



iew

La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°46

Chers lecteurs,

Nous avons le plaisir de vous annoncer trois évènements susceptibles de vous intéresser...

Le vendredi 10 octobre, dans le cadre du cycle Now future (www.now-future.be), nous organisons une visite du Quartier Nord à Liège. Parce que nous sommes convaincus que le développement durable passe par la reconstruction de la ville sur la ville, le processus de rénovation urbaine en cours dans ce quartier nous intéresse au plus haut point. Un nombre important de projets novateurs et durables, tant dans le domaine du logement que de l'activité économique ou de l'aménagement d'espaces publics ou d'espaces verts, portés tantôt par le secteur public tantôt par le privé, y voient en effet le jour.

Le vendredi 26 septembre nous vous invitons à une visite à Maastricht sur le thème du commerce (www.iewonline.be). Des acteurs locaux nous présenteront la politique de la ville en la matière et nous visiterons diverses réalisations concrétisant cette politique.

Enfin, nous organisons, en partenariat avec l'Union des Villes et des Communes de Wallonie et l'Association du Management de centre-ville un colloque consacré aux implantations commerciales le 7 novembre prochain à Namur.

Nous espérons que ces manifestations susciteront votre intérêt !

En attendant... bonne lecture à tous !

Sophie Dawance

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

Inter-Environnement Wallonie asbl fédère les associations de défense de l'environnement actives en Région Wallonne, et cela 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 cette légitimité associative, la fédération, se bat pour un développement durable, pour des noyaux urbains viables et lutte contre les atteintes à l'environnement.

RÉDACTION

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

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 : 001-0630943-34 avec la référence Lettre CCATM

Mise en page : dillen@alterego.be

La copie est autorisée moyennant mention de la source.

Photocopié sur papier recyclé

Éditeur responsable : Jean-Yves Saliez - 6, bd du Nord - 5000 Namur • bimestriel • juillet-août 2008 • dépôt Namur I

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de l'aménagement du territoire

Un décret qui interpelle... des permis ratifiés par décret page 2

Terrain de réflexion

La démocratie participative : une utopie ? page 4

Réflexion de terrain

« Wonen boven winkels » ou habiter au-dessus des commerces page 5

En savoir plus sur...

Les espaces partagés page 7

Côté nature

Deux autorisations valent mieux qu'une ! page 8

Un décret qui interpelle... des permis ratifiés par décret.

Ce 17 juillet 2008, le Parlement wallon adoptait le décret relatif « à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général »¹, initialement intitulé « PIR » permis d'intérêt régional, ou encore « DAR » décret des autorisations régionales. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce décret a fait couler beaucoup d'encre avant même son adoption, que ce soit à travers les médias ou au sein des divers cénacles de nos assemblées démocratiques. L'idée qui le sous-tend est de faire intervenir le Parlement dans le cadre de la procédure de délivrance de permis à propos de dossiers considérés comme majeurs par les auteurs du projet.

Bref rappel historique

Fin de l'année 2007, les Ministres Antoine et Lutgen déposaient un projet de décret-cadre, visant à permettre au Parlement de délivrer des permis. Le principe était le suivant : tout d'abord, préalablement au dépôt de la demande, le Gouvernement reconnaissait l'intérêt régional des actes et travaux visés par le permis. Le concept d'intérêt régional était déterminé en fonction de critères extrêmement vagues². Ensuite, le permis était délivré par le fonctionnaire délégué et/ou le fonctionnaire technique, ou par le Gouvernement en cas de recours. Enfin, ce dernier communiquait le permis délivré au Parlement qui devait, dans un premier temps, reconnaître ou non l'intérêt régional puis, en cas de reconnaissance de cet intérêt, octroyer ou refuser le permis. Par ailleurs, le Parlement disposait de la faculté d'édicter des conditions complémentaires au permis. Les auteurs justifiaient l'avant-projet en énonçant qu'un décret similaire existait en Région flamande.

Une telle procédure, pour le moins inédite, ne manqua pas de générer des réactions, surtout quant au fait que ce décret confiait au Pouvoir législatif la délivrance des permis jusque-là dévolue au Pouvoir exécutif. De nombreuses critiques furent formulées quant à l'insuffisance des balises mises en place pour délimi-

ter le caractère d'intérêt régional, à la violation des principes de séparation des pouvoirs et de hiérarchie des normes, et à la difficulté, pour le Parlement, de fixer des conditions complémentaires compte tenu de ce qu'il ne bénéficie pas des services d'une administration.

Parmi les différents avis rendus sur l'avant-projet de décret (CRAT et CWEDD entre autres), celui rendu par la section de législation du Conseil d'Etat tirait à boulets rouges sur le projet de texte, soulignant qu'« *En l'espèce, force est de constater que l'avant-projet de décret organise à l'avance, en prévoyant son application dans un ensemble d'hypothèses déterminées abstraitemment, un régime dans lequel le Parlement cumulerait directement l'exercice des fonctions législative et exécutive, en se chargeant tout à la fois d'édicter des règles de droit générales et permanentes et de les appliquer à des situations individuelles.*

En érigeant ainsi un tel cumul en véritable système, l'avant-projet de décret porte atteinte à la substance même de la séparation des pouvoirs.

Il se heurte, de ce fait, à une critique fondamentale de constitutionnalité »³. Il arguait en outre que l'avant-projet de décret n'était nullement comparable au décret flamand sur un certain nombre de points⁴.

Face à une telle argumentation, le Gouvernement aurait été bien mal

venu de faire fi des observations de la Haute juridiction administrative, raison pour laquelle une nouvelle mouture du décret fut présentée début juin 2008.

Le Gouvernement décida finalement d'élaborer un nouveau projet, intitulé « *Projet de décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général* ». C'est ce dernier qui a été voté le 17 juillet dernier⁵. Il s'agit cette fois de mettre en place un mécanisme de ratification parlementaire, à l'instar de ce qui existe en Région flamande. Désormais, l'article premier du décret liste les actes et travaux pour lesquels des motifs impérieux d'intérêt général sont avérés. Les permis, qui doivent relever de cette liste, sont délivrés par le Gouvernement puis présentés au Parlement qui dispose d'un délai de 60 jours pour les ratifier. Passé ce délai, le permis est réputé refusé.

Mais ce décret ne s'est pas contenté d'instaurer un cadre : l'article 5 du décret énumère d'ores et déjà une série de permis soumis à la ratification du Parlement⁶. Ces permis étaient évidemment déjà délivrés mais deux d'entre eux faisaient l'objet d'un recours juridictionnel devant le Conseil d'Etat, et l'annulation ayant été prononcée pour l'un d'eux dans le courant des débats, il a fallu, pour que le Parlement puisse le ratifier, que le Ministre le re-déli-

vre en catastrophe. Au total, les parlementaires ont été appelés à ratifier, en quelques jours seulement, une dizaine de permis relatifs à des dossiers majeurs, alors qu'ils ne disposaient que d'une information minimale quant au fond des affaires, et n'ont pas eu le temps matériel d'examiner les dossiers.

Les raisons d'être d'un tel décret

Les auteurs du projet mentionnent dans l'exposé des motifs le fait qu'« *on assiste depuis plusieurs années à un intérêt grandissant du Parlement wallon quant au suivi de dossiers qui dépassent l'intérêt local* » ; et concluent en pointant l'intérêt « *de donner au Parlement wallon un rôle actif, à savoir la possibilité de ratifier un ou plusieurs permis* »⁷. Une autre raison d'être de ce décret, nullement démentie par les auteurs de l'avant-projet et d'ailleurs parfois évoquée devant la presse, est qu'il permet de déplacer les éventuels recours du Conseil d'Etat vers la Cour constitutionnelle, seule compétente pour connaître des décrets⁸. Cette volonté d'évincer le Conseil d'Etat résulte plus que probablement du fait que certains projets sur la table depuis plusieurs années, parfois plusieurs décennies, et toujours « en souffrance », n'ont pas encore vu le jour car ils ont fait l'objet de recours et ont été sanctionnés par le Conseil d'Etat pour des raisons de légalité.

En vertu de la procédure mise en place par le nouveau décret, le permis, une fois ratifié par le Parlement, constituera un acte législatif et ne pourra plus être soumis qu'à la censure de la Cour constitutionnelle. Si les conditions d'accès des deux hautes juridictions sont similaires, il n'en demeure pas moins que les moyens pouvant être invoqués devant la Cour constitutionnelle (violation des droits fondamentaux, violation des principes d'égalité et de non discrimination) sont beaucoup plus restreints que ceux dont connaît habituellement le Conseil d'Etat. A titre d'exemple, un moyen fondé sur l'absence de motivation formelle d'un permis, moyen fréquemment soulevé devant le Conseil d'Etat, ne pourra pas être soulevé comme tel devant la Cour constitutionnelle. En outre, la Cour Constitutionnelle ne se prononce que sur le contenu du décret, et non sur les procédures qui l'ont précédé. L'affirmation du Gou-

vernemment, selon laquelle la procédure de délivrance ordinaire sera en tous points respectée avant ratification par le Parlement, confine donc à la déclaration de bonnes intentions. Pratiquement, s'il n'en allait pas ainsi, il serait impossible de faire sanctionner le manquement procédural en recours, aucune juridiction n'étant plus compétente pour traiter ce genre de problème.

Un décret qui interpelle...

A ce stade, à titre de conclusion, un constat s'impose : de nombreuses questions perdurent...

Lorsque l'on considère que les parlementaires ont été appelés à ratifier en quelques jours seulement une dizaine de permis déjà, on peut s'interroger quant à la question de savoir si un tel décret remplit effectivement l'objectif invoqué par ses auteurs « *de donner au Parlement wallon un rôle actif* ». Est-ce de la sorte que l'on entend impliquer davantage les parlementaires ? Le but réel de la stratégie gouvernementale n'est-elle pas finalement d'évincer le Conseil d'Etat ?

Par ailleurs, compte tenu des critiques formulées notamment par la section de législation du Conseil d'Etat, n'aurait-il pas été de bon aloi, au nom des principes de bonne gouvernance et de transparence administrative, que le projet soit à nouveau soumis à l'avis de cette instance quand bien même la loi ne l'imposait pas, d'autant que des demandes en ce sens ont été formulées ? Cette démarche n'aurait-elle pas été d'autant plus opportune que dans son avis, « *au vu de l'importance des observations* »⁹ qui avaient été formulées, le Conseil d'Etat ne s'était pas prononcé sur la question du glissement des recours vers la Cour constitutionnelle en termes de « *protection juridictionnelle effective* »¹⁰ ?

Et encore...

Comment la Cour constitutionnelle appréhendra-t-elle les recours qui pourraient être diligentés à l'avenir à l'encontre d'un décret ratifiant un projet déterminé ? Jusqu'où ira-t-elle dans son appréciation de l'égalité des belges ou de la protection de leurs droits, s'agissant d'un permis ? Le requérant disposera-t-il d'une protection effective identique à celle dont il disposait devant le Conseil d'Etat ?

Il est tout à fait possible que la liste de l'article 1 du décret, qui énonce les actes et travaux pour lesquels les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés, soit allongée par l'adoption d'un décret modificatif. Cette liste n'est-elle donc pas appelée à s'allonger à chaque fois qu'un projet ne parviendra pas à voir le jour par la procédure ordinaire, en raison de la suspension ou de l'annulation du permis par le Conseil d'Etat ?

Comment percevoir, en terme de bonne gouvernance, les propos de gouvernants qui affirment de façon non dissimulée une volonté d'évincer une juridiction au profit d'une autre ? N'y avait-il pas d'autres moyens de consolider les décisions sur les permis, et d'éviter la pluie des recours, excessive il est vrai ?

Enfin, le décret ne remet-il pas en cause un des principes essentiels de notre Royaume à savoir celui de la séparation des pouvoirs ?

Des questions demeurent donc...

Jean-François Pütz
Juriste

1) Le décret fut publié au Moniteur belge le 25 juillet 2008, p. 38.900.

2) L'article 1er de la version initiale de l'avant-projet de décret énonçait que l'intérêt régional « est lié notamment à l'exécution du schéma de développement de l'espace régional ou d'autres plans ou programmes stratégiques, à l'impact majeur sur le budget régional, aux retombées économiques et sociales majeures sur la Région wallonne, au rôle structurant d'infrastructures principales de communication et de transport de fluides et d'énergie, à la durée exceptionnelle de conception et d'exécution ou à la transversalité dans les compétences de la Région wallonne ».

3) Avis 44.320/4 de la section de législation du Conseil d'Etat du 7 mai 2008, p. 7.

4) Avis 44.320/4 du CE du 7 mai 2008, p. 12 et 13 : le Conseil d'Etat mentionnait notamment, qu'à la différence de l'avant-projet de décret wallon, « *Le mécanisme mis en place par le décret du 14 décembre 2001, (...), ne permet donc au Parlement d'intervenir dans un domaine relevant normalement des attributions du pouvoir exécutif, que dans un cas très spécifique, concrètement identifié à l'avance, et en raison de l'existence de circonstances exceptionnelles d'un intérêt public particulièrement caractérisé.* ».

5) M.B. 25 juillet 2008, p. 38.900.

6) Permis délivrés notamment dans le cadre d'actes et travaux relatif à l'aéroport de Liège-Bierset, à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, à la station d'épuration du Hain à Braine-le-Château (STE de Houta), au dossier FedEx à la Hulpe.

7) Doc. Parl. Wall., 2007-2008, 805, Exposé des motifs de l'avant-projet de décret adopté le 17 juillet 2008, p. 1.

8) Le Conseil d'Etat, section d'administration traite du contentieux relatif aux actes administratifs

9) Avis 44.320/4 de la section de législation du Conseil d'Etat du 7 mai 2008, p. 15.

10) *Ibidem*

La démocratie participative : une utopie ?

La participation citoyenne à la vie publique constitue l'un des fondements de notre système démocratique. Prônée dans le cadre de la convention d'Aarhus, elle figure également dans les principes de bonne gouvernance définis dans le Contrat d'Avenir pour les wallons. Au niveau local, bien qu'ils adhèrent généralement aux principes qui sous-tendent la démarche participative, les élus semblent avoir du mal à emboîter le pas et réellement soutenir le processus.

Et pourtant, la réussite de plans de développement tels que l'aménagement d'un centre urbain, la création d'une place villageoise ou autres nécessite une implication citoyenne tôt dans le processus de réflexion. Bien menée, la participation permet d'atteindre une série d'objectifs essentiels au bon déroulement des projets et à leur vocation « durable ». L'identification des besoins et attentes de chacun permet de développer plus facilement des liens sociaux positifs entre les différents usagers (nouveaux et anciens habitants, différentes générations, etc.) et la prise en compte des différentes perceptions facilite l'émergence de solutions négociées. Enfin, la participation favorise une relation de confiance entre les citoyens et le pouvoir public.

Alors pourquoi la démocratie participative a-t-elle chez nous si peu de succès ?

La résistance du politique

Peu de dirigeants font volontiers appel à la voix du peuple, même si à long terme, cela peut s'avérer plus « payant ». Informer, communiquer et échanger avant de prendre une décision, c'est accepter les remises en question... Et pour certains, cela équivaut à une perte de pouvoir.

Comme le souligne Michel Quevit, professeur émérite de l'Université Catholique de Louvain, nous n'avons pas une culture très ouverte aux démarches directes et participatives. *On reste conservateur dans nos mécanismes de décision*¹. Or, la participation nécessite de vrais moyens et un réel investissement des mandataires politiques sur le terrain. Ces

derniers doivent considérer l'implication citoyenne comme une réelle plus-value, une opportunité de nourrir la réflexion, de développer ses compétences et d'aboutir ainsi à une meilleure décision. Ceci implique que le décideur ne soit pas simplement spectateur du processus participatif mais qu'il accepte d'y jouer un rôle actif. Si ces conditions ne sont pas réunies, la participation citoyenne, aussi bien prévue soit-elle dans les textes de loi, restera un vain mot...

Quand les citoyens ont peur d'ouvrir la bouche

Dans certaines collectivités locales, les autorités en place gèrent les affaires publiques sans se soucier de l'opinion ni même de l'intérêt collectif, à l'image des Seigneurs qui régnaien jadis sur leurs terres. Il n'est pas rare d'entendre de la bouche de ceux-ci que la victoire remportée aux élections rend légitimes tous leurs faits et gestes et leur donne une totale liberté d'action. Ils considèrent ainsi leur mandat comme un chèque en blanc.

L'abus de pouvoir se traduit parfois par des pressions exercées sur des citoyens qui se montrent critiques par rapport à certains projets. L'antenne radio d'un véhicule cassée, des intimidations, des humiliations en public, du chantage exercé auprès d'un commerçant, la menace d'un licenciement, tous les moyens sont bons pour faire taire les contestataires et monter les gens les uns contre les autres. Diviser et effrayer pour régner en toute liberté, dans certains cas, il s'agit bien de cela. De tels agissements sont bien sûr into-

lérables même s'ils restent heureusement relativement marginaux. Il en résulte, au sein de la population, une peur d'exprimer un point de vue... A l'heure où l'on déplore par ailleurs régulièrement le manque d'implication du citoyen dans la vie publique ou son absence d'intérêt pour le cadre de vie au-delà de son fameux *backyard*²...

Certaines associations de citoyens dépensent alors toute leur énergie dans la lutte pour le droit d'expression, cette revendication prenant parfois même le pas sur la mobilisation initiale...

Prenons le cas de deux projets qui ont provoqué une mobilisation importante : le parc « Les Récollets » à Huy et le centre commercial promu par Foruminvest à Verviers. Cataloguées comme nimbyistes par leurs Bourgmestres respectifs, les associations « Vesdre Avenir » et « Les Récollets » ont fourni un travail important d'information, d'implication des habitants et de réflexion autour des projets incriminés. Si le temps, l'énergie, la créativité et l'enthousiasme que ces citoyens actifs ont consacré à leur cause avaient été mis à profit pour faire évoluer les projets, fort est à parier que ceux-ci s'en seraient trouvés enrichis !

Virginie Hess

1) DE BACKER S., Dialoguer pour mieux décider, Fondation Roi Baudouin, Mai 2006, p.6.

2) De l'expression anglo-saxonne *Not in my backyard* ou *Nimby* (pas dans mon jardin)

«Wonen boven winkels» ou habiter au-dessus des commerces

Une fois vidés de leurs chalands, le soir ou les jours de fermeture, nos centres-ville se meurent : grilles hostiles aux rez-de-chaussée et aux étages... le vide ! Pas très convivial, voire carrément insécurisant. C'est le fondement même de l'urbanité qui est mis à mal dans la ville ainsi convertie en centre commercial monofonctionnel. La situation est d'autant plus aberrante que le besoin en petits logements est criant. La ville de Maastricht a lancé, voilà déjà près de 20 ans, un ambitieux programme de réhabilitation de logements au-dessus des commerces au centre-ville. Couronnée de succès, cette expérience pilote a essaimé dans d'autres villes bataves et une association nationale de ces initiatives locales¹ a vu le jour afin de stimuler le partage des pratiques et développer des outils appropriés (www.wonenbovenwinkelsnederland.nl).



Les exigences et intérêts du commerce et de l'habitat sont parfois, à première vue en tous cas, antagoniques. Le maintien ou la création d'un accès séparé aux étages par exemple, réduit *de facto* la surface de vitrine. Or, le parcellaire hérité du passé est déjà très étroit en centre-ville... De plus, le temps où le commerçant vivait au-dessus de son propre magasin étant proprement révolu, la présence « d'étrangers » interdit toute porosité entre le rez-de-chaussée commercial et les étages. A problème complexe,

solution ingénieuse... *Wonen boven winkels* propose de créer un accès unique permettant de desservir des logements situés dans plusieurs bâtiments par un système de passerelles et coursives en intérieur d'ilot. Aux commandes, une société éponyme...

Qui tire les ficelles ?

Concrètement, la société anonyme *Wonen boven winkels* est née en 1991 d'un partenariat scellé entre la ville de Maastricht, une société de logement social et l'université,

fraîchement installée à Maastricht² et en quête de petits logements centraux pour ses étudiants. Chacun des partenaires a apporté une part du capital. La société a ensuite confié à un bureau d'étude privé, *acquiReal*³, la conduite du projet.

Mode d'emploi

Le principe est, en théorie, fort simple : la société *Wonen boven winkels* acquiert un ou plusieurs immeuble(s) entier(s) pour y aménager l'accès à l'intérieur de l'ilot puis achète les étages⁴ d'un ensemble d'immeubles commerciaux adjacents et y crée des studios ou des appartements. *AcquiReal* réalise alors une étude de faisabilité et un avant-projet dont la concrétisation est prise en charge par un bureau d'architecture. La gestion des logements ainsi créés est ensuite confiée à la société de logements sociaux.

Un travail de titan réalisé par une dentelière

En pratique, *acquiReal* doit donc guetter les opportunités et convaincre les propriétaires des immeubles convoités de vendre leur bien ou de le donner en bail emphytéotique. Le parc immobilier au cœur de Maastricht, comme dans la plupart des grandes villes wallonnes, est

aujourd'hui aux mains de quelques grands propriétaires professionnels qui les louent principalement à des enseignes nationales ou internationales. L'existence d'une association nationale des programmes Wonen boven winkels facilite réellement la négociation avec les grands propriétaires et les enseignes mais l'occupant des lieux a aussi son mot à dire. Et il se montre parfois méfiant quant à cette cohabitation, pour des questions d'entretien et de sécurité surtout. AcquiReal doit alors développer des trésors de négociation... Les réalisations très réussies qui peuvent aujourd'hui être montrées en exemple constituent évidemment des arguments de poids. Ainsi, lentement, au fil des acquisitions qui, petit à petit, viennent compléter le puzzle, les intérieurs d'îlots ressuscitent.

Un bilan convainquant

330 logements ont été ainsi créés au centre de la ville de Maastricht, 200 sont actuellement en projets et la société *Wonen boven winkels* prévoit d'élargir le parc de logements de près de 300 unités d'ici 2012. Il s'agit principalement de studios ou petits appartements car ce sont surtout les étudiants ou les jeunes couples sans enfants qui sont attirés par une localisation très centrale et sont prêts, parallèlement, à accepter certaines nuisances sonores liées à la vie commerciale et nocturne de la ville ainsi qu'une accessibilité limitée pour les voitures, la plupart des

rues du centre commerçant de Maastricht étant en effet réservées aux piétons.

Ces opérations ne sont évidemment pas directement rentables. Il s'agit d'un investissement public⁵ pour la création de petits logements et la valorisation du centre-ville au bénéfice de tous. Mais une ville habité n'est-elle pas une ville plus belle, mieux entretenue, plus conviviale, plus sûre et dès lors plus attractive ? C'est là le principal argument de *Wonen boven winkels*...

Sophie Dawance

- 1) Certains partenariats, comme à Maastricht, fonctionnent sous forme de société anonyme, tandis que d'autres travaillent sur base d'un simple contrat de coopération.
- 2) Les premières facultés universitaires se sont implantées à Maastricht en 1973
- 3) A l'origine il s'agissait du bureau Mertens en Steffens
- 4) Elle doit dès lors créer une société avec le propriétaire du rez-de-chaussée commercial
- 5) Il faut noter qu'aux Pays-Bas les sociétés de logements sociaux ont été privatisées en 1997



LA LETTRE EN IMAGE

La lettre à la mer

A Blankenberge, les immeubles se sont élevés au même rythme que la pression foncière. Majoritaire, la dernière vague d'immeubles domine de plusieurs étages quelques

immeubles de la vague précédente, conservés ça et là, et qui dessinent autant de créneaux dans un front presque égal, d'une monotonie renforcée par la banalité de l'architecture.

Pouvait-on faire mieux ? Certainement ! En mélangant dans le front bâti quelques trouées par exemple... Le nombre d'appartements avec vue sur mer ne s'en serait pas trouvé diminué, pas plus que le nombre de cellules commerciales bénéficiant de la chalandise liée à la digue, et la promenade en bord de mer aurait eu plus de charme. JK



Les espaces partagés

Le concept d'espace partagé, après trois décennies de grande discréption, percole tout doucement dans le petit monde de la mobilité. Amélioration de la qualité de la vie, convivialité, baisse du nombre d'accidents : ses applications pratiques, après avoir convaincu les utilisateurs les plus sceptiques, sont aujourd'hui source d'inspiration pour nombre d'aménageurs.



espace partagé à Haren (NL)

Quand on a utilisé tout l'arsenal classique de l'aménagement de voiries (séparation des flux, panneaux et feux de signalisation, ...) sans parvenir à fluidifier la circulation, à contenir les comportements irrespectueux, ni à rendre attrayant un centre-ville ou un quartier – bref, quand la situation semble désespérée, que reste-t-il à faire ? Retourner au chaos initial ! Supprimer les dénivélés, abolir (presque) toute signalisation et... s'en remettre au bon sens des utilisateurs. Pari fou, rêve d'utopiste ? Peut-être, mais cela fonctionne. Déstabilisés par l'absence de signalisation, les usagers sont responsabilisés, diminuent leur vitesse, entrent en contact visuel avec les autres, - et en tiennent compte. La route redevient un espace public dont la fonction, comme aimait à le souligner l'ingénieur hollandais Hans Monderman (l'un des pionniers de « l'espace partagé »), ne peut se limiter à la simple circulation.

Les espaces partagés ne sont guère légion en Belgique. A notre connaissance, un seul projet est en cours de réalisation, dans le cadre d'un projet européen¹ : il s'agit d'une liaison conviviale entre deux quartiers séparés par une voie rapide à Ostende. Deux applications pourraient bientôt voir le jour en Région wallonne : l'une à Eupen, l'autre à Spa. Dans ce deuxième cas, c'est la

population qui a plébiscité un projet d'espace partagé à l'occasion d'une consultation populaire sur l'aménagement du centre-ville. La principale voirie concernée étant régionale, le MET a commandé au bureau Transitec une étude de faisabilité et d'application à la cité thermale. Nous avons rencontré Niels Antoine (Transitec) qui s'est chargé de cette étude.

Niels Antoine s'est rendu en Allemagne, en Hollande, en Suisse et en France pour étudier des exemples existants. Il s'est ainsi rendu compte que derrière le terme d'espace partagé se cachent en fait plusieurs concepts, plusieurs familles d'aménagements. Parmi celles-ci, trois modèles emblématiques ont été appliqués sur des voiries avec d'importants flux de trafic.



carrefour à Drachten (NL) avant et après



Le modèle le plus connu dans est sans conteste le concept de Hans Monderman, développé en Hollande dans les années 1990. Partant du double constat de la prépondérance de la voiture dans l'espace public et de la difficulté à s'orienter dans la « jungle » de panneaux de signalisation, cet ingénieur a

imaginé de rendre l'espace à tous les usagers, en supprimant toute signalisation. Les espaces traités sont nivelés (tout est de plain-pied), les flux ne sont pas délimités, il n'y a plus de signalisation mais le code de la route reste d'application (usagers faibles, priorités de droite, vitesse adaptée, stationnement). Le but n'est guère de réduire le trafic (à Drachten aux Pays-Bas), les charges sont de l'ordre de 17.000 à 20.000 véhicules par jour), mais de « ré-humaniser » l'espace public.

Moins connu, le modèle qui peut être qualifié de « précurseur » est celui de « l'aire piétonne » développé depuis la fin des années 1970 à Chambéry. Les carrefours du centre-ville y ont été traités sur base d'une même logique : les espaces sont de plain-pied, les flux peu délimités, les piétons prioritaires, et l'on roule au pas.

Enfin, le troisième concept est celui qui a été développé en Suisse à travers la « zone de rencontre » dont la législation a été modifiée au début des années 2000. Les espaces y sont de plain-pied, les flux peu délimités, les piétons prioritaires, la vitesse limitée à 20 km/h.

Parmi les neuf exemples étrangers analysés par Transitec, cinq présentent des charges de trafic supérieures à 10.000 uvp/j (unité-véhicule particulier par jour²). Dans aucun cas les poids lourds ni les véhicules de transport en commun ne sont interdits. A Bienna (CH) on enregistre même le passage de 1.200 bus par jour ! Enfin, les longueurs des zones traitées varient de 50 à 700 mètres, ce qui ne doit pas nécessairement être considéré comme un maximum absolu.

Le concept serait-il dès lors applicable en tous lieux ? Non : selon Niels Antoine, il convient de respecter un certain nombre d'éléments-clefs. Ainsi, l'espace ne peut être partagé que... s'il existe différents types

d'utilisateurs entre lesquels faire le partage ! Il est donc nécessaire que des usagers non motorisés soient présents. La proximité d'une zone piétonne, d'une gare, d'un arrêt de bus... contribue à générer un certain flux de piétons. L'existence d'aménagements en faveur des vélos (stationnement couvert par exemple) est également un facteur de succès. La question, toutefois, peut être prise dans l'autre sens : ne convient-il pas de développer les espaces partagés pour permet-

tre aux usagers doux de reconquérir l'espace public ? Par ailleurs, une politique de stationnement volontariste est indispensable : à proximité immédiate, le parking doit être réduit et de courte durée. Enfin, il faut ménager une transition, une progression entre zone « classique » et espace partagé, afin d'éviter de complètement déstabiliser les automobilistes.

Ces « drôles » d'aménagements, à rebours de tout ce que l'on a fait dans nos sociétés occidenta-

les depuis l'essor de l'automobile, prouvent au quotidien que la convivialité n'est pas un concept abstrait : c'est la rencontre avec les autres, dans un contexte de courtoisie et de compréhension mutuelle. Rendez-vous dans quelques années à Eupen et à Spa pour en juger !

1) Voir le site www.shared-space.org qui présente les projets en Allemagne, en Belgique, au Danemark, en Hollande et au Royaume-Uni

2) uvp = unité véhicule particulier : le nombre d'essieux comptabilisé est divisé par deux. Donc, schématiquement, 1 voiture compte pour 1, un camion compte pour 2

CÔTÉ NATURE

Deux autorisations valent mieux qu'une !

Déclaration ou permis, quelque soit l'objet de ces autorisations (drainage, remblais, lotissements, ...), le demandeur est tenu de déposer une demande de dérogation auprès de l'Inspecteur général de la Division de la Nature et des Forêts si une espèce protégée est présente sur la parcelle.

Imaginons une belle petite prairie située le long d'un cours d'eau et dans laquelle on retrouve quelques pieds d'orchidées. Cette parcelle, bien que située en zone d'habitat au plan de secteur et couverte par un permis de lotir, ne pourra être bâtie que si l'Inspecteur général de la DNF donne son accord. En effet, la protection des espèces protégées en Région wallonne implique l'interdiction de perturber celles-ci et/ou de détruire leurs habitats (cf. art 2 à 3 de la Loi sur la conservation de la nature). Cette interdiction ne peut être levée que par une dérogation accordée par l'Inspecteur général de la DNF à condition « qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne mette pas en danger la population concernée » (art.5). Le dossier déposé sera tout d'abord examiné par le Conseil Supérieur Wallon de la Conservation de la Nature pour avis. Les polices d'aménagement du territoire et de conservation de la nature étant indépendantes, il est important de respecter les deux procédures légales qui s'appliquent dans ce cas-ci.

Pour savoir quelles sont les espèces protégées, il suffit de consulter le site <http://biodiversite.wallonie.be/>

Elise Poskin • Natagora



Dactylorhiza Maculata (Thier à la tombe)



iew

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

Contactez : Inter-Environnement Wallonie

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