

# 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 ANCIEN, Pierre COURBE, Virginie HESS,  
Raphaël MAGIN, Elise POSKIN, Jean-François PUTZ

#### COMITÉ DE RÉDACTION

Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Georges EVERAERTS, ADESA.  
Michèle FOURNY, Environnement Dyle. Jean-Pol VAN REYBROECK, Inspecteur  
général à la DGO4. 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](http://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](mailto:dillen@alterego.be)

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°54

Chères lectrices, Chers lecteurs,

La Fédération Inter-Environnement Wallonie et les rédacteurs de « La lettre des CCATM » vous souhaitent une excellente année 2010. Puisse-t-elle, plus que jamais, marquer la transition vers une gestion réellement durable du territoire, solidaire, créatrice de liens et respectueuse de l'environnement.



Et pour commencer en beauté, nous vous invitons à découvrir, dans ce numéro 54, une série de réflexions sur la notion de « projet », récurrente en aménagement du territoire et dont les définitions peuvent être multiples et variées.

*Les rédacteurs*

#### TABLE DES MATIÈRES

##### Nouvelles de l'aménagement du territoire

Vers un nouveau projet de société ? .....page 2

Émergence de l'urbanisme de projet en Wallonie .....page 3

##### La lettre en image

Les potagers de la ligue des Coins de Terre et du Foyer à Bressoux.....page 2

##### Terrain de réflexion

La mobilité, source de projets ? .....page 4

##### Réflexion de terrain

Bilan des formations en aménagement du territoire 2009 .....page 5

##### Côté Nature

Projet «nature admise».....page 6

##### En savoir plus sur...

Les projets d'élevages industriels.....page 7

# Vers un nouveau projet de société ?

Lors d'une conférence donnée à Ottignies dans le cadre d'un « Midi de l'Urbanisme »<sup>1</sup>, en septembre 2009, Monsieur Michel Dachelet, représentant le Cabinet de Monsieur le Ministre de l'Aménagement du Territoire Philippe Henry, a précisé la vision du ministre pour la prochaine législature.

Plutôt que de prendre des mesures contraignantes qui ne recevraient pas l'adhésion de la majorité, il convient de favoriser en Région wallonne l'émergence d'une nouvelle culture urbanistique. Et pour y arriver, notamment, passer d'un urbanisme de loi à un urbanisme de projet. Éclaircissements.

### LES DERNIÈRES ÉVOLUTIONS

Qui pratique un tant soit peu l'aménagement du territoire en Région wallonne aura remarqué que, ces dernières années, l'effort régional en la matière s'est essentiellement tourné vers des objectifs de simplification administrative, traduits concrètement par un allègement des procédures, mais aussi en donnant plus de

pouvoirs décisionnels aux autorités communales (au détriment des fonctionnaires délégués), ou en dotant les acteurs de terrain (privés ou publics) d'outils favorisant une mise en œuvre aisée de nombreux hectares du territoire (pensons par exemple aux plans communaux qui peuvent désormais réviser les plans de secteur, ou au rapport urbanistique et environnemental, document d'orientation permettant, sur base des recommandations contenues, de décider de la mise en œuvre d'une ZACC ou de l'élaboration d'un plan communal révisionnel, etc.).

Un véritable urbanisme législatif qui avait pour but de favoriser la mise en œuvre, l'urbanisation et l'exploitation du territoire wallon, sans toutefois

que l'on puisse parler d'une véritable vision de l'aménagement du territoire.

C'est pourquoi le ministre Henry souhaite développer une nouvelle culture de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Si cela peut prendre du temps, cela passera nécessairement par la définition d'une vision claire, à long terme, de la manière et de la philosophie générale avec lesquelles doit s'aménager le territoire.

Un peu à l'instar de ce qu'avaient en leurs temps proposés les outils concernant les sites d'activités économiques désaffectés, les outils de rénovation/revitalisation urbaine, qui reconnaissent les villes comme des lieux de vie et visaient à y ramener l'habitat, ou encore les plans de secteur.

Si ceux-ci sont aujourd'hui obsolètes, à tout le moins qualitativement parlant, ils n'en reflétaient pas moins la vision à long terme de l'époque, une vision fonctionnaliste où chaque zone du territoire était censée remplir une fonction propre, anticipant les besoins à long terme annoncés et posant comme postulat une croissance, démographique et économique, élevée. C'est ainsi que, notamment, les zones de réserves foncières prévues pour l'habitat (zones rouges, zones d'extension d'habitat...) se sont vues surdimensionnées. Il ne s'agissait en effet pas de gérer la rareté, mais d'aménager l'abondance.

Mais ce projet de société a vécu et il convient, plus que jamais, de l'actualiser.

### VERS UN URBANISME DE PROJET

Car en effet, depuis l'adoption du Protocole de Kyoto, en 1999, aucune intégration des problématiques climatiques ou d'émissions des gaz à effets de serre n'a été opérée. Alors que les plans de secteur légitiment eux, toujours, une urbanisation des campagnes sans discernement, favorisant par ailleurs toujours plus les déplacements moto-

risés, et que le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) voit ses recommandations interprétées de manière trop fluctuante, parfois à l'opposé des objectifs poursuivis.

C'est la raison pour laquelle le ministre en charge a commandé diverses études à la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), organe interuniversitaire, de manière à pouvoir procéder à l'actualisation du SDER et d'y greffer notamment les problématiques actuelles.

Et de la sorte, promouvoir une nouvelle vision de l'aménagement du territoire, un urbanisme de « projet de société », qui intègre les problématiques climatiques, d'émissions de gaz à effets de serre, de pic du pétrole, de densification des villes, de vieillissement de la population, de préservation des paysages, etc.

En fonction des résultats de ces études (attendus au plus tôt fin 2010), il sera permis de retravailler les outils existants et de prévoir, par exemple, la définition des zones du territoire à urbaniser prioritairement, de développer des outils supra-locaux mêlant

harmonieusement le développement des zones urbaines avec leur hinterland, permettant de respecter la dualité villes/campagnes sans stigmatiser leur opposition...

Tout cela ne pourra cependant raisonnablement se mettre en place avant 2-3 ans.

### POLITIQUE TRANSITOIRE ET RÔLE CITOYEN

Il faudra donc nécessairement, d'ici là, une politique transitoire efficace. Et c'est là, a-t-on envie d'écrire, que le bât blesse. En effet, si la déclaration de politique régionale est très claire, notamment quant à la nécessité de « reconstruire la ville sur la ville », de recentrer et densifier l'habitat dans les noyaux existants, de très nombreuses communes bénéficient quant à elles du régime de décentralisation.

Et par là donc, d'un pouvoir décisionnel relativement accru contre lequel les autorités régionales demeurent désarmées. Et si l'on prend conscience du climat concurrentiel dans lesquelles elles sont placées, l'on se doute que les communes n'ont cer-

tainement pas, dans leur plus grande majorité, envie de limiter l'urbanisation rémunératrice de leurs territoires au profit d'une cohérence d'ensemble qui ne rapporte que bien peu d'électeurs supplémentaires et de centimes additionnels. Et que, sans actualisation des outils réglementaires, cette situation aberrante risque bien de perdurer.

L'appel est donc lancé aux membres des commissions consultatives communales, ainsi qu'aux citoyens, afin que cette nouvelle vision de l'aménagement du territoire, d'un urbanisme cohérent, que les associations environnementales défendent depuis de nombreuses années, soit relayée au sein du plus grand nombre.

En espérant que, d'ici à l'actualisation des outils d'aménagement du territoire, nous ayons pu sauver ses meubles, arbres, pâtures, champs, prés, forêts, rivières ou lisières, de la gabegie provoquée par l'appétit toujours plus grand des lotisseurs, promoteurs ou autres aménageurs économiques du territoire.

Raphaël Magin

## LA LETTRE EN IMAGE

Par Aurore Claessens et Germain Herbecq

*Les potagers de la ligue des Coins de Terre et du Foyer à Bressoux.*

Paysage emblématique d'un quartier d'habitations où sont cultivées depuis 40 ans au moins des centaines de parcelles. Situés sur un vaste terrain à bâtir soumis à pression urbanistique, ces potagers constituent le plus grand des coins de terre de Wallonie. Un écrin de verdure sur un fond de ville, d'habitat social et d'anciens terrils. Lieu de rencontre multiculturel, d'apprentissages et de loisirs.



# Émergence de l'urbanisme de projet en Wallonie

Vers un nouvel essor ? L'urbanisme de projet plonge ses racines dans la régionalisation de l'aménagement du territoire. L'histoire de l'urbanisme en Wallonie est déjà fortement marquée par cette démarche concrète, visible pour tous les citoyens, quasiment culturelle. L'enjeu est actuellement de lui assurer une place grandissante dans l'ensemble des dispositifs financiers, administratifs et politiques.

Ainsi s'inspirant du modèle français, le ministre Alfred Califice lançait, dès 1976, les opérations de rénovations urbaine et rurale (à l'époque gérées au sein du Ministère des Travaux publics). Depuis la rénovation urbaine est gérée dans un service du Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (DATU): la direction de l'aménagement opérationnel (qui a également dans ses compétences les friches économiques et la

revitalisation urbaine, dont on parlera infra). Si la rénovation urbaine est restée depuis l'origine dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, la rénovation rurale est passée par la suite dans les services gestionnaires de l'agriculture et à la Fondation rurale de Wallonie. Plus tard le Ministre Albert Liénard lançait les opérations de revitalisation urbaine, qui se caractérisent par un partenariat public-privé. Enfin, le ministre André Antoine lançait les périmètres

dits de remembrement urbain, outil où la notion de projet est au coeur de la démarche.

Enfin, hors du champ des opérations cadrées par un dispositif réglementaire, des opérations qui relèvent de la philosophie du projet ont été réalisées dans le cadre du protocole «SNCB-SRWT-DGATLP», pour des terrains propriétés de la SNCB-Holding et désaffectées de toute activité ferroviaire (à ce jour environ 700 ha mobilisables en Wallonie). Une démarche ►



opérationnelle commune a été mise au point : élaboration par les deux partenaires d'esquisses urbanistiques qui d'une part permette à la SNCB une rentabilisation correcte et d'autre part assure une urbanisation qui s'inscrive dans la ligne du SDER (notamment les principes de centralité, mixité et densité). Ainsi des esquisses ont été élaborées ou sont en en cours pour Quiévrain, Athus, Bastogne, Sourbrodt, Ramillies, Chimay, Tubize, Sombreffe.

Parmi les perspectives, au sein de l'administration a été lancée l'idée d'opérations d'éco-quartiers (notamment axés sur le Ravel dans une perspective de mobilité douce) ou encore d'une nouvelle génération d'opérations, celle de la rénovation (au sens générique et non légal du terme) de lotissements. Celle-ci devrait se réaliser sous l'angle de l'urbanisme durable incorporant les critères d'économie et/ou de production d'énergie, la densification proportionnée, l'amélioration des espaces publics, la mixité sociale et fonctionnelle et enfin la création selon un principe de centralité de services souvent absents ; et ce, selon un dosage propre à chaque zone périurbaine et selon une stratégie à définir au niveau régional (notamment l'éligibilité en fonction d'une accessibilité prévisionnelle de bon niveau en transports publics). Le recours à la technique des appels d'offre régionaux permettrait de lancer une politique et de la faire évoluer en partant des expériences.

À côté des piliers réglementaires et stratégiques, l'urbanisme de projet en est un autre, dont le développement se manifeste par une nouvelle dimension fondée sur la négociation, sur l'anticipation et la « capture » des opportunités. L'avenir devrait lui accorder une place nettement plus importante. Celle-ci sera fonction de la stratégie régionale pour assurer un pilotage de l'intervention urbanistique régionale, des moyens financiers et d'une réallocation des agents au sein de l'administration pour constituer une équipe indispensable pour fonder, développer et mener à bien cette politique, en partenariat avec les pouvoirs locaux, les opérateurs publics détenteurs de biens immobiliers ou initiateurs de projets qui peuvent avoir un effet de levier sur l'urbanisme (exemple : Régie des bâtiments, Infrasports..) ou le secteur privé.

Luc Maréchal

# La mobilité, source de projets ?

Groupes de « 4 façades » fleurissant dans la campagne, immeubles à appartements situés à deux kilomètres d'un centre-ville en bordure d'une voirie sans trottoirs ni accotements, centres commerciaux en dehors des noyaux d'habitat, réaménagements de voiries oubliant les modes doux... nombreux sont les « projets » qui font encore l'hypothèse implicite de la pérennité des schémas de transport actuels ou qui, du moins, n'osent pas la « rupture ».

Dans ces approches, la consommation sans modération du territoire ne semble pas plus poser problème que le postulat du caractère éternel de la voiture et du camion.

Or, la poursuite de nos habitudes de surconsommation de transport n'est ni possible ni souhaitable. Petite illustration par le climat : la capacité d'absorption de la planète se limite à 12 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. À neuf milliards d'êtres humains (projection 2050), cela représente 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> par personne et par an : c'est la limite de durabilité que nous devons atteindre au plus tard en 2050 (dans 40 ans : une demi-vie humaine...). Or, la construction d'une voiture et son recyclage génèrent environ cinq tonnes de CO<sub>2</sub> et, en Belgique, son utilisation « pèse » 1,4 tonnes de CO<sub>2</sub> par personne et par an<sup>2</sup>... ce qui ne laisse pas beaucoup de marge pour se chauffer, se nourrir, se cultiver, se divertir... Et ceci sans parler des aspects relatifs à l'encombrement de l'espace public, aux effets sur la santé, sur la congestion... Comment en est-on arrivé là ?

Depuis des décennies, le développement des sociétés occidentales est indissociablement lié au développement du transport des personnes et des marchandises et à l'éparpillement de l'habitat et des lieux d'activités sur tout le territoire, la relation entre transport et « non ménagement » du territoire s'apparentant à celle existant entre la poule et l'œuf. Dans ces condi-

tions, et compte tenu d'une évolution des mentalités vers toujours plus d'individualisme, la voiture s'est peu à peu imposée comme la solution incontournable.

Quand, d'aventure, il est question de mobilité autour d'un projet d'urbanisme, ce sont souvent les futurs voisins qui le soulèvent, inquiets des flux de voitures qui risquent de nuire à leur tranquillité ou à leur capacité à se garer à proximité de leur propre domicile. La réflexion, hélas, va rarement plus loin. Parfois, pour tel projet nécessitant une étude d'incidences, le bureau d'études se livre à de savants calculs pour tenter de chiffrer les impacts en termes d'émissions supplémentaires de CO<sub>2</sub> et conclut – on s'en serait douté - qu'il s'agira d'une gouttelette de gaz carbonique versée dans une baignoire qui déborde déjà...

L'absence d'un projet de société basé sur une réflexion visant à la pérennisation, à la durabilité, explique en grande partie le parcours ayant conduit à ce qui ressemble fort à une impasse. Ceci étant posé, comment en sortir ? Peut-être en développant une approche dans laquelle la mobilité ne soit pas limitée à des aspects techniques liés au transport, mais soit pensée comme une composante essentielle d'un nouvel art de vivre ensemble.

Pour pouvoir mettre cette approche en pratique, certains pré-requis doivent être rencontrés. Dans la lettre des CCATM n°32<sup>3</sup>, sous le titre « aménagement du territoire et mobilité :

mariage obligé » étaient présentées les lignes de force à développer tant au niveau régional qu'au niveau local pour rendre ce mariage possible et harmonieux, notamment le refinancement des communes, la redéfinition en amont de l'affectation des sols...

Plus spécifiquement, dans la lettre n° 20, les potentialités du plan communal de mobilité (PCM) étaient détaillées. Ces potentialités ne peuvent toutefois être exploitées au maximum que si les PCM sont articulés aux outils d'aménagement du territoire tels les schémas de structure. Les plans de mobilité, trop souvent encore, prennent pour données de base les projets d'urbanisation sans questionner ceux-ci quant à leurs incidences en termes de mobilité.

Dans la lettre des CCATM n°44, nous présentons un outil malheureusement sous-utilisé : les cartes d'accessibilité développées par la CPDT<sup>4</sup> qui selon notre analyse « se profilent comme un outil incontournable à utiliser par les décideurs de façon systématique tant au plan régional qu'au plan communal pour aller vers un développement territorial (plus) durable. »

Dans la lettre des CCATM n°46 était illustré le concept d'espace partagé, qui se fonde sur une nouvelle approche des rapports entre les différents modes de transport et procède de cette nouvelle approche du vivre ensemble.

C'est réellement là que réside la clé du problème : c'est à un changement

en profondeur de nos mentalités, de notre culture, qu'il convient de s'attaquer. Porter un projet de mobilité, c'est avant tout porter un projet de société. Et pour le développer, il faut sortir du schéma de pensée « mobilité-transport-technologie » et prendre le temps d'écouter ce qu'ont à nous apprendre les sociologues.

Pierre Courbe

- 1 IMPRO-Cars, JRC, Commission européenne, 2008
- 2 Il y a en Belgique une voiture pour deux personnes, chaque voiture roule en moyenne environ 15.500 km par an en dégageant 180 gCO<sub>2</sub>/km.
- 3 Tous les numéros de la lettre des CCATM sont téléchargeables ici : <http://www.iewonline.be/spip.php?article664>
- 4 Conférence permanente du développement territorial : [www.cpdw.wallonie.be](http://www.cpdw.wallonie.be)

## Bilan des formations en Aménagement du Territoire 2009

« L'aménagement du territoire, une fois qu'on y a goûté, on ne peut plus s'en passer. »

Cette affirmation a revêtu des dizaines de visages, emprunté une centaine de voix et d'accents au gré des cinq escales de notre formation : Liège, Mons, Marloie, Mouscron et Ottignies ont rassemblé chacune vingt participants en moyenne, locaux de l'étape ou s'étant déplacés parfois d'une autre province.

Notre principal objectif d'animation était de permettre aux opinions divergentes et aux backgrounds très contrastés de s'afficher tout en laissant place à la collaboration. Chaque participant devait veiller à ce que ses prises de parole se fassent au bénéfice de toute la salle, et non à l'adresse seule des formateurs ou d'éventuels compagnons de CCATM. Les mini-récits de vie ou les remarques plus philosophiques devaient par conséquent être considérés, non comme des occasions de briller face à un auditoire (ou de le faire bâiller aux corneilles)... mais comme autant de points de départ



Formation à Mouscron

d'une réflexion à poursuivre au-delà des formations. Pour renforcer la confiance et l'écoute, nous avons procédé par paliers : des duos examinaient plans et cartes, des sextuors définissaient une zone du plan de secteur, tutti prenaient part à une fausse

CCATM sommée de remettre son avis, de même la promenade se faisait en plénière mélangée, avant un grand finale sous forme de chœur double pour l'examen de dossiers-types.

Grâce à cette géométrie variable, des citoyens motivés par le débat ►



public, venus avec l'idée de participer à l'établissement d'une CCATM dans leur commune, se sont rendu compte de manière pratique des contraintes et des enjeux de la participation en assemblée. Quelques témoignages inquiétants quant à la liberté d'action de certaines commissions, ont par ailleurs heureusement donné lieu à ce qui pourrait bien constituer les prémises d'un réseau informel : tel membre d'une CCATM traitée en partenaire par le pouvoir communal, tel autre participant aguerri par une décade d'ancienneté, se sont mis à la disposition des novices afin de soutenir leurs démarches participatives.

Passons aux objectifs de fond. Le premier était de se familiariser avec les outils légaux de l'aménagement du territoire et avec les démarches qu'une commune peut entreprendre pour gérer son territoire. Le deuxième objectif était d'aiguiser le regard et la réflexion afin de nourrir les futurs argumentaires de nos participants, que l'occasion de se prononcer leur soit donnée dans le cadre d'une enquête publique ou dans celui d'une commission (de Mobilité, de Développement rural, ou d'Aménagement du Territoire et de Mobilité, entre autres).

À propos du premier objectif, une incise : la fédération IEW ne peut se substituer aux instances régionales pour organiser un cours sur le Code



Formation à Ottignies

Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie (CWATUPE). Nos formations confortent les participants dans leur capacité à réagir à un projet et les encouragent à proposer des améliorations claires et argumentées ; elles les invitent aussi à envisager de manière proactive les développements ultérieurs de leur lieu de vie. Nos formations ne dispensent pas non plus d'une visite régulière au Code. Elles visent bien au contraire à en faciliter l'accès.

Les mises en situation destinées à atteindre le deuxième objectif ont pu paraître presque enfantines, mais ont révélé leur utilité à l'usage. En voici trois exemples, glanés dans le programme des deux journées.

Lors de chaque formation, à l'examen de cartes et plans issus directement de Résumés Non Techniques d'Études d'Incidences sur l'Environnement, nous avons pu constater que la plupart des participants, qu'ils soient ou non familiers du langage cartographique, ne parvenaient pas à faire une critique externe de ces documents. Leur réflexe était d'extrapoler sur la teneur du projet. Ils se refusaient à remettre en question la qualité informative des documents, prouvant par là à quel degré de soumission le citoyen se plie lors des enquêtes. Impressionné par un graphisme soigné, il passe en revue et compare toutes les illustrations pour se construire une vision sûre et complète. Plus souvent encore, persuadé de n'avoir les compétences ni pour lire un plan, le citoyen prend cette documentation pour pain bénit ou l'ignore en bloc, alors que son argumentaire pourrait commencer par là. Une fois rompue cette lance sur le respect dû aux compétences des bureaux d'études, les néophytes comme les professionnels pouvaient énoncer tout haut ce qu'ils subodoraient... derrière leur sophistication, bien des documents analysés étaient en réalité ambigus, mal légendés, voire mal reproduits, témoignant d'un manque de rigueur et de communication entre ceux qui conçoivent l'étude d'incidences sur le plan du discours, et ceux qui lui donnent sa forme graphique.

Vu le laps de temps limité dont dispose une personne pour parcourir un dossier de demande de permis soumis à enquête publique et pour émettre une remarque recevable, il est primordial que les documents graphiques puissent être examinés avec aisance. Dans la mesure où la législation régionale en matière de participation stipule que les Résumés Non Techniques doivent être accessibles

Hélène Ancion

## CÔTÉ NATURE...

### Projet « nature admise »

Par Virginie Hess

Le besoin de nature s'exprime dans les villes de multiples manières, au travers des parcs et jardins, des arbres, des massifs floraux. A l'origine de ce besoin se trouve un imaginaire de la nature apaisante, poumon du citadin, porteuse de valeur positive, créatrice de liens sociaux. Aujourd'hui, les éléments naturels réintègrent progressivement tous les programmes urbanistiques, sous des formes variées et pour des usages multiples : matériaux de constructions « verts », éléments paysagers, ornements, cadre de détente, lieux de rencontre, etc. Mais cette évolution de l'urbanisme et de l'architecture en relation avec la nature n'implique pas nécessairement une meilleure protection de la biodiversité. Les pelouses tondues à ras, les rangées de buis ou de résineux ont encore souvent la cote, bien plus que les prés fleuris...

Ci-dessous des photos prises en Angleterre, avant et après le « fleurissement sauvage » d'un quartier.

Avant...



Après



# Projets d'élevages industriels : Implantation judicieuse et prévention des nuisances

L'implantation des élevages intensifs en Région wallonne fait l'objet de vives controverses dans les villages. Où faut-il alors implanter ce type d'élevages qui, rappelons-le, ne relève pas de l'agriculture traditionnelle de notre région ? Dans des zones agro-économiques, dont le principe existe dans notre législation mais n'a jamais été activé ? À proximité des exploitations ? Ou encore en zone agricole, mais à l'écart de l'habitat ?

De nombreux facteurs doivent être pris en considération dans le choix du lieu d'implantation d'une porcherie ou d'un poulailler industriels. La liste proposée ci-dessous est loin d'être exhaustive et reprend essentiellement une série de critères d'aménagement qui peuvent alimenter l'analyse de projets de ce type, à l'échelle locale. La problématique du développement de ces élevages dépasse de loin la seule composante spatiale, une série d'autres impacts environnementaux, économiques, sanitaires, que nous n'exposons pas ici, méritent également d'être intégrés dans une réflexion plus globale sur l'évolution de notre agriculture.

## 1. LA LOCALISATION DES ÉLEVAGES

Il semble essentiel de maintenir l'installation des élevages industriels en zone agricole ou d'habitat rural. En effet, s'il est sans doute nécessaire de garantir une distance par rapport à l'habitat résidentiel pour éviter les problèmes de bruit et d'odeur, l'éloignement excessif des bâtiments d'élevage pourrait s'avérer coûteux en termes d'infrastructures et problématique en termes d'impact paysager. L'alternative des zonings agro-industriels apporte également son lot d'inconvénients : incompatibilité du système avec le développement d'un élevage de qualité, pas de résolution du problème des épandages, multiplication des transports, déshumanisation de la profession, dégradation du sens des activités d'élevages, risque de mainmise des grosses firmes agroalimentaires.



Photo aérienne d'un élevage industriel en construction, en Hesbaye

## 2. LA CONCENTRATION

En certains endroits de Wallonie, la concentration des élevages intensifs met en péril le bien-être des habitants, l'environnement et le développement économique et durable de ces zones. Dans ce cas de figure, des études d'incidences devraient être menées à l'échelle de plusieurs exploitations afin d'évaluer l'impact cumulé de l'ensemble de ces élevages. Pour les autorités de Sivry-Rance, par exemple, une réflexion supra-communale s'avère nécessaire compte tenu, notamment, des modalités d'exploitation inhérentes à ce type d'établissement, tel que les transports, de porcs et de volaille, les

transferts de lisier et de fiente et la gestion des épandages des effluents qui se déroulent indépendamment des limites communales<sup>1</sup>.

## 3. L'INTÉGRATION URBANISTIQUE ET PAYSAGÈRE

La Région wallonne préconise d'éviter l'éparpillement des bâtiments d'élevage afin d'enrayer le mitage de la zone agricole et favorise plutôt l'extension des exploitations existantes. Plusieurs principes d'intégration paysagère doivent en outre être pris en compte par les éleveurs : éviter les lignes de crêtes et les fonds de vallée, éviter les paysages ouverts ▶





Bâtiment d'élevage industriel

et tenir compte du relief et de l'orientation du terrain. Tous ces conseils visant à une meilleure intégration paysagère des bâtiments agricoles sont repris dans une brochure qui a été réalisée en 2001 par la DGO4 (ancienne DGATLP)<sup>2</sup>. Au niveau de l'intégration paysagère, les bâtiments doivent être construits en respectant les prescriptions urbanistiques régionales et dans le respect du bâti local. La création de bosquets ou de massifs boisés aux abords du bâtiment doit être imposée. Idéalement, ceux-ci devraient être impérativement composés d'essences indigènes et faire l'objet d'un dépôt de caution obligatoire récupérable une fois la plantation réalisée.

#### 4. LES ODEURS

Bien que les évolutions techniques aient permis de réduire fortement les nuisances olfactives provoquées par les élevages industriels, le problème est loin d'être résolu. Il n'y a pas, en Région wallonne, de dispositif d'évaluation de ces odeurs qui permettrait de déterminer le rayon de gêne olfactive causée par une exploitation, sur base de critères objectifs. La plupart des études d'incidences se basent sur les normes appliquées dans d'autres pays (France, Allemagne, Hollande, etc.) pour estimer les niveaux d'odeur émis par les élevages et évaluer les distances minimales à respecter entre les exploitations et les habitations ou zones d'habitat. Il serait opportun de développer, en Wallonie, un outil

d'évaluation concerté et négocié avec tous les acteurs (riverains, éleveurs, communes, Région, environnementalistes, Filière porcine wallonne, etc.) afin d'éviter des contestations ultérieures. Le nombre et le type d'animaux, le type d'exploitation (caillebotis, sciure biomaitrisée, paille biomaitrisée), les techniques d'aération utilisées, etc., sont autant de facteurs qui déterminent l'importance des nuisances subies par les riverains.

#### 5. LE CHARROI ET LE BRUIT DES INSTALLATIONS

En ce qui concerne le bruit, il est principalement généré par les ventilateurs et le trafic. Le charroi généré par ce type d'exploitation est en moyenne d'un à deux véhicules lourds par jour ouvrable, pour une exploitation de 100 000 poulets, avec des moments d'activités plus ou moins intenses. Des itinéraires alternatifs peuvent être envisagés selon les cas.

#### 6. LA DÉPRÉCIATION PATRIMONIALE

C'est un fait indéniable : la présence d'un élevage industriel à proximité d'habitations dévalue fortement la valeur immobilière des biens exposés. En attestent les témoignages des responsables d'agences immobilières, qui éprouvent de réelles difficultés à vendre des lots situés à proximité de porcheries ou de poulaillers industriels. Dans des entités reconnues pour leur qualité touristique, des riverains ont misé sur l'hébergement (gîtes,

chambres d'hôtes, hôtels, etc.) : ils s'inquiètent de voir la valeur de leur bien périlcliter et leur investissement, tant financier qu'affectif, réduit à néant.

Peut-être serait-il opportun de créer un périmètre de « sécurité » autour des zones d'habitat, afin d'éviter l'implantation d'élevages industriels à proximité de lotissements, de centres récréatifs et/ou touristiques, de zones à haute valeur patrimoniale ou plus simplement à proximité de quartiers résidentiels ?

#### UNE PROBLÉMATIQUE PLUS VASTE

Bien qu'elle soit centrale, la question de la localisation ne peut apporter de solutions qu'aux seuls problèmes paysagers et de voisinage. Elle ne répond en rien aux questions environnementales, sanitaires et économiques que pose le développement de ces activités industrielles. La pertinence même du développement de ces élevages est profondément remise en question par une partie de la population. Peut-être serait-il judicieux de se pencher sur les critères d'opportunité de l'implantation de porcheries et poulaillers industriels en Région wallonne, et d'alimenter ainsi la réflexion sur l'évolution de l'agriculture, dans une perspective à long terme ?

Virginie Hess

1. Motion relative au développement d'implantation agricole de type industriel, Conseil Communal de Sivry-Rance du 28 février 2007.

2. Conseils pour l'intégration paysagère des bâtiments agricoles, MRW, DGATLP, 2001

#### Pour en savoir plus

► Implantation des élevages intensifs en Région wallonne : enquête sur le terrain et recommandations, Inter-Environnement Wallonie, décembre 2008.  
<http://www.iewonline.be/spip.php?article3366>

► DOGUET A., MOREAU A., FELTZ C., Expertise agro-alimentaire : localisation des élevages intensifs porcins et avicoles, Notes de Recherche, CPDT, Région wallonne, Mai 2007.

## 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](mailto:info@iewonline.be)

Abonnez-vous gratuitement à la version électronique

[www.iewonline.be](http://www.iewonline.be) - « abonnez-vous »