indemnisé d'un préjudice. Elle permet à la victime d'un dommage de récupérer ses frais d'avocats et d'experts techniques. Elle est utilisée, dans la pratique, par celles et ceux[®] qui ont obtenu gain de cause devant le Conseil d'Etat et qui -fort d'un arrêt d'annulation- demandent aux tribunaux de l'ordre judiciaire une indemnisation qui prenne notamment en compte les frais de défense.

Le concept n'est donc pas neuf en droit belge et, depuis le 2 sep-

tembre 2004, il a même été entériné par un arrêt de la Cour de cassation. Mais encore faut-il que le législateur intervienne pour en aménager les conditions d'exercice. Comme le rappelait Mme Laurette Onkelinx, Ministre de la Justice[®], il faut des mécanismes de correction afin de prendre en compte la situation socio-économique des parties et intégrer l'ensemble de cette réflexion à la refonte de l'aide juridique[®]. Que l'on songe seulement aux plus précarisés d'entre nous, à ceux qui « rament » pour terminer leur mois : non seulement, ils seront assignés pour des créances qu'ils ne parviennent pas à rembourser, mais en plus, il leur faudra déboursier les frais d'avocats de

leurs créanciers et in fine se trouver dans une détresse encore plus grande. D'autres difficultés surgissent, notamment de la détermination du montant des frais à rembourser. Les avocats sont en effet libres de fixer leurs honoraires, ceux-ci variant fort d'un cabinet à un autre, et certains justiciables disposent de l'assistance financière pour se payer soit les services de tel grand nom du barreau, soit l'assistance de toute une armada d'avocats spécialisés. Les 60.000 € avancés par le Ministre Antoine auront, à cet égard, marqué bien des esprits...

En attendant que le législateur intervienne, la victime d'un dommage peut introduire une action en indemnisation. Elle peut intégrer ►

En savoir plus sur

dans son calcul ses frais de défense et d'expertise. C'est ce qu'ont fait les riverains de l'aéroport de Bier-set, ce qui en soi est compréhensible, voire même légitime[®] quand on mesure le profond déséquilibre qui caractérise la relation entre la puissance publique et le citoyen : la possibilité de récupérer les honoraires d'avocat quand l'autorité a commis une faute semble une des règles d'un procès équitable[®]. Et l'autorité publique ? Quel est son recours face aux impudents qui lui font querelle sans raison ? Et bien, elle doit démontrer que le

demandeur a commis une faute en saisissant le juge, qu'il a abusé de son droit d'aller en justice[®]. La Cour d'arbitrage est sollicitée sur le point de savoir s'il n'y a pas là une différence de traitement entre demandeur et défendeur, contraire aux principes d'égalité et de non-discrimination[®]. Bien encadrée, la répétibilité favoriserait l'accès à la justice tout en évitant les abus de procédure.

Coralie Vial

- 1) Dans les matières qui concernent le cadre de vie.
- 2) Doc. Parl., Sénat, session 2005-2006, annales, 3-115.

- 3) Voir le projet de loi modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne l'aide juridique et l'assistance judiciaire, doc. Parl., Ch., session 2005-2006, n°2181/001.
- 4) Voir une application concrète par le tribunal civil de Liège dans un jugement du 13 janvier 1997 en matière d'urbanisme, R.G.A.R., 1998, 12.921.
- 5) Article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme ; voir la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme selon laquelle le droit d'accès à la justice est l'une des règles du procès équitable. La Cour n'hésite d'ailleurs pas à accorder au titre de la satisfaction équitable, le remboursement des frais de défense, dès lors qu'ils ont été réellement et nécessairement exposés et sont d'un montant raisonnable. Il s'agit des honoraires effectivement versés, sur la base de l'état fait par l'avocat. C.E.D.H., arrêt Skondrianos du 18 décembre 2003 ; arrêt Cordova du 30 janvier 2003 ;
- 6) Cass., 31 octobre 2003.
- 7) Plusieurs questions préjudicielles ont été posées qui mettent en cause une possible inégalité. Les affaires n° 3726, 3692 et 3689 ont d'ailleurs été jointes.

Côté nature

Etat de l'environnement de votre commune

Un coup d'œil rapide sur les fiches environnementales communales réalisées par la DGRNE vous renseignera sur un état des lieux du contexte et de la mise en oeuvre des politiques environnementales.

Des fiches succinctes mais qui donnent un aperçu global sur :

- ➔ **les aspects socio-économiques** : données économiques et sociales relatives à la population, la situation économique ainsi que des données concernant l'aménagement du territoire et la situation

agricole de la commune ;

- ➔ **la situation environnementale** actuelle de la commune couvrant les domaines de l'eau, le sol et le sous-sol, la nature, la forêt et le paysage, l'air ;
- ➔ **les pressions** : problèmes environnementaux liés à l'activité humaine et industrielle à travers des données sur les entreprises, l'agriculture, l'énergie, les déchets et le tourisme ;
- ➔ **les outils généraux de gestion** qui répertorient les différents outils

mis à la disposition de la commune en matière de développement économique, d'environnement, d'aménagement du territoire, de mobilité et d'énergie.

Une nouvelle source d'information pour compléter toutes celles que vous avez déjà !

L'adresse à consulter : http://mrw.wallonie.be/dgrne/fiches_enviro/index.cfm

Elise Poskin
Natagora

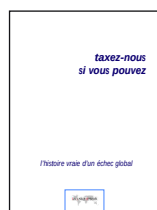
Agenda

Colloque consacré au refinancement des pouvoirs locaux : une réaction citoyenne face à la libéralisation des services publics.

Equitable le financement des collectivités locales ? Si l'on songe que les revenus du capital n'y contribuent pas (parce qu'ils sont soumis au précompte mobilier libérateur et échappent ainsi à l'additionnel communal), et que les entreprises sont appelées à y contribuer de moins en moins dans la mesure où le Gouvernement table sur la défiscalisation pour favoriser l'investissement, on conviendra qu'il y a matière à débats...

Ces débats feront l'objet d'un colloque organisé le samedi 23 mai prochain par le réseau « Action contre la spéculation financière et pour la justice fiscale ». Lieu : Liège, Palais des Congrès. Inscriptions et renseignements : ATTAC-Liège, 48 rue du Beau Mur à 4030 Liège, tél. 04/349 19 02, mail : liege@attac.be.

Profitez de cette petite annonce pour signaler l'existence d'une remarquable brochure permettant de cadrer le débat dans le contexte mondial. Ce petit guide de la fiscalité internationale montre le rôle des paradis fiscaux et explique notamment comment les professionnels arrivent à tirer profit des vices et travers du système. Intitulé « Taxez-nous si vous pouvez », il est disponible sur le site <http://www.taxjustice.net/cms> (cliquer campaign, puis Belgium).



Intéressé(e) par «La lettre des CCAT» ?

Contactez Inter-Environnement Wallonie : tél. 081 255 280 - fax: 081 226 309 - www.iewonline.be
7,44 € par an (6 numéros) à verser au compte d'IEW 001-0630943-34 avec la référence Lettre CCAT