

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

Hélène ANCION, Pierre COURBE, Virginie HESS, Raphaël MAGIN, Elise POSKIN, Jean-François PÜTZ

COMITÉ DE RÉDACTION

Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Georges EVERAERTS, ADESA. Michèle FOURNY, Environnement Dyle. Jean-Pol VAN REYBROECK, Inspecteur général à la DG04. 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 : 001-0630943-34 avec la référence Lettre CCATM

Mise en page : dillen@alterego.be

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

Photocopié sur papier recyclé

Éditeur responsable : Jean-Yves Saliez - 6, bd du Nord - 5000 Namur • bimestriel • juillet-août 2009 • dépôt Namur I



La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°52

Chers lecteurs,

En cette période de rentrée scolaire et politique, nous vous proposons, dans ce numéro, un petit tour d'horizon des engagements pris par la nouvelle majorité en matière d'aménagement du territoire tels que rapportés dans la Déclaration de Politique Régionale (DPR). Nous tenons également à vous annoncer avec regret le départ de Sophie Dawance, conceptrice et coordinatrice de la Lettre pendant 10 ans, et de Janine Kievits qui s'envolent toutes deux vers de nouvelles aventures professionnelles ! Nous les remercions pour leur travail de qualité et leur investissement dans cette publication et leur souhaitons énormément de succès dans leurs nouvelles fonctions. Deux nouveaux rédacteurs viennent en outre renforcer les rangs de votre dévouée équipe de rédaction : Hélène Ancion et Raphaël Magin. Enfin, nous avons le plaisir de vous annoncer le lancement de l'observatoire citoyen du paysage le 19 septembre prochain à Namur, projet qui s'adresse entre autres aux membres des CCATM. Plus d'informations sur www.iewonline.be ou au 081/255.280 Bonne lecture !

Virginie Hess

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de l'aménagement du territoire

Volontés régionales affichées... Enquête publique!page 2

Terrain de réflexion

Envie de zoner? Et si on révisait ensemble... les plans de secteurs?page 7

Réflexion de terrain

Malmedy Sud Ensemble: une démarche citoyenne constructive au service de l'intérêt général.....page 4

En savoir plus sur...

Un plan régional de mobilité durable en Wallonie?page 6

La lettre en image

L'herbe et l'usinepage 3

Côté nature

Compensations écologiques, tout n'est pas permis!page 8

6.4 Comment connaître les contraintes urbanistiques qui pèsent sur un terrain?

Date : Août 2009

Mots clés : Contraintes urbanistiques

Auteur : Hélène Ancion

Toute personne qui en fait la demande auprès de l'administration communale concernée peut obtenir, dans un délai de 30 jours calendrier, copie ou extraits des plans et règlements suivants (> art. 150 et 443) :

- les plans d'alignement
- les règlements généraux et communaux sur les bâties et sur les lotissements
- les plans parcellaires approuvés par le Roi en vertu de l'article 6, § 1^{er}, de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes
- les plans de secteur approuvés par arrêté et les prescriptions réglementaires qui les accompagnent
- les projets de plans régionaux ou de secteur arrêtés par l'autorité compétente et les prescriptions réglementaires qui les accompagnent
- les plans généraux communs, les plans communaux généraux et, mieux connus, les plans communaux particuliers d'aménagement approuvés par arrêté et les prescriptions réglementaires qui les accompagnent

Quand la demande porte sur une parcelle cadastrale précise, la Commune fournit un certificat d'urbanisme. Il existe un certificat d'urbanisme n°1 et un certificat n°2. Les certificats d'urbanisme sont périmés après deux ans. Ces certificats ne dispensent nullement d'effectuer ensuite les démarches pour obtenir un permis en bonne et due forme!

→ Avertissement

Au gré des circonstances, le supplément à la Lettre des CCATM peut s'avérer utile... ou obsolète ! Étant donné les remaniements actuels dans l'administration de la Région wallonne et les changements de cabinets ministériels, tout contenu de nature réglementaire est sujet à caution. La présente annexe est rédigée sur base de la version du CWATUP disponible sur le site Wallex, telle qu'enregistrée le 10 juillet 2009 et intitulée, comme à l'habitude, « Coordination officielle ». Que nos lecteurs veuillent bien nous pardonner les erreurs liées aux changements législatifs qui auront pu être opérés entre la rédaction et la parution de cette Lettre.

S'informer de la faisabilité d'un projet

Se voir refuser un permis d'urbanisme n'est jamais agréable, surtout si le refus porte sur la conception globale du projet et que l'ensemble doit être revu de fond en comble.

Pour éviter une telle déconvenue, le citoyen peut s'informer préalablement de la faisabilité d'un projet, non seulement par le biais d'un certificat d'urbanisme, mais aussi auprès des services du fonctionnaire-délégué, dans le cadre des permanences d'accueil des services décentralisés de la DGO4 (ex-DGATLP).

Ces permanences ont lieu un jour par semaine, elles sont tenues par des agents désignés par le directeur de la Direction provinciale de l'urbanisme (DPU), et s'adressent aussi bien aux candidats-bâtisseurs qu'aux professionnels, aux architectes en particulier. Il est recommandé de prendre rendez-vous à l'avance. Pour permettre un entretien approfondi, le demandeur doit apporter des documents graphiques : plan et esquisse du projet, extrait cadastral, tracé de la voirie et de son équipement. Une fiche est remplie en fin de réunion. Si un désaccord persiste entre l'agent de la DPU et le demandeur, ce dernier peut s'adresser par écrit au fonctionnaire-délégué pour argumenter sa position.

ou encore dans un site repris à l'inventaire des sites archéologiques tel que visé par l'art. 233. Le certificat d'urbanisme n°1 établit en outre de quels équipements la parcelle bénéficie : système d'égouttage, accès à une voirie d'une largeur suffisante, équipée en eau, en électricité, et pourvue d'un revêtement solide. Enfin, il devrait reprendre les informations inscrites dans la banque de données « sols » pour le périmètre du bien concerné. Notons à cet égard que la banque de données « sols » est encore au stade de l'élaboration...

Le « certificat d'urbanisme n°2 » ou CU2 (> art. 150bis §2) est sollicité lorsque la demande porte sur un projet précis destiné à mettre en œuvre une ou plusieurs parcelles. Ce certificat prend appui sur l'esquisse du projet pour déterminer dans quelle mesure et à quelles conditions ce projet pourra être autorisé. Il comprend les mêmes informations que le CU1 quant à la situation de droit et à l'équipement de la parcelle ; la démarche en vue d'obtenir le CU2 suffit donc théoriquement pour couvrir l'en-tièreté des renseignements souhaitables. A la faveur

de sa demande de CU2, le demandeur peut solliciter une entrevue avec l'administration communale et le fonctionnaire délégué. Il sera alors invité à une audience où il rencontrera ces deux instances simultanément. Le CU2 est soumis à l'enquête publique dans les délais et conditions d'une demande d'autorisation normale portant sur le même projet.

Dans les actes notariaux qui concernent un bien immobilier, comme par exemple la cession sous forme de vente ou de mise en location pour plus de 9 ans, le notaire est tenu de mentionner l'affectation du bien telle que prévue par les plans d'aménagement en vigueur et par le schéma de structure s'il existe, ainsi que tout permis d'urbanisme ou de lotir éventuel (> art. 85 §1).

Le lotissement d'un terrain implique que soit dressé devant notaire acte de la division et des charges du lotissement, avant toute vente ou location d'un lot (> art. 93). Quand la vente ou la location a lieu, le notaire a l'obligation de donner aux parties connaissance de cet acte, ainsi que du permis (division, charges, prescriptions) qui y est annexé (> art. 94).

La division d'un terrain qui ne fait pas l'objet d'un permis de lotir oblige le notaire à communiquer avant la vente le plan de division et la destination des lots au collège échevinal et au fonctionnaire-délégué. Ceux-ci transmettent leurs observations éventuelles, qui seront mentionnées dans l'acte de vente (> art. 90). L'acte indiquera expressément que les biens n'ont pas fait l'objet d'un permis de lotir ou d'urbanisme et que les travaux exigeant un tel permis ne peuvent être réalisés, sauf à produire un certificat d'urbanisme attestant du contraire.

On le voit, il faut parfois aller au-devant de l'information pour envisager toutes les contraintes liées à un bien. La législation actuelle fait en sorte que ce type de renseignement soit disponible même pour un demandeur n'entretenant pas de lien de possession avec un terrain ou des bâtiments. Cela permet, le cas échéant, de ne pas acheter un chat dans un sac !

Volontés régionales affichées... Enquête publique !

Le Gouvernement l'a proclamé de manière claire dans cette D.P.R. à haute valeur environnementale ajoutée : il veut « promouvoir le développement durable de façon transversale dans toutes les politiques publiques ». En termes de développement territorial, il entend dès lors « mettre en œuvre une stratégie de structuration du territoire qui permette un développement harmonieux, en respectant le principe majeur d'utilisation parcimonieuse de l'espace. » Analyse.

« PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE ET CONCERTÉ »¹

Si les termes employés peuvent paraître très consensuels, les objectifs détaillés (utilisation parcimonieuse de l'espace, limitation de l'impact de l'urbanisation, prise en compte des coûts et de l'impact environnemental liés à la dispersion de l'habitat, développement équilibré des fonctions économiques en veillant à la protection du patrimoine naturel et paysager) devraient permettre une implantation judicieuse des différentes fonctions et une meilleure qualité de vie pour tous.

Le Gouvernement entend faire évoluer les mentalités, par la promotion d'une « culture de l'urbanisme intégrant des préoccupations de qualité environnementale et architecturale ainsi que de l'intérêt général », mais aussi « soutenir la recherche en développement territorial ». Une évaluation du CWATUPE devrait également être menée, avec pour objectifs, notamment, de simplifier les procédures et de les rendre plus lisibles et praticables. Un effort à saluer. Aucune réflexion par contre sur le devenir des PCA révisionnels, pourtant déjà sujets à polémiques².

AU NIVEAU AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISTIQUE STRICTO SENSU

Afin de mener à bien son ambitieux programme, la nouvelle majorité « s'engage à actualiser les options stratégiques structurantes », les outils d'aménagement (schémas, plans, règlements, etc) devant favoriser une « accessibilité aisée » et « une consommation d'énergie fossile minimale ». Le SDER, appelé à devenir un « outil de prospective », fera ainsi l'objet d'une actualisation à

tous les niveaux (infrastructures, densification de l'habitat, préservation des zones non urbanisables, etc.) et devrait contenir des objectifs et indicateurs permettant d'évaluer les projets.

Autre fil conducteur du développement territorial, le fait de « reconstruire la ville sur la ville », soit assurer une densification des zones habitables « en les développant dans et le plus près possible des centres de villes et de villages où les moyens de transport en commun sont disponibles ou disposant d'une bonne accessibilité ». Condition sine qua non en vue de juger l'étalement urbain.

Le Gouvernement s'est engagé à cet égard, à « délimiter les noyaux d'habitat sur base de critères objectifs et qualitatifs en s'inspirant des concepts du SDER ». Il eut été intéressant d'y associer une révision générale des plans de secteur, et procéder à un zonage qui intégrerait ces critères de densification et de compacité. Quelle sera en effet l'attitude des pouvoirs publics lorsqu'un particulier souhaitera s'installer en dehors d'une zone centrale? Oseront-ils refuser l'octroi d'un permis ? Quelles seraient alors les implications au niveau juridique ? Autant de points sur lesquels il conviendra de demeurer attentif.

Nous saluerons cependant les objectifs de réforme de l'institution provinciale (conditionnée toutefois à une révision préalable de la Constitution) en une « communauté de territoires à l'échelle de bassins de vie ». Espérons que cela permette d'accroître la cohérence territoriale et d'éviter les jeux de concurrence exacerbée auxquels se livrent les communes entre elles. Enfin, signalons la poursuite des politiques de rénovation et de requalification urbaines.

AU NIVEAU ÉCONOMIQUE³

Le gouvernement précise qu'il convient « d'identifier les parties du territoire les plus appropriées pour planter les entreprises ». Bon sens entendu. Et dans son souci renouvelé de gestion parcimonieuse de l'espace, il entend « mobiliser les terres urbanisables selon trois axes » :

- assainir et réhabiliter les friches industrielles et chancres paysagers
- amplifier la politique de reconstruction de « la ville sur la ville »
- exploiter les potentialités des zones urbanisées, particulièrement celles qui disposent d'une bonne accessibilité.

Espérons que, de la sorte, l'activité économique puisse être recentrée dans les friches industrielles existantes (« brownfields ») sans nouveaux sacrifices inutiles d'espaces vierges (« greenfields »).

La référence à une « bonne accessibilité » nous paraît cependant trop faible. N'aurait-il pas été intéressant d'aller plus loin, en consacrant les notions d'intermodalité et de modes de transports alternatifs, par rails ou voies d'eau ? Quelles seraient en effet les avancées en termes d'émissions de gaz à effets de serre si la prédominance du transport par routes était maintenue ? Quid également de la survie économique des activités lorsque le prix du pétrole sera structurellement impayable ?

Autre point sujet à discussion : le Gouvernement entend « inciter les communes à accueillir ou développer, sur leur territoire, de nouveaux espaces dédiés à l'activité économique ». Qu'en est-il d'une politique de cohérence territoriale menée à une échelle supracommunale ? Le risque est grand de voir des zones d'activité économique sortir de

terre à des endroits durablement inadéquats.

En vue d'endiguer la folie commerciale qui s'est emparée de la Wallonie depuis l'adoption, en 2004, de la loi « IKEA », octroyant les pouvoirs de décision aux seules communes et dans le but d'éviter cette « prolifération anarchique des commerces suite à la concurrence entre ou dans les communes », le Gouvernement entend à la fois encadrer le développement commercial par l'adoption d'un Schéma Régional de Développement Commercial et, dans le cadre de l'octroi des permis socio-économique, raisonner en termes de « bassins de vie ». Une fois transcrits la Directive « services », dite Bolkestein, et régionalisée la loi relative aux permis socio-économique, il veillera alors à l'adoption d'un cadre juridique adéquat.

EN BREF : AGRICULTURE, BIODIVERSITÉ, PAYSAGES

Les nécessités de préserver la zone agricole, d'éviter les « gaspillages ou implantations inadéquates en zone rurale » sont réaffirmées, tout en incluant un objectif de valorisation de ces espaces. Le Gouvernement souligne par ailleurs l'importance d'enrayer le déclin de la biodiversité, objectif par-

tagé au sein de l'Union Européenne, et entend, dans ce cadre, doter la Région d'un plan régional pour la biodiversité (prévoyant notamment une augmentation des zones protégées) et poursuivre le développement d'un « véritable réseau écologique wallon ». Les paysages et les espaces naturels devraient également bénéficier d'une attention particulière, « dans le respect de la Convention européenne du paysage ».

AUX NIVEAUX POUVOIRS LOCAUX ET DÉMOCRATIE LOCALE

Les communes sont invitées à réaliser, dans les six mois de l'installation du Collège, un Plan Stratégique de Développement Communal, coordonnant les « politiques sectorielles de la vie communale » (plan communal de mobilité, schéma de structure, etc.). Ce plan, qui devrait permettre une gestion cohérente du territoire communal, fera en principe l'objet d'une large consultation populaire, ce dont l'on ne peut que se réjouir. Autres bonnes nouvelles, les volontés de soutenir la participation citoyenne (en permettant notamment d'interpeller directement le Conseil ou le Collège), développer le rôle des comités de quartier et donner une base légale au « budget participatif »⁴, permettant

aux communes de consacrer une partie de leur budget à des projets élaborés et proposés par les habitants.

Un léger bémol toutefois, la D.P.R. ne prévoit pas de réforme du mode de financement des communes. Une telle réforme leur permettrait pourtant de ne plus devoir constamment être en recherche d'une plus grande assiette fiscale et, dès lors, de stopper l'hémorragie de la « désurbanisation », assurant ainsi la préservation de notre si beau mais trop méconnu territoire...

C'est sur cette invitation renouvelée que se clôture ce rapide tour d'horizon des intentions politiques régionales en matière d'aménagement du territoire. Reste au Gouvernement à nous démontrer, au cours de cette législature, qu'il est en accord avec ces principes... Affaire à suivre...

Raphaël Magin

1) Pages 134 et suivantes du projet de DPR

2) www.iewonline.be/pisp.php?article3103&var_recherche=pca%20d%E9rogatoires

3) Pages 34 et suivantes du projet de DPR

4) L'exemple le plus célèbre de « budget participatif » est celui de la ville de Porto Alegre, Brésil. La population, s'exprimant au sein de comités de quartier, mais aussi des commissions, centrées sur diverses thématiques (mobilité, économie, éducation,etc.) et réunissant les différents secteurs sociaux (syndicats, entreprises, étudiants, agriculteurs,etc.), sont invitées à établir leurs besoins et faire part de leur priorités.

LA LETTRE EN IMAGE

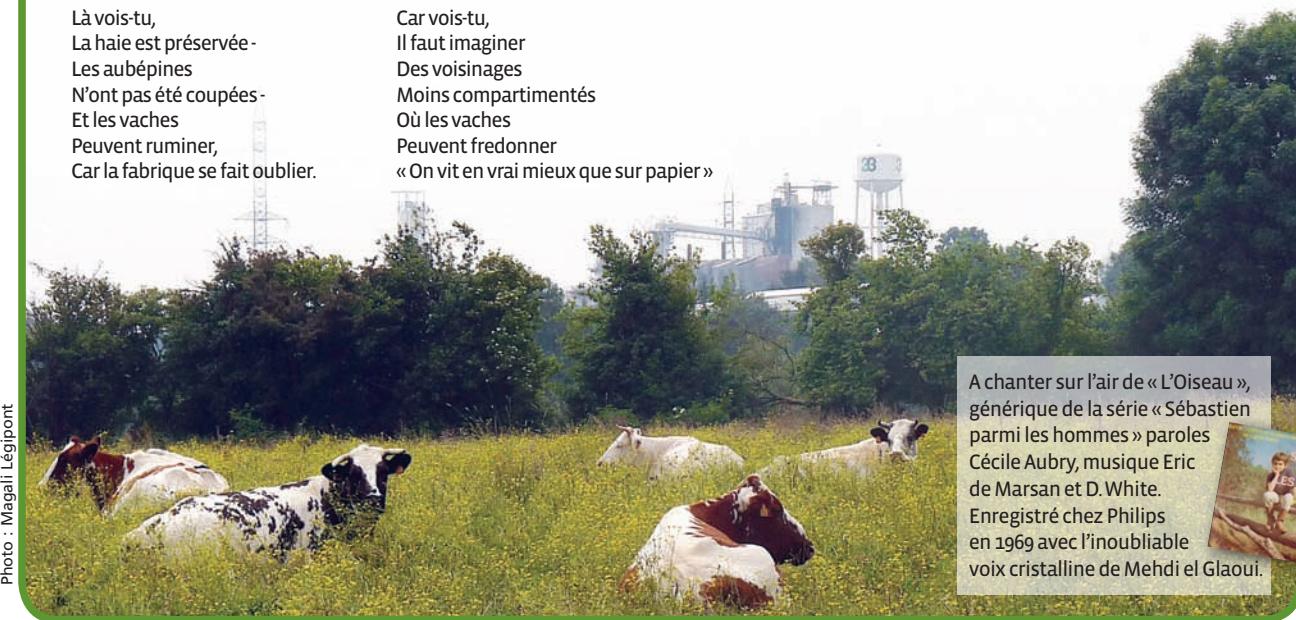
Je connais
L'usine à verre,
L'herbe haute et tendre
Dans le matin clair.
Je pourrais te raconter
Comment les deux
Se sont accordées :
Là vois-tu,
La haie est préservée -
Les aubépines
N'ont pas été coupées -
Et les vaches
Peuvent ruminer,
Car la fabrique se fait oublier.

Tout n'est pas
Qu'une question d'couleur
Ou de zone
Au plan de secteur:
C'est le réel en 3D
Qui nous invite
A cohabiter !
Car vois-tu,
Il faut imaginer
Des voisnages
Moins compartimentés
Où les vaches
Peuvent fredonner
« On vit en vrai mieux que sur papier »

L'entreprise Fiberglass à Battice.

Par Hélène Ancion

L'herbe et l'usine



A chanter sur l'air de « L'Oiseau », générique de la série « Sébastien parmi les hommes » paroles Cécile Aubry, musique Eric de Marsan et D. White. Enregistré chez Philips en 1969 avec l'inoubliable voix cristalline de Mehdi el Glaoui.



Envie de zoner ? Et si on révisait ensemble... les plans de secteur ?

Ainsi qu'exposé brièvement dans l'article précédent, le Gouvernement ne s'est pas attaqué de front à la problématique liée à l'obsolescence qualitative des plans de secteur. Ceux-ci, dont le zonage fut établi dans les années 60-70 selon une logique purement fonctionnaliste (séparation des fonctions), sur base d'estimations bien trop généreuses (prévisions démographiques et besoins en espaces à urbaniser très largement surestimés) et sans aucune intégration de critères de développement durable, sont en effet largement dépassés.

Les zones d'habitat ne prévoient aucun critère de densité, l'urbanisation se fait dévoreuse d'espaces, s'étire en longueur, tout cela alors que les nécessités d'un développement durable du territoire nous imposent de recentrer les activités dans des lieux de vie denses et compacts, permettant une accessibilité aisée en transports en commun.

En l'absence de réforme du système de financement des communes, et alors que le SDER que le Gouvernement entend actualiser, n'a qu'une valeur indicative non-constrainingante, comment faire dès lors pour injecter la dose de durable nécessaire ?

Une série d'outils intéressants permet aux communes le souhaitant de contribuer au développement d'un urbanisme respectueux des considérations environnementales actuelles.

Pensons tout d'abord au schéma de structure communal, qui relaie les priorités d'aménagement qu'une commune entend réservier à son territoire. Il peut alors affiner les zones d'affectation des plans de secteur, en prévoyant par ex., en zone d'habitat, une densification des zones centrales, ainsi que la préservation des terres non encore urbanisées.

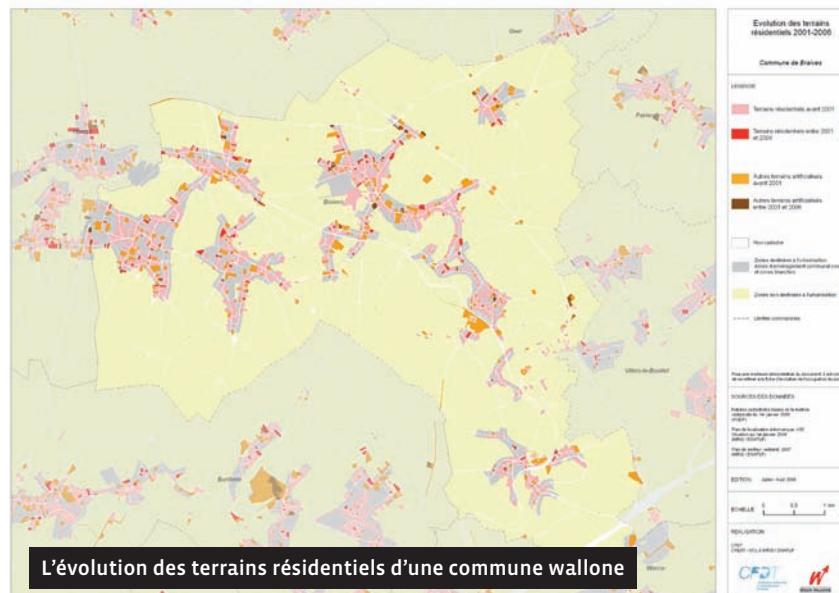
L'article 48 al.2,1° du CWATUPE, précise par ailleurs qu'un PCA peut réviser un plan de secteur dans les cas où il existe « des besoins dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local ». Il est dès lors permis de penser qu'une commune pourrait décider de remplacer une zone d'habitat encore vierge par une zone non destinée à l'urbanisation, rencontrant ainsi un besoin local de préservation de la nature.

Le Rapport Urbanistique et Environnemental (R.U.E.), lorsqu'il « suggère de s'écarte pour partie d'un plan d'aménagement » permettra, pour la zone qu'il détermine, l'élaboration d'un nouveau PCA révisant le plan de secteur ou révisant un précédent PCA (cf. CWA-TUPE art.18ter).

Rien ne s'oppose non plus à ce qu'une Z.A.C.C. (anciennement Z.A.D.) reçoive, suite à une initiative communale, le statut de « zone non destinée à l'urbanisation ». La procédure demeure légère, aucun R.U.E. n'étant nécessaire dans ce cas-ci.

Impossible enfin de terminer cette rubrique sans inviter les communes, soucieuses d'un développement durable de leurs territoires, à adopter également une vision supra-communale, à s'organiser de manière volontariste en agglomérations de communes ou communautés urbaines ou rurales, ce afin d'assurer une cohérence territoriale optimale. S'il n'existe pas (encore) d'outils planologiques à ce niveau supra-communal, rappelons que le droit commun des obligations permet tout à fait aux communes de prendre des engagements bi- ou multilatéraux, par le biais d'une convention, qui pourra également prévoir des sanctions en cas de non-exécution de la convention. Il s'agit là d'une démarche à encourager si notre société veut atteindre des objectifs ambitieux.

Voilà pour un bref aperçu des outils à disposition des communes soucieuses de leur environnement. Quelles seront les premières à tenter l'expérience ? A vous de nous le dire !



Malmedy Sud Ensemble : une démarche citoyenne constructive au service de l'intérêt collectif

La bonne gouvernance et la participation citoyenne figurent parmi les points d'orgue de la nouvelle Déclaration de Politique Régionale qui mise notamment sur le développement d'une stratégie globale, transversale et rationnelle de l'aménagement du territoire, en collaboration avec tous les acteurs concernés. Du côté de la base citoyenne, on voit émerger de plus en plus de collectifs locaux qui se mobilisent en faveur d'un développement durable et concerté de leur cadre de vie. En voici un exemple concret qui ne manque pas d'intérêt...

VOIR PLUS LOIN QUE LE FOND DE SON JARDIN

L'association Malmedy Sud Ensemble (MSE) a été créée en mai 2008 par un groupe d'habitants qui, partageant une série de préoccupations liées à l'évolution de leur quartier et de leur ville, souhaitaient s'impliquer activement dans la gestion urbanistique de leur territoire. Après avoir consulté 300 ménages voisins sur une série de sujets tels que le projet de contournement routier de la ville, le futur RAVEL, l'affectation de bâtiments industriels désaffectés, les projets immobiliers en cours, l'état des routes, la mobilité, la sécurité, etc., le petit groupe de départ, bientôt rejoint par d'autres riverains enthousiastes, ne tarda pas à se constituer en ASBL afin de poursuivre son action.

La démarche de MSE consiste à défendre le cadre de vie des habitants de Malmedy, à promouvoir un développement durable du territoire communal et à poser les bases d'une réflexion citoyenne en faveur d'une « organisation urbanistique harmonieuse concertée ». Pour y parvenir, l'association recourt tant au lobby auprès des autorités locales qu'à la mobilisation citoyenne.

Plus précisément, l'association plaide pour une urbanisation responsable, cohérente et planifiée de l'ensemble du territoire communal où l'arbitraire et le cas par cas n'ont



plus leur place ; « l'intérêt général doit retrouver droit de cité afin d'offrir à tous un cadre de vie agréable », précise Robert Justin, président de l'association. Pour ce faire, les membres de MSE souhaitent susciter, au sein du pouvoir local, une réflexion globale en matière de développement durable, principalement dans les matières traitant de l'urbanisme et de la mobilité, deux éléments indissociables devant, selon eux, être abordés conjointement.

FAIRE ENTENDRE LA VOIX DE LA POPULATION

Pour l'association, la préoccupation environnementale touche et concerne tous les citoyens et fait apparaître de plus en plus un besoin de rapprochement entre ces derniers, les acteurs socio-économiques, les scientifiques et le monde politique. Comme le souligne Robert Justin, « les autorités locales, premier niveau de pouvoir proche du citoyen, doivent favoriser et encourager les lieux d'échange

entre les divers acteurs de l'environnement ». Un souhait également relayé dans la nouvelle DPR qui, dans son chapitre traitant de la gouvernance, énonce les objectifs suivants : « Le gouvernement entend faciliter l'organisation de consultations populaires communales. Les autres modes d'expression des citoyens (comités de quartiers, associations d'utilisateurs, etc.) doivent également faire l'objet d'une attention des pouvoirs publics ».

Concrètement, les membres de MSE ont suggéré à la commune de mettre en place une consultation automatique de la population pour tout projet de construction pouvant mener à discussion. Car la méthodologie de travail suivie par MSE repose d'une part sur une démarche positive basée sur l'observation, l'écoute, la consultation et la réflexion, et d'autre part sur une critique constructive suivie immédiatement de propositions concrètes.

Ainsi, dans le cadre d'un projet de lotissement qui l'oppose actuellement à la commune, l'association vient par exemple de proposer au Collège d'attendre la finalisation du plan de mobilité actuellement en cours de réalisation, afin de résoudre en amont les problèmes liés à l'augmentation importante de trafic que pourrait générer ce type de construction. En outre, l'association encourage la commune à autoriser des lotissements favorisant la qualité de la vie plutôt que des projets inappropriés, qui ne répondent qu'à la logique de rentabilité du promoteur. « Ces projets

de grande ampleur augurent d'un aménagement du territoire qui ne tient pas compte d'éléments connexes importants tels la mobilité, la sécurité routière, le respect du bâti environnant, la protection de la nature, etc., et surtout sans vision à moyen et long terme du développement futur des nombreuses zones urbanisables proches », affirme Robert Justin. Et ce dernier dernier d'enchaîner : « nous sommes tout à fait favorables aux nouveaux projets de construction du moment qu'ils intègrent l'ensemble des critères du développement durable et qu'ils ne portent pas atteinte au cadre de vie ». Par exemple, il est indispensable, pour les membres de l'association, d'offrir l'accès à la propriété et à la location au plus grand nombre et de favoriser la mixité sociale. Ils sont à cet effet totalement favorables à la mise sur pied de partenariats public-privé qui offrent de nombreuses possibilités en la matière.

Enfin, l'association insiste régulièrement auprès des politiques locaux pour qu'ils dotent la commune d'outils d'urbanisation. Elle souhaite notamment que le Schéma de structure communal réalisé entre 1995 et 2001 soit actualisé et enfin mis en œuvre.

INCITER LES CITOYENS À DEVENIR DES ACTEURS DE LEUR TERRITOIRE

Afin d'impliquer le plus grand nombre d'habitants dans leur démarche, les membres de MSE réalisent un important travail d'information et de mobilisation citoyenne et tentent

de développer un esprit de solidarité entre tous les riverains de la zone géographique d'action de l'ASBL. Plusieurs moyens sont mis en œuvre pour sensibiliser la population aux enjeux locaux liés à l'aménagement du territoire : pétition, invitation à des réunions d'information, réalisation d'un site Internet, etc.

MSE voudrait étendre son action au reste de la ville en invitant d'autres comités de riverains à se joindre à leur démarche. L'objectif étant de réunir les habitants des différents quartiers de Malmedy et de les mobiliser autour de thèmes communs et d'une vision partagée du développement urbainistique. Une première réunion s'est tenue en mai 2009 et a débouché sur une série de projets dont la création d'un collectif et l'élaboration d'une charte associative afin d'établir une ligne de conduite commune pour les actions à mener dans le futur.

Une dynamique peu commune, qui balaie d'un trait la réputation de « nymbiste » si souvent attribuée aux collectifs de riverains engagés dans la défense de leur cadre de vie. Car c'est véritablement dans cette approche globale et transversale du développement territorial que réside la plus value de l'association MSE, qui se mobilise tant pour la défense des intérêts collectifs actuels que pour ceux des générations futures. Une démarche qui mérite d'être saluée et encouragée.

Pour plus d'informations : www.mse-asbl.be

Virginie Hess

Journée d'étude

Vendredi
25
septembre

« Rôle et action(s) des pouvoirs locaux dans la lutte contre le bruit »

La Directive européenne 2002/49/CE a amené la Région wallonne à établir une cartographie du bruit engendré par les grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. La Région doit maintenant adopter des plans d'action pour prévenir et réduire les nuisances cartographiées, une procédure qui aura des impacts non négligeables à l'échelle locale.

Dans ce contexte, la Fédération Inter-Environnement Wallonie souhaite informer les pouvoirs locaux sur les enjeux de ces plans d'actions

afin qu'ils puissent en appréhender les objectifs et s'approprier les outils à leur disposition pour y contribuer. Elle proposera donc, le vendredi 25 septembre prochain, une Journée d'étude consacrée aux « Rôle et action(s) des pouvoirs locaux dans la lutte contre le bruit ».

L'objectif de cette journée est d'analyser les outils de gestion du bruit à disposition des communes : permis d'urbanisme, d'environnement, plan de mobilité, etc., et de préciser par ailleurs les enjeux de ces futurs plans d'actions en termes de qualité de vie et d'environnement pour la commune.

Vous trouverez le programme complet de la journée annexé à cette Lettre
Inscription : www.iewonline.be





Un plan régional de mobilité durable en Wallonie ?

L'accord de gouvernement fédéral de juillet 2003 prévoyait un plan de mobilité « axé sur l'usage prioritaire des moyens de transport les moins polluants et les mieux adaptés ». En février 2004, le Conseil fédéral du développement durable (CFDD), dans son avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, rappelait au gouvernement cet engagement – on en attend toujours la concrétisation...

Jusqu'à un passé très récent, la situation était tout aussi bloquée au niveau régional. Après une tentative avortée d'introduction d'un « plan wallon pour une mobilité durable » (Powamodu pour les intimes) en 2002-2003, le cabinet du ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie de la Région wallonne publiait en avril 2004 un document de réflexion intitulé « vers une mobilité durable en Wallonie ». Le besoin d'une planification régionale y était souligné : « il est clair que le gouvernement wallon sera appelé, dans un avenir proche, à développer une stratégie spécifique en matière de mobilité et à proposer une nouvelle organisation socio-économique des déplacements dans notre Région ». Le document ambitionnait de servir de source d'inspiration pour le prochain exécutif, en définissant les grandes orientations stratégiques. La Déclaration de politique régionale (DPR) de 2004 n'y faisait nullement allusion...

Aujourd'hui, la donne politique semble enfin favorable pour que le dossier aboutisse. Dans la DPR de juillet 2009, la première des 146 mesures en matière de mobilité est consacrée à la planification : « Le gouvernement s'engage à planifier le développement de la mobilité en instaurant un plan régional de mobilité durable, en adéquation avec le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER). »

S'il est encore question de « développement » de la mobilité alors que le secteur demande surtout à être maîtrisé, du moins l'impérieuse nécessité de quitter le chaos actuel est-elle réaffirmée. Cet engagement de l'exécutif régional répond à la demande du monde associatif. Dans le document de lobby issu des travaux du pôle de compétences mobilité initié par notre fédération et présenté aux partis avant les élections régionales¹, le futur gouvernement était appelé, afin de structurer son action, à « adopter un plan régional de mobilité durable qui, à l'instar de la proposition de plan fédéral

« Kyoto-Transport » du Service public fédéral Mobilité et transports (SPF MT), propose un portefeuille d'actions complémentaires dans les différents champs de compétence régionaux. » Pour la petite histoire, le plan fédéral auquel il est ici fait allusion a été rédigé d'initiative par l'administration en 2007 – et dort dans les tiroirs depuis²...

Mais pourquoi cette volonté de planifier, ce désir d'atteindre un système de mobilité durable. Et d'abord, qu'en entend-on par là ? Pour l'OCDE, il s'agit « d'un système dans lequel les transports ne compromettent pas la santé publique ni les écosystèmes et répondent aux besoins d'accès dans des conditions qui n'entraînent pas :

- une surconsommation des ressources renouvelables par rapport à leur vitesse de régénération et
- une surconsommation de ressources non renouvelables par rapport au rythme de développement des produits renouvelables de remplacement ».

Il est clair, à la lumière de cette définition, que notre système de mobilité n'est pas durable. Axé sur la surconsommation des modes de transport les plus polluants, son avenir a été rendu possible par une conjonction de facteurs : énergie bon marché, progrès techniques des voitures et de l'avion, inflation des infrastructures routières et aériennes, utilisation extensive du territoire, non transparence des incidences et coûts sociaux induits, survalorisation culturelle de la mobilité...

Il convient d'en prendre conscience et de préparer la transition vers une mobilité réellement durable, chantier monumental s'il en est : « Une politique de mobilité durable n'a de sens et de chances réelles de succès qu'à condition de reposer sur une stratégie intégrée et cohérente de développement régional, impliquant l'ensemble des domaines de compétence (aménagement du territoire, équipement, environnement, logement, économie...)

mie...) et d'être effectivement soutenue par les actes posés dans le cadre des politiques sectorielles. »

Les trois principaux axes de transition vers la durabilité sont, par ordre de priorité :

- ❖ la réduction de la demande (bouger moins) ;
- ❖ le transfert modal vers les modes moins polluants (bouger autrement) ;
- ❖ l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des pollutions spécifiques (bouger mieux).

Les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories :

- ❖ la planification (aménagement du territoire, investissements dans les transports en commun...) ;
- ❖ les normes et réglementations (normes de produits, code de la route...) ;
- ❖ la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises, Eurovignette...) ;

L'INFORMATION ET LA SENSIBILISATION.

Le diagnostic et les remèdes sont connus depuis plus de 20 ans. Il s'agit maintenant d'agir, et d'agir vite. Un préalable, cependant : une position claire quant à la volonté de poursuite de la croissance (ou « développement ») du secteur – ou d'abandon de ce dogme mortifère...

Les plans « de durabilité », en dépit d'un constat lucide, n'offrent bien souvent qu'une palette de « mesures » sans réelle ambition – si ce n'est celle du consensus politique. Or un tel document devrait comporter des objectifs clairs, une stratégie, un planning d'actions, la définition de moyens et des critères d'évaluation. Espérons que le nouvel exécutif wallon permette l'émergence d'un tel outil – plus que jamais indispensable.

Pierre Courbe

1) Voir www.iewonline.be/spip.php?article3128

2) Voir l'analyse d'IEW à l'adresse : www.iewonline.be/spip.php?article2874

CÔTÉ NATURE

Compensations écologiques, tout n'est pas permis !

Le développement socio-économique de la Région wallonne engendre de nombreuses atteintes aux espèces et habitats que ce soit par destruction, perturbation ou fragmentation des habitats. Divers mécanismes de compensations des impacts négatifs de plans ou projets sont prévus par la Loi sur la Conservation de la Nature ainsi que dans le CWATUP. Ces mécanismes ne définissent cependant pas la notion de compensation et n'en balisent pas les caractéristiques essentielles.



Divers problèmes se posent dès lors dans l'application de ces mécanismes. D'une part, l'existence même du concept de compensations peut laisser croire que l'ensemble des écosystèmes est restaurables et remplaçable et ainsi alimenter la perception d'un droit à détruire. D'autre part, l'absence de cadre normatif laisse libre court à l'apparition de cahiers des charges peu précis et offrant peu de garanties de succès. De plus, lorsque les compensations ont été un tant soit peu réfléchies, leur mise en œuvre concrète respecte rarement les conditions définies par l'autorité. Enfin, souvent, la compensation proposée n'a pas de lien avec les habitats et/ou les espèces perturbées.

Il est important de rappeler que le principe de compensation ne peut être mis en œuvre que dans le respect des lois existantes. Il ne s'agit pas ici de considérer ce principe comme la panacée universelle

permettant de détruire ou perturber sans remords. Ainsi, avant de décider d'entrer dans le système des compensations, le cadre légal existant devra être respecté. S'il s'agit d'un projet portant atteinte à un site Natura 2000 ou à une espèce protégée, il devra se justifier d'un intérêt public majeur¹ et les solutions alternatives au plan ou projet devront être systématiquement examinées. Dans le cas où l'intérêt public majeur est confirmé et qu'aucune alternative n'est envisageable (notamment de localisation), les compensations doivent elles même respecter certains critères définis par la Commission européenne². À savoir :

- ❖ concerner l'espèce et/ou l'habitat pour lequel l'impact a été identifié
- ❖ assurer des fonctions écologiques comparables
- ❖ en proportion comparable
- ❖ être opérationnelles au moment où l'impact négatif est effectif
- ❖ respecter dans la mesure du possible un principe de proximité
- ❖ Pour les cas où ni un habitat, ni une espèce protégée n'est concernée, il serait bon de tenir compte des mêmes critères lors de la définition et de la mise en œuvre des compensations.

Élise Poskin et Marie Mahy

1) C-à-d : à l'exclusion d'intérêts strictement privés et pour des raisons supérieures à l'objectif de conservation de l'habitat et/ou de l'espèce

2) Cf. http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6_natura_2000_assess_fr.pdf Évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000 – Guide de conseils méthodologiques de l'article 6, paragraphes 3 et 4, de la directive "habitats" 92/43/CEE – nov. 2001

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 »