

La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT



La « Lettre des CCATM – nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement » est une publication de la fédération Inter-Environnement Wallonie

La Fédération Inter-Environnement Wallonie ASBL fédère les associations environnementales actives en Région Wallonne. Depuis plus de 30 ans, elle relaie les préoccupations de sa base associative, la conseille et la soutient.

Ancrée dans le local, la Fédération inscrit ses luttes dans l'ensemble des défis globaux auxquels notre société est aujourd'hui confrontée. Forte de la légitimité que lui confèrent ses 150 associations membres, elle lutte contre les atteintes à l'environnement et se bat pour un développement durable.

RÉDACTION

Pierre COURBE, Sophie DAWANCE, Virginie HESS,
Janine KIEVITS, Elise POSKIN, Jean-François PUTZ

COMITÉ DE RÉDACTION

Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Georges EVERAERTS, ADESA.
Michèle FOURNY, Environnement Dyle. Danièle SARLET, Directrice générale de la
DGATLP. Mathurin SMOOS, conseiller à l'UVCW.
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue et urbaniste

INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE

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

Prix : 10 € l'abonnement annuel (6 numéros) à verser au compte d'IEW :
523-0802024-06 avec la référence Lettre CCATM

Maquette : dillen@alterego.be - Mise en page : Maurice Bellefroid

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.

☼ Photocopié sur papier recyclé



La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°47

Chers lecteurs,

A l'occasion de ce 47^e numéro de « La lettre des CCATM », permettez-nous de vous rappeler le colloque consacré aux implantations commerciales que nous organisons en partenariat avec l'Union des villes et des communes de Wallonie et l'Association du management de centre-ville le 7 novembre prochain à Namur. Dans le contexte de la régionalisation de la loi qui régit les autorisations commerciales, nous y réfléchissons, à partir d'exemples concrets, aux moyens d'encadrer l'implantation des surfaces commerciales dans le respect des principes du développement durable. Nous espérons avoir le plaisir de vous y rencontrer nombreux.

Bonne lecture à tous !

Sophie Dawance

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de l'aménagement du territoire

Zones d'activité économique : le décret « infrastructures » :
machine à convertir la zone agricole ? page 2

Terrain de réflexion

Le démantèlement des voies ferrées page 4

Réflexion de terrain

Histoire d'un projet Zurbain à Liège page 5

En savoir plus sur...

Les Fonds structurels européens au service du
développement territorial page 7

Côté nature

BiodiverCités : concilier défense des espèces menacées et
aménagement du territoire page 8

Zones d'activité économique : le décret « **infrastructures** » : machine à convertir la zone agricole ?

Ceux d'entre vous qui n'avaient pas la chance d'être au soleil ce mois de juillet l'auront vu : le Gouvernement wallon vient d'adopter un plan de création de nouvelles zones d'activité économique pour un total d'environ 5000 hectares. En 2004 pourtant, son prédécesseur avait déjà créé 34 nouvelles zones pour un total de 1500ha. 1500ha hier, 5000 aujourd'hui, combien demain ? Au-delà des zones qui seront choisies, ce qui pose question, c'est la récurrence de ce besoin en surface.

Certes, on comprend bien que l'activité économique a muté depuis les années '60. Moins dépendante des voies d'eau mais plus liée au transport routier (hélas, mais c'est un fait), elle est sortie des vallées et l'industrie, utilisant moins la gravité¹ mais davantage de manutention, a étalé ses bâtiments en conséquence. Enfin l'on a voulu attirer l'entreprise étrangère, pour compenser les pertes d'emplois causées par le tassement de notre industrie « traditionnelle » et par ses gains de productivité. On comprend donc que ces mutations aient exigé des nouvelles surfaces mais l'on s'étonne, et l'on s'inquiète de ce que cette logique d'extension semble ne pas devoir s'arrêter, alors que tôt ou tard il faudra bien trouver un équilibre entre l'activité économique et les autres fonctions du territoire.

DES MÉCANISMES STRUCTURELS

Quels sont les mécanismes structurels à l'œuvre derrière cette expansion constante ? Nous avons voulu voir cela de plus près. L'occasion était bonne : le Ministre André Antoine nous a confié la réalisation d'un travail relatif à la politique wallonne des ZAE. Nous ne pouvions y faire l'impasse sur la récurrence de la demande, car bien plus que les implantations - quelques cas mis à part, nous n'avons rien à redire des choix réalisés par les opérateurs² - c'est évidemment la consommation de surface qui nous interpelle. Petit tour donc du côté des

« lois d'expa » - entendez les décrets wallons hérités des lois nationales d'expansion économique.

Cette législation règle notamment l'octroi de subventions aux opérateurs pour l'acquisition et l'équipement de terrains (décret du 11 mars 2004³ dit « décret infrastructures » et son arrêté du 21 octobre 2004⁴). Elle a connu bien des mutations au fil du temps. Les modifications récentes concernent notamment le type d'infrastructures qui peuvent désormais faire l'objet de subsides ; alors qu'auparavant seuls étaient subventionnés les équipements strictement nécessaires sur le plan économique (la voirie, les réseaux techniques...), aujourd'hui, communes et intercommunales de développement (IDEs) peuvent se faire subsidier pour réaliser des aménagements paysagers, du mobilier urbain, des trottoirs et pistes cyclables, des aubettes TEC, tous aménagements qui favorisent une plus grande convivialité et une meilleure dimension environnementale des ZAE.

Toutefois cette législation a conservé ses fondements logiques initiaux. Conçue au départ pour concevoir des zones neuves destinées à attirer la grande entreprise étrangère, elle n'est toujours axée, à l'heure actuelle, que sur la conversion de terrains neufs : si le décret prévoit bien un éventail de moyens pour créer ou étendre des entreprises, il ne prévoit pas d'outils pour la gestion de l'existant.

DES ZONES À REQUALIFIER

Or, les premiers zonings ont aujourd'hui trente ans ou plus et la réalisation d'opérations de réhabilitation s'impose pour plusieurs raisons.

Certains d'entre eux nécessitent une réfection importante de la voirie. Ces réfections sont de la compétence des communes mais celles-ci sont réticentes à les financer : les coûts sont élevés et peu d'électeurs sont concernés...

Certains bâtiments, certaines parties de zones voire certaines zones entières sont dégradés, ce qui aboutit à la disqualification de la zone. Lorsqu'un propriétaire peu soigneux laisse aller son patrimoine, les propriétaires voisins sont peu tentés d'investir dans le leur. Les bâtiments revendus ou reloués dans un tel contexte sont réoccupés par des fonctions moins exigeantes, c'est à dire bien souvent moins intéressantes en termes de performance ou d'emplois fournis.

Par ailleurs les zonings anciens ont fait l'objet d'une conception « utilitariste » on l'a vu. Cette conception n'a plus cours aujourd'hui et les entreprises - surtout celles que la Région aimerait voir s'implanter sur son sol - sont à la recherche d'espaces offrant une meilleure qualité de vie.

Enfin certaines extensions, voire certaines parcelles, n'ont jamais été construites ; des espaces pourraient être gagnés, voire repris en envisageant - pourquoi pas ? la mitoyenneté de certains bâtiments. Des espaces

libres restent ainsi propriété d'entreprises qui ne les utilisent pas, parfois dans un but spéculatif, plus souvent sans doute par désintérêt.

Il serait donc nécessaire de procéder, dans les zones anciennes, à la réfection et à l'amélioration de la voirie ainsi qu'aux plantations et aux aménagements de convivialité aujourd'hui manquants, ainsi qu'éventuellement à une découpe de certaines parcelles trop vastes. Il faut aussi redynamiser là où c'est nécessaire la requalification des espaces privés. Nous verrons dans une prochaine Lettre que les IDEs ont développé des moyens à cette fin, mais ces moyens ne sont pas partout suffisants et les opérateurs devraient alors pouvoir reprendre la main pour procéder à la réhabilitation, ce qui suppose qu'elles puissent exproprier au besoin l'entreprise défaillante en matière d'entretien de son patrimoine immobilier. Enfin, il reste de-ci, de-là des ter-

rains inutilisés par les entreprises ; les intercommunales devraient pouvoir les racheter.

Le décret infrastructure et son arrêté ne permettent pas la prise en charge de ce type d'opérations. En effet, en vertu du décret la ZAE qui a fait l'objet d'un financement pour sa création ne peut faire l'objet d'un second financement pour sa réfection. Par ailleurs, l'expropriation d'un acteur économique, fut-il défaillant, n'est pas possible, non que ce soit explicitement interdit par la loi mais parce que, vu la législation existante, il est très peu probable qu'une intercommunale ou une commune puisse obtenir gain de cause devant un tribunal dans une affaire qui l'opposerait à un acteur économique encore en activité.

Enfin la composition du dossier de reconnaissance ne comporte aucune mention des coûts d'entretien de la zone ; une lacune, qui a pour consé-

quence que ces coûts ne sont pas intégrés à la réflexion sur la création et le devenir ultérieur de la zone.

LA NÉCESSITÉ D'UN GESTIONNAIRE

Pour éviter que les situations ayant mené à la nécessité de réhabilitations importantes se reproduisent, il est nécessaire que les différents types d'espaces des parcs (espaces publics, parcelles privées et espaces « soldes » tels les tampons, bassins d'orage etc...) fassent désormais l'objet d'une gestion adéquate.

Actuellement un opérateur ne peut être subventionné pour acheter ou construire un bien immobilier que si celui-ci est ensuite cédé : les immeubles acquis, expropriés ou aménagés en vertu du présent décret sont mis à la disposition d'utilisateurs ou d'intermédiaires économiques par vente, par location ou par cession de droits réels article 20 du décret). L'opérateur n'a donc pas la faculté de rester maître d'espaces communs (par exemple les espaces tampons, les bâtiments d'équipements communs) afin de les gérer.

Il n'a pas davantage la possibilité de conserver la maîtrise de la voirie afin d'en assurer l'entretien et la réfection éventuelle : *un subside n'est accordé pour les voiries publiques créées, que pour autant que la commune sur le territoire de laquelle elles se trouvent, s'engage par écrit et au préalable, à les reprendre dès leur réception provisoire (article 12 de l'arrêté).*

Le décret infrastructures et son arrêté ne contiennent donc aucune mesure spécifique à la gestion de la zone après construction. Néanmoins, les intercommunales sont soucieuses de cette problématique et on déployé une inventivité certaine dans la mise au point d'un éventail de moyens, qui devraient éviter qu'apparaissent des problèmes de gestion dans les zones nouvelles. Ces moyens, on l'a dit, feront l'objet d'un prochain article. La conclusion de celui-ci est que le devenir des zones anciennes mérite bien un débat public ; et le décret « infrastructures », sans doute, un coup de neuf.

Janine Kievits

LA LETTRE EN IMAGE

Est-ce un cirque qui s'installe en bordure de rue classée ?



1) C'est cet usage de la gravité qui explique la verticalité des anciens bâtiments industriels

2) Les opérateurs sont soit les communes, soit, plus fréquemment, les intercommunales de développement économique (IDEs)

3) Modifié par le décret-programme du 3 février 2005, le décret-programme du 23 février 2006 et le décret du 20 septembre 2007 – MB du 8 avril 2004

4) Modifié par l'AGW du 27 avril 2006 – MB du 24 novembre 2004.

Le démantèlement des voies ferrées

Lorsque l'on compare le réseau ferroviaire tel qu'il existait en 1935¹ à ce qu'il est aujourd'hui, on ne peut qu'être frappé par son « assèchement », par la perte de centaines de kilomètres de lignes.

Autrefois, le territoire belge était littéralement irrigué par de nombreuses voies ferrées, desservant une grande partie du territoire : l'analogie avec la circulation sanguine n'était pas usurpée. Ce réseau - mis en place en fonction des besoins de mobilité existants - a, durant des décennies, concouru à structurer le territoire, nombre d'implantations étant déterminées par la proximité de la voie ferrée.

Avec la montée en puissance du transport routier, tant des personnes que des marchandises, ce rôle de structuration du territoire a progressivement disparu. Boudées, tombées en désuétude, les lignes ferroviaires ont, l'une après l'autre, été abandonnées, démontées, et leurs assiettes aliénées. Les gares et points d'arrêt ont également fait les frais de cette évolution : on en comptait encore 1.003 en 1980 et... 537 en 2000 !

Mais, après un demi-siècle de suprématie, le transport routier marque le pas. De nombreux facteurs obligent les sociétés occidentales à revoir leurs systèmes de transport. Il est aujourd'hui indispensable, au-delà des problèmes de congestion routière auxquels il convient de porter remède, de définir des politiques à moyen et long terme afin de faire face aux défis environnementaux (au premier rang desquels les changements climatiques), et à la proximité du pic de production de pétrole (s'accompagnant d'une hausse structurelle des prix). Intégrer cette réalité, c'est prendre conscience que l'utilisation massive de l'automobile et du camion n'aura été qu'une parenthèse de l'histoire, qui se refermera d'ici quelques dizaines d'années maximum - par manque d'énergie (pétrole principalement) si ce n'est par volonté de porter remède aux problèmes environnementaux.

Dans ce contexte, le transport ferroviaire - de même que le transport fluvial - se repositionne en solution d'avenir. D'une part, le vecteur électrique s'accommode de toutes les sources d'énergie primaire, du gaz à l'éolien en passant par le nucléaire et la biomasse.

D'autre part, le rendement énergétique d'un train est très nettement supérieur à celui d'une voiture ou d'un camion, ceci notamment en raison d'une résistance au roulement beaucoup plus faible (contact fer/fer plutôt que pneu/route). A titre illustratif, les émissions moyennes de CO₂ des trains de voyageurs de la SNCB est de 31 gCO₂/personne.km² contre environ 140 pour les voitures³.

Ces évolutions et considérations ont cependant du mal à faire leur chemin dans le chef des décideurs directement concernés. Ainsi, beaucoup continuent à considérer qu'il vaut mieux démonter et aliéner une voie ferrée pour y faire circuler des vélos dans une optique de loisirs plutôt que de « sacrifier » une partie du réseau routier à l'aménagement de pistes cyclables utilisables « au quotidien ».

Le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB (CCU) a dénoncé cet état de fait dans deux avis rendus en 2007⁴, le deuxième n'ayant pour raison d'être... que le caractère fort décevant de la réponse apportée par Infrabel au premier.

Le CCU considère que, « *au-delà des nécessités du moment il y a la gestion du futur. Pas forcément par l'entretien aveugle de toute voie inutilisée, mais par l'établissement d'un plan géostratégique prévoyant la sauvegarde des chaînons manquants et de certains axes, même secondaires, dans des contrées d'accès difficile, tout particulièrement dans les régions frontalières.* » Pour le CCU, une bonne gestion, dès lors qu'il s'agit d'infrastructures lourdes d'intérêt général, consiste à ne pas compromettre l'avenir.

Or, le groupe SNCB semble mener une politique de « nettoyage du réseau », en le débarrassant de la majeure partie des lignes et raccordements peu ou pas utilisées. Ceci alors même que de nombreux sites industriels actuels ou en voie de développement jalonnent ces lignes.

Face à la politique d'Infrabel consistant à démonter les lignes « sans perspectives d'utilisation », le CCU rappelle utilement qu'un tel processus s'avère souvent irréversible, comme en témoi-

gnent les nombreuses lignes ferroviaires démontées dans l'après-guerre par la SNCB et dont les assiettes, aliénées, ne pourront jamais être rendues au rail, telles la ligne 21A Genk-As-Maaseik. Lorsque le rétablissement est techniquement réalisable, cela ne va pas sans mal : ligne Aubange-Mont-Saint Martin, ligne 147 Fleurus-Auvelais, ligne 136 Saint Lambert-Florennes (fermée en 1983 car « sans perspectives d'utilisation », et que l'on envisage de rouvrir)...

Il convient aussi de prendre conscience que le coût de rétablissement d'une desserte ferroviaire abandonnée est loin d'être négligeable et que le maintien et l'entretien d'une voie inutilisée, tout coûteux qu'il soit, ne relève dès lors pas nécessairement de l'investissement à fonds perdus.

Sur base de ces constats, ce que le CCU demande « *c'est avant tout le maintien d'une assiette qui reste disponible en cas de nécessité, sans aucune restriction. Un tracé ferroviaire aliéné est beaucoup plus coûteux - sinon impossible - à rétablir lorsque les terrains sont occupés par un complexe de bâtiments, un lotissement, une liaison routière ou même une piste cyclable.* »

Ainsi donc, à rebours de la logique financière à court terme qui conduit à démanteler des voies ferrées, il convient, de notre point de vue, d'entendre et de mettre en application les recommandations du CCU, dans une logique de coordination des politiques d'urbanisation (noyaux prioritaires de densification et zones d'activités industrielles) et de transport.

Pierre Courbe

1) On trouve des cartes du réseau sur le site de la SNCB : <http://www.belrail.be/F/infrastructure/index.php?page=cartes>. Une carte du réseau dans son extension maximale est disponible sur <http://users.skynet.be/garesbelges/>

2) Gramme de CO₂ pour le transport d'une personne sur un kilomètre

3) Tenant compte d'émissions moyennes réelles de l'ordre de 180 gCO₂/km et d'un taux d'occupation de 1,4 personne par voiture

4) Avis 07/01 et 07/08, téléchargeables sur le site du Service public fédéral Mobilité et Transports à l'adresse suivante : <http://www.mobilite.fgov.be/fr/index.htm>

Histoire d'un projet Zurbain à Liège

Entre Meuse et coteaux s'étire le Quartier Nord... Renouant, encore timidement il est vrai, avec son passé de pionnier dans le domaine industriel, il s'impose aujourd'hui comme le creuset de projets novateurs, portés tantôt par le secteur public, tantôt par le secteur privé. L'opération de rénovation urbaine en cours depuis 1995 n'est évidemment pas étrangère à cette émulation. Parmi ces initiatives originales figure l'ambitieux projet d'habitat groupé porté par l'asbl des Zurbains...

Début 2005, une vaste friche couvrant quelque 8.500 m², sise au pied des coteaux boisés de la Citadelle dont elle n'est séparée que par le chemin de fer, est mise en vente. Deux groupes de ménages en quête d'un terrain pour développer un projet d'habitat groupé qui leur permettrait d'accéder à la propriété sont mis en relation par l'agence immobilière... et le projet démarre mi-2006 autour d'un groupe de 14 ménages dont les objectifs convergent. Parmi ceux-ci : le choix de vivre en ville ! Le noyau de départ s'étoffe progressivement de douze autres ménages « zurbains ». Le projet

réunit aujourd'hui 26 copropriétaires et deux locataires pour un total de 59 habitants, d'âges et d'horizons extrêmement différents.

TEMPS ET MOTS

Coconstruire un tel projet dans le respect de tous et de chacun, ça prend du temps évidemment... Maison ou appartement ? Côté place ou côté rue ?... Autant de choix individuels qui doivent être posés par chacun en bonne entente avec le groupe. Afin de faciliter la comparaison entre les différentes localisations et objectiver les choix, les Zurbains recourent à une grille de critères.

Pour concevoir ensemble leur habitat groupé, les futurs habitants se réunissent « en plénière » deux fois par mois autour de l'architecte Jean-Marc Schepers - finalement futur habitant lui-même - chargé de donner forme au projet. Mais ils se retrouvent aussi en groupes plus restreints pour défricher les champs ouverts par ce projet innovant. Outre le temps nécessaire à l'expression et au partage d'un projet d'habiter qui trouve parfois racine au plus profond des histoires personnelles, le processus est lent car tout doit être réinventé, tant au niveau du financement que de la structure de propriété par exemple. Ce type de





montage est en effet encore assez rare chez nous, contrairement à l'Allemagne par exemple où des architectes, des notaires,... se sont véritablement spécialisés dans l'accompagnement de tels projets collectifs.

LE PROJET ZURBAIN

Le résultat : quatre maisons, dix duplex, un loft et treize appartements à basses consommations d'énergies avec de petits jardins ou des terrasses privatives, un espace vert collectif de 4.000 m², un parking commun dimensionné pour un véhicule pour deux logements témoignant clairement de la volonté de promouvoir un mode de vie où l'usage de la voiture est réduit, deux garages à vélos collectifs à front de voirie et, à l'angle de la rue Vivegnis, un local commun dont l'usage s'imposera dans le temps...

En outre, les Zurbains accordent une importance primordiale à leur intégration dans le quartier, un tiers d'entre eux à peu près y résidant déjà. Le parti urbanistique lui-même qui inscrit le projet en continuité de la trame urbaine sans pour autant céder au mimétisme au niveau de l'expression architecturale, témoigne de cette volonté. Pour établir un dialogue constructif avec leurs futurs voisins, les Zurbains ont en outre organisé, d'initiative, des séances

d'information relatives à leur projet. Par ailleurs, l'ensemble ne comprendra pas de salle de réunion à proprement parler car le quartier regorge de locaux gérés par différentes associations. Pourquoi ne pas dès lors en profiter ? Dans la même logique, les Zurbains envisagent d'ouvrir, à certaines occasions, leur jardin collectif à la population...

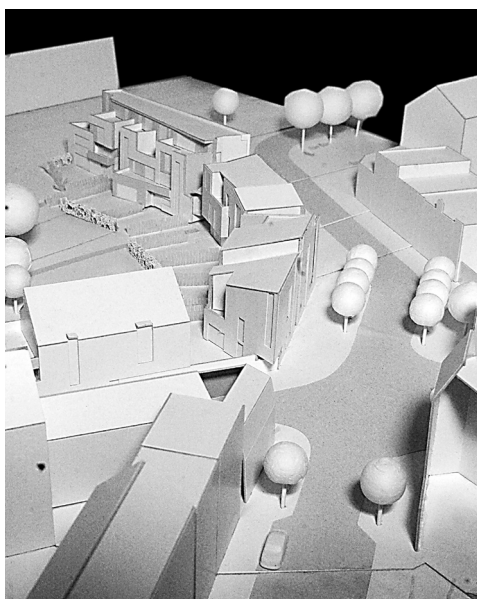
UNE OPÉRATION WIN-WIN

Le projet des Zurbains jouxte le site de la place Vivegnis qui a fait l'objet d'un Plan communal d'aménagement (PCA) visant à recomposer cette

zone aujourd'hui complètement déstructurée. Ce plan, comme le schéma directeur réalisé dans le cadre du projet de rénovation urbaine avant lui, prévoit, notamment, la création d'une passerelle reliant l'espace boisé des coteaux, récemment aménagés pour la promenade, au quartier qui compte singulièrement peu d'espaces verts, créant ainsi, via la colline une connexion avec d'autres quartiers de la ville.

Le projet d'habitat groupé a donné l'opportunité à la ville de Liège de solliciter un subside régional pour la réalisation de cette passerelle dans le cadre de la revitalisation urbaine. Ce mécanisme prévoit en effet que pour tout investissement privé de 3€ dont 2€ dans le logement, la Région finance l'aménagement d'espaces publics à concurrence de 1€. L'investisseur privé est ici multiple mais... les petits ruisseaux font les grandes rivières. Belle opportunité donc, tant pour les habitants du quartier qui pourront enfin rejoindre directement cet espace vert aujourd'hui coupé du quartier par le chemin de fer que pour les Zurbains qui verront eux aussi leur cadre de vie valorisé... Et tout un quartier de bientôt renaître !

Sophie Dawance



1) Rénovation de la cité-modèle de Droixhe à Liège : la place des habitants», n°32, p.2

Les Fonds structurels européens au service du développement territorial

Les Fonds structurels sont des subsides européens octroyés aux pays membres dans le cadre de programmes pluriannuels de développement régional. Ils se concentrent sur une série de priorités appelées à contribuer aux objectifs européens de croissance et d'emploi dans une logique de développement durable.

En Région wallonne, l'intervention de l'Europe s'effectue via deux fonds : le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) et le FSE (Fonds Social Européen).

Pour contribuer aux objectifs communautaires, le Gouvernement wallon a déterminé une série de priorités qui s'articulent autour de quatre axes de travail. Le cofinancement européen est donc disponible pour les projets de développement qui répondent aux priorités nationales ou régionales sur lesquelles les Etats membres et la Commission européenne se sont mis d'accord. Ce sont les autorités de gestion des états membres qui effectuent la sélection des projets et non la Commission européenne.

L'un des objectifs prioritaires définis par la région wallonne est « le développement territorial équilibré et durable », soutenu uniquement par le FEDER dans son Axe 3 et décliné en trois mesures :

- ① l'assainissement et la réaffectation des friches industrielles et urbaines.
- ② les infrastructures d'accueil structurantes et l'accessibilité des pôles de développement.
- ③ la redynamisation urbaine et l'attractivité du territoire.

Pour la nouvelle programmation 2007-2013, 214 dossiers de demande de cofinancement ont été sélectionnés (sur 650 déposés), dans le cadre de l'axe 3 FEDER pour un montant total de 743 millions d'euros.

Les choix ont favorisé les projets présentant une cohérence avec les

lignes de force du plan Marshall et un caractère structurant. Une attention particulière a été donnée également aux actions pilotes dans le domaine de l'énergie.

Les subventions des Fonds structurels peuvent être obtenues par tous les acteurs de la vie économique et sociale (autorités locales, associations, entreprises, etc.).

Tous les projets qui ont obtenu une aide financière de l'Union européenne doivent obligatoirement être cofinancés par une autre source, du secteur public et/ou du secteur privé.

Les demandes de cofinancement portent souvent sur des portefeuilles de projets (ensemble de projets orientés vers un même objectif). C'est le cas par exemple du projet « Phœnix » de la ville de Charleroi, qui se décline en dix projets complémentaires : la revitalisation de la Ville Basse, la passerelle végétale - rue de la Montagne (afin de relier notamment les principales implantations culturelles et touristiques de la Ville Basse et de la Ville Haute), l'aménagement de la Place de la Digue (création d'un forum couvert où le marché de la Ville Basse retrouvera sa place initiale propice aux événements culturels et populaires), les structures végétalisées d'entrée de Ville, l'aménagement des Quais de Sambre (rendre leur rivière aux Carolos), etc.

Citons également la plateforme Trilogiport de Liège, projet né de la volonté du Port autonome de Liège de participer au redéploiement économique de la région liégeoise. L'objectif poursuivi consiste à développer har-



Experience Communication :
Vue aérienne de ce à quoi devrait
ressembler Liège Trilogiport (NL)

monieusement une plateforme multimodale européenne au sein d'une zone industrielle en plein déclin. Le projet, cofinancé par la Région wallonne et l'Europe permettra de redonner à la Basse-Meuse les moyens d'assurer son avenir économique en la dotant notamment de triples voies de transport : route, eau et rail. Une attention toute particulière est accordée, dans le cadre de ce projet, à la conservation du patrimoine naturel et historique des lieux. Espérons que le développement du train soit réel et performant sous peine de voir se développer un pôle camion très nuisible pour l'habitat et l'environnement proche.

Parmi les autres projets retenus, citons par exemple, la requalification des terrains entourant la gare de Bressoux, le projet d'extension du centre-ville *Boch Kéramis* de La Louvière, la redynamisation urbaine du centre de Herstal, l'assainissement des friches sur l'Ecopôle de Farciennes, les projets de requalification urbaine du bassin Meuse-Vesdre, etc.

Toutes les informations détaillées concernant les subsides européens se trouvent sur le site du Gouvernement wallon consacré aux Fonds structurels européens : www.europe.wallonie.be et sur le site Wallonie - Bruxelles International : www.wbri.be.

Virginie Hess

CÔTÉ NATURE

BiodiverCités : concilier défense des espèces menacées et aménagement du territoire

Au cours des cinquante dernières années, l'Homme a modifié les écosystèmes plus rapidement et plus profondément que durant toute autre période de l'histoire de l'humanité. La disparition de nombreuses espèces, la destruction des milieux naturels les plus riches de la planète et la dégradation générale de notre environnement sont aujourd'hui une triste réalité. C'est pourquoi, en 2002, lors du Sommet Mondial de Développement Durable Johannesburg, les dirigeants se sont mobilisés autour de l'Objectif 2010 : « réduire de manière significative le rythme d'appauvrissement de la biodiversité d'ici 2010 ».

Dans ce contexte, la Belgique s'est engagée à l'élaboration d'une stratégie nationale pour la protection de la biodiversité, stratégie à laquelle sont associés l'Etat fédéral et les Régions. Toutefois, en tant qu'entité de proximité, les communes ont un rôle important à jouer dans la préservation de leur patrimoine naturel local. La Fédération Inter-Environnement Wallonie a donc mis sur pied un programme permettant aux pouvoirs locaux d'œuvrer efficacement à la sauvegarde de la biodiversité.

Baptisé BiodiverCités, ce programme repose sur un principe très simple : après avoir choisi une espèce ou un habitat menacé emblématique de son territoire, la commune (agissant de son initiative ou sous l'impulsion d'un collectif citoyen) s'engage dans un programme en trois temps : elle passe à l'action, pousse sa population à l'action et pérennise son action pour préserver l'objet de son parrainage. Pour chacune de ces étapes, BiodiverCités propose une fiche pratique présentant des pistes d'action adaptées à chaque espèce ou habitat.

L'aménagement du territoire est doublement concerné par cette opération car, d'une part, les divers permis que la commune délivre constituent autant d'occasions d'inclure dans les conditions particulières des mesures favorables à la biodiversité (plantations spécifiques, protection des haies, restauration ou creusement de mare, etc.) et, d'autre part, plusieurs des actions proposées participent parallèlement à la structuration des paysages.

Sophie Dufour

Pour en savoir plus :
www.biodiverCités.be
 (à partir du 15 novembre 2008)



Paradis pour la biodiversité, les haies champêtres contribuent également à la structuration du paysage.

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



Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Tél.: 081 25 52 80 - Fax : 081 22 63 09 - info@iewonline.be

Abonnez-vous gratuitement à la version électronique

www.iewonline.be - « abonnez-vous »