



BELGIQUE-BELGIE
P.P
5000 NAMUR 1
P 904 156

La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

• n°73

août - septembre 2013

CoDT CoDT CoDT CWATUuuuPE!



Edito

Ne vous fiez pas à l'aspect fantaisiste de ce titre : c'est avec le plus grand sérieux que nous avons analysé le projet de « Code du Développement Territorial » (ou CoDT, à prononcer « Codété » et surtout pas « Kot »). Vous trouverez dans les pages qui suivent quelques pans de cette analyse.

Le Code nouveau modèle doit encore convaincre la section Législation du Conseil d'Etat et les parlementaires wallons. Les remarques et correctifs de ces instances ressembleront-ils à ceux d'Inter-Environnement Wallonie ? L'avenir nous le dira. Une chose est sûre : le texte final devra différer fortement du projet aujourd'hui sur la table sans quoi ce remède risque d'être pire que le mal qu'il est censé combattre...

Bonne lecture!

Les rédacteurs

SOMMAIRE

Brèves	2
Enjeu	
Une réforme qui inquiète	3
Réflexion de terrain	
Le développement territorial selon Namur80	7
Terrain de réflexion	
Le défi d'une mobilité maîtrisée	9
Côté Nature	
Quelle intégration de la nature dans le CoDT?	11
La lettre en image	13

La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication d'Inter-Environnement Wallonie, fédération des associations environnementales actives en Wallonie.

Abonnez-vous à La Lettre !

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros.

À verser au compte d'IEW : 523-0802024-06 avec la référence Lettre CCATM

Coordination

Pierre TITEUX

Rédaction

Hélène ANCION, Benjamin ASSOUD, Jean-François PÜTZ, Juliette WALCKIERS, Lucie RENUART

Secrétaire de rédaction

Alain GEERTS

Comité de lecture

Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4

Charlotte DEMULDER, prospectiviste et aménagiste

Michèle FOURNY, Environnement Dyle

Benoît GERVASONI, juriste (DGO4)

Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire,

Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement durable

Gérard JADOUL, Solon, ancien président d'IEW

Luc MARÉCHAL, ancien inspecteur général de la DGO4 (ex-DGATLP)

Danièle SARLET, Secrétaire générale émérite du Service Public de Wallonie

Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte

Chantal VINCENT, architecte-urbaniste

Mise en page : Isabelle Gillard

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
Photocopie sur papier recyclé

Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.iew.be

Avec le soutien de:



Dans les marges du Code

Échéances

Nous voici donc arrivés dans le sprint final de la révision du CWATUPE (Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie). Sur base de l'évaluation, réalisée par Perspective Consulting en 2011, de la conformité dudit CWATUPE aux grands objectifs régionaux d'aménagement du territoire, le Gouvernement wallon a en effet élaboré un nouveau projet de Code et il adopta, le 18 avril dernier, l'avant-projet de décret instaurant le CoDT (Code du Développement Territorial). Ce texte qui a suscité de nombreux avis formels (CWEDD, CRAT) et informels (UVCW, FWA, IEW...) va à présent poursuivre son parcours législatif. Prochaine étape : un passage en deuxième lecture au Gouvernement afin d'intégrer les avis formels et informels. On attendra ensuite la remise d'un avis légistique par le Conseil d'Etat puis aura lieu un passage en troisième lecture au Gouvernement, *a priori* en septembre, pour intégrer cet avis du Conseil d'Etat.

Il restera alors le passage au Parlement, en principe avant fin 2013, avec un débat en Commission « Aménagement du territoire, Mobilité et Environnement » suivi d'une discussion et d'un vote en plénière.

Après l'adoption du texte par le Parlement, il restera au Gouvernement à prendre une série d'arrêtés d'exécution qui donneront substance – et souvent orientation – au CoDT.

■ **Benjamin Assouad**

Tuyauterie

Peut-être êtes-vous familiers de libellés tels que « *Le Gouvernement arrête la liste...* », « *Le Gouvernement fixe les conditions...* », « *Le Gouvernement arrête les modalités...* », etc. : ces phrases annoncent la présence obligatoire, en complément du décret, d'articles établissant les modalités de mise en œuvre des normes qu'il contient. Au final, ces arrêtés portent bien leur nom d'« *arrêtés d'exécution* » dès lors qu'ils permettent « l'exécution » effective du décret ; sans arrêté(s), les dispositions décrétales qui impliquent l'adoption d'un arrêté ne pourront pas être mises en application...

In fine, la partie réglementaire du Code est tout aussi importante que sa partie décrétale... et vice-versa ! Les arrêtés d'exécution sont la tuyauterie aussi complexe qu'indispensable grâce à laquelle le texte législatif ne reste pas lettre morte. En leur absence, il devient très malaisé d'évaluer la justesse et l'opportunité de dispositions présentées dans un projet de décret. C'est la raison pour laquelle, dans son avis sur le projet de CoDT, Inter-Environnement Wallonie regrette que les arrêtés d'exécution du Gouvernement wallon ne soient pas joints au projet de décret.

■ **Jean-Fraçois Pütz**

CCATM

Quand tout fonctionne à merveille, pourquoi tout réinventer ? On pourrait penser que c'est cette ligne de conduite qui a guidé la plume du législateur lorsqu'il s'est agi d'intégrer dans le projet de CoDT les dispositions relatives aux CCATM. Car si tout change – ou quasi – dans ce projet de Code, les dispositions en question demeurent, elles, étrangement immuables. Même leur nom ne bouge pas. Alors que le Code n'est plus celui de l'AT (aménagement du territoire) mais celui du DT (développement territorial), les commissions communales, elles, restent dites « *de l'Aménagement du Territoire* »... A croire que le législateur est convaincu que tout fonctionne à merveille dans ces assemblées citoyennes compétentes pour remettre des avis au niveau communal. A minima, il semble que les maux de ces nobles instances, dont il est fait régulièrement écho, sont bien moins graves que ceux de l'ensemble des autres dispositifs du CWATUPE.

■ **Benjamin Assouad**

Nos prochaines FORMATIONS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Débats en Aménagement du Territoire

Mercredi 11 septembre : « Enquête publique sur le SDER »

Mercredi 20 novembre : « Le permis d'urbanisation »

Mardis du territoire

Mardi 17 septembre : « Noyaux d'habitat »

Mardi 1^{er} octobre : « La CCATM, cette commission que le monde nous envie »

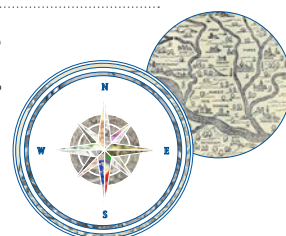
Mardi 15 octobre : « Les circuits courts »

Mardi 5 novembre : « Le financement des communes »

Mardi 19 novembre : « Le SDER vu depuis Bruxelles »

S'inscrire aux formations : s.rouard@iew.be

Plus d'infos : 081 390 750 ou s.rouard@iew.be





Une réforme qui inquiète

La révision du CWATUPE est (enfin) sur les rails. Une lecture attentive du texte proposé empêche toutefois de se réjouir tant l'angle choisi pour cette révision pose question.

Un des grands chantiers de la législature, la révision du CWATUPE (Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie), s'est accélérée depuis le 18 avril 2013. Ce jour-là, le Gouvernement wallon adopta en première lecture l'avant-projet de décret instaurant le CoDT (Code du Développement Territorial). C'est peu dire que la lecture de ce CoDT interpelle. Partant du constat qu'il y avait trop de règles dans le CWATUPE, au lieu d'améliorer le contenu et l'articulation de celles-ci, le Gouvernement wallon a décidé de supprimer leur caractère fonctionnel.

Ce qui nous conduit vers un texte moins réglementaire et plus indicatif, un changement qui est tout sauf anodin.

Aménager le territoire, c'est organiser au mieux la coexistence des acteurs, dans le sens de l'intérêt général. Il faut pour cela oser aller au-delà des intérêts individuels. Le texte approuvé en première lecture ne nous semble malheureusement pas imprégné de cette détermination politique nécessaire, de cette direction assumée consubstantielle à l'action publique. La réécriture du CWATUPE semble remettre en cause ce qui a fait l'essence même de l'aménagement du territoire wallon depuis trente ans. A moins d'un revirement réel en deuxième et troisième lectures, cette révision apparaît comme une occasion manquée de répondre à des enjeux cruciaux, dont la participation citoyenne et la protection de l'environnement. Pire, cette réécriture pourrait augurer une dégradation réelle, tant dans l'ambition des poli-

tiques d'aménagement du territoire que dans le niveau de protection de l'environnement en Wallonie.

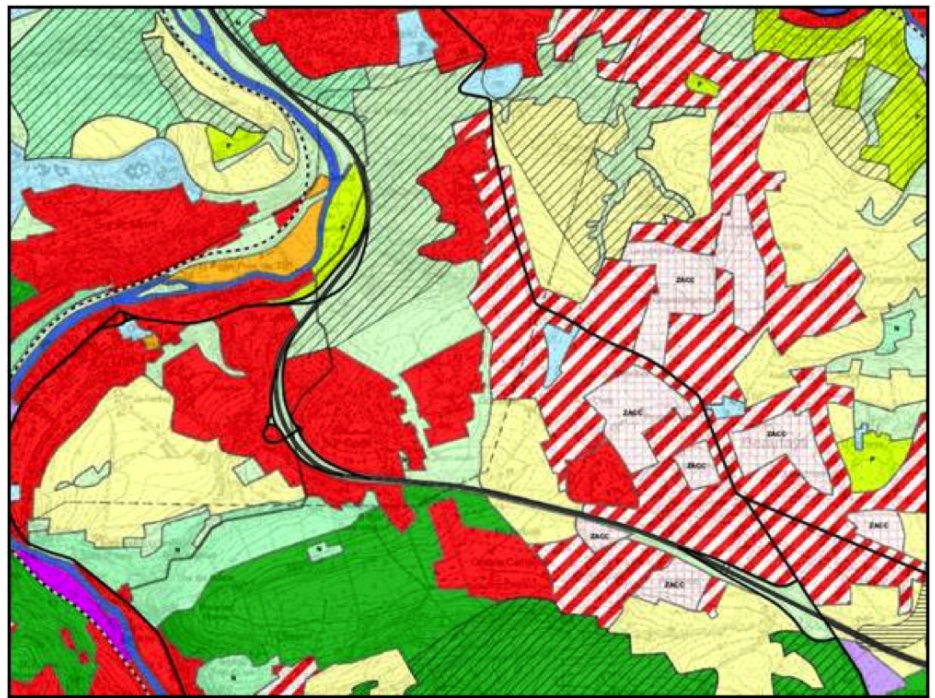
Au revoir, aménagement du territoire ?

Le système d'aménagement du territoire hybride du CWATUPE prévoyait que les outils d'orientation tels que schéma de développement de l'espace régional, schéma de structure communal, rapport urbanistique et environnemental, éclairent et orientent les documents contraignants que sont les plans de secteur, plans communaux d'aménagement, règlements régionaux et communaux d'urbanisme...

Le CoDT adopté en première lecture suit un tout autre paradigme : les pouvoirs publics mettent en place un cadre planologique essentiellement indicatif. Les règlements d'urbanisme sont remplacés par des « guides », les plans communaux et les rapports urbanistiques

et environnementaux deviennent les « schémas d'urbanisation ». Le schéma de structure communal, déjà indicatif, est quant à lui converti en « schéma de développement communal ». Le CoDT conférerait valeur réglementaire à deux objets planologiques, désormais distincts au niveau de leurs modalités d'élaboration: d'une part, le plan de secteur et, d'autre part, une liste revue et corrigée de périmètres, incluant le tout nouveau « *périmètre U* ». Seraient également conservées des normes contraignantes techniques qui jouiraient d'un statut particulier dans l'ensemble des ex-règlements régionaux et communaux d'urbanisme devenus guides et donc indicatifs. Sans aller plus loin dans l'analyse, on peut donc noter avec étonnement que les normes urbanistiques, qui permettent aux communes de veiller à la cohérence de leur bâti, ne sont désormais plus qu'indicatives...

Au travers de ce changement de paradigme se profile une question: le Gouvernement wallon veut-il toujours faire de l'aménagement du territoire? Il a décidé de parler désormais d'« *urbanisme de projet* ». Mais l'avant-projet de Code dotait-il tous les niveaux de pouvoir des outils leur permettant de s'organiser et d'arbitrer les divergences entre les intérêts? Au jeu de la « *main invisible* », pas sûr que le plus faible triomphe... Ce qui paraît certain,



Extrait du Plan de Secteur, un des rares documents demeurant contraignant.

par contre, c'est que le texte dans son état actuel diminue la capacité des pouvoirs publics, régionaux et communaux, à faire de l'aménagement du territoire. Cette quasi-disparition du cadre à valeur contraignante aura des implications en matière d'instruction et de délivrance des permis. En effet, on ne déroge pas à un document d'orientation, on s'en « *écarte* » et l'« *écart* » astreint à respecter la philosophie générale de l'outil mais pas ses dispositions en tant que telles. On peut/on doit s'interroger sur l'utilisation qui sera faite de ce nouveau

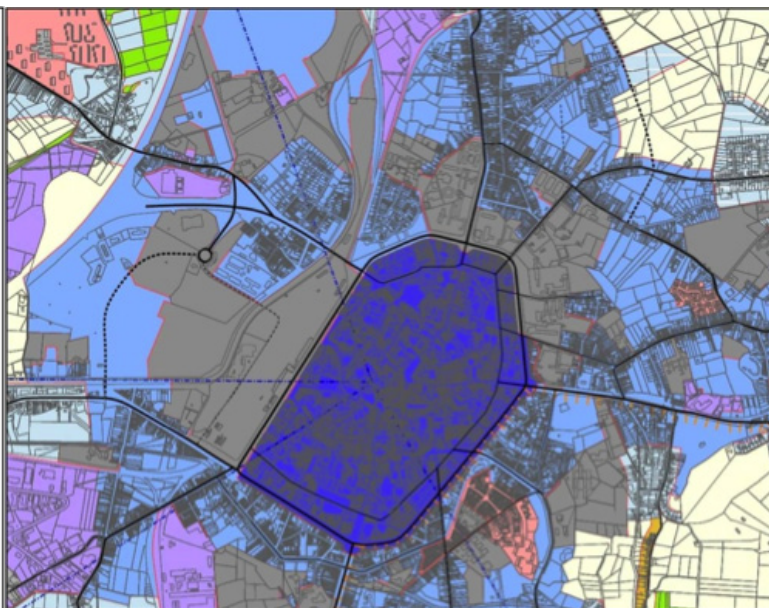
paradigme et, partant de là, sur ce qu'il permettra *in fine* de laisser faire. Faut-il voir là de la naïveté ou un choix délibéré de déréguler l'aménagement du territoire? Toujours est-il que l'avant-projet de texte institutionnalise une politique du cas par cas, la mise en place d'une législation d'opportunité, encore plus opaque qu'aujourd'hui. Or, l'opacité, c'était un reproche unanime à l'égard du CWATUPE lors de son évaluation... Si le Gouvernement a considéré que le CWATUPE contenait trop de

Article V. A. 3. 3. EMPRISE PREDOMINANTE DE BATISSE : VOLUMES PRINCIPAUX ET SECONDAIRES

- § 1 **Maintien des fronts de bâtisse existants** Les fronts de bâtisse existants sont maintenus dans la situation de l'état de fait.
- § 2 **Nouveaux volumes principaux / implantation** Les nouveaux volumes principaux sont implantés sur l'alignement ou sur un front de bâtisse obligatoire en recul de l'alignement, ou encore sur le front de bâtisse existant de fait.
- § 3 **Limitation à l'arrière** L'emprise prédominante de bâtisse pour une construction nouvelle est limitée vers l'arrière par des plans verticaux élevés parallèlement aux plans des façades avant, à une distance de 15 mètres de ceux-ci. La profondeur maximale d'un nouveau volume principal, mesurée perpendiculairement à la façade avant, est limitée à 13 mètres. La profondeur de tout volume principal existant doit être maintenue.
- § 4 **Façades arrières / principe de raccord harmonieux** Toute nouvelle façade arrière doit être implantée de manière à assurer un raccord harmonieux avec les façades arrière des constructions voisines, en particulier lorsque les façades ne se trouvent pas dans un même plan. Le respect de cette dernière prescription peut impliquer que la profondeur construite, au niveau de ces raccords, doit être inférieure à celle prévue au § 3, en particulier lorsque la profondeur des constructions voisines est moindre.
- § 5 **Travaux admis en volume dépassant** La restauration ou la transformation des immeubles partiellement ou entièrement construits à l'extérieur de l'emprise prédominante de bâtisse peuvent être autorisés.
- § 6 **Etendue des constructions en sous-sol** Les constructions en sous-sol ne peuvent s'étendre sur une distance supérieure à 18 mètres, mesurés à partir des plans des façades avant.

Article V. A. 3. 4. EMPRISE PREDOMINANTE DE BATISSE : VOLUMES PRINCIPAUX, MITOYENNETE

- § 1 **Principe de construction en ordre fermé** Les volumes principaux sont implantés sur les limites mitoyennes latérales. Leur développement se fait en ordre fermé. Il est admis de s'écarter de cette obligation dans les cas où l'ordre ouvert confirme un état de fait historique, mais les volumes secondaires sont de toute manière implantés contre les façades arrières des volumes principaux.



Règlement Communal d'Urbanisme de Mons. L'essentiel de ses prescriptions deviendront indicatives.

règles et des règles de mauvaise qualité, cela n'impliquait pas pour autant de les éliminer de but en blanc, ni de les commuer en un arsenal indicatif dont les dispositions, largement sujettes à interprétation, présagent d'une grande difficulté à manier le prescrit pour tous ceux dont ce sera la tâche quotidienne.

Piste pour améliorer le Code

Les villages et villes de Wallonie ont les qualités de leurs caractères. Ceux-ci consistent par exemple en une modulation particulière dans l'utilisation de matériaux et le choix d'une volumétrie. Si le CWATUPE et les outils qu'il instituait allaient peut-être trop loin dans le détail architectural, il ne faut pas pour autant vouloir tout supprimer. Des normes urbanistiques doivent être ajoutées aux normes techniques demeurées contraignantes.

Appréciation à géométrie variable

Le CWATUPE encore en vigueur fait reposer la planologie sur la conformité de tout projet aux plans et règlements et son respect de la philosophie générale des outils. Un projet se doit d'être « dans les clous » du système planologique. S'il n'y est pas, il peut disposer d'une dérogation, demandée et accordée en bonne et due forme.

L'avant-projet de Code propose de sortir de ce système. Le cadre auquel se référer serait désormais une série d'outils indicatifs qui compteront vingt, cinquante, parfois cent objectifs. Le demandeur pourra faire son « shopping » parmi eux pour démontrer à quel point son projet colle à ces outils d'orientation. Chaque demande de permis devra justifier ses écarts par rapport aux guides et schémas et il appartiendra à l'autorité compétente de décider si oui ou non ces écarts sont acceptables. On peut/on doit craindre une géométrie très variable entre la motivation des demandeurs et l'appréciation par les différentes instances que le CoDT prévoit d'impliquer dans la décision. Un écart à Tournai sera-t-il considéré comme un écart à Beauvechain? Ce qui sera considéré comme bien motivé à Arlon sera-t-il reçu de la même manière à Huy? Quelle source abondante d'insécurité juridique!

Pistes pour améliorer le Code

- S'écarter d'un outil d'orientation devrait être exceptionnel. Les balises associées au respect des documents à valeur indicative doivent être renforcées.
- La notion d'« écart » doit être définie précisément. Les critères motivant une acceptation de ces écarts doivent être explicités et reformulés (art. D.II.13). Ils doivent permettre de discriminer les projets de façon limpide

Quid de la participation ?

La participation ne sort pas non plus indemne de ce changement de paradigme. Les articles afférents du CoDT renverront au Code de l'Environnement, sans en exposer le texte.

Dans le système d'aménagement du territoire actuel, il y a aujourd'hui enquête publique dans des cas bien spécifiques :

- soit la demande de permis unique porte sur un projet de classe 1 ou, si l'autorité compétente l'estime, de classe 2, conformément au Code de l'Environnement ;
- soit la demande de permis d'urbanisme porte sur un projet ressortant à la liste arrêtée dans l'article 330 du CWATUPE ;
- soit la demande de permis porte sur un projet en dérogation d'un outil à valeur réglementaire.

Le CoDT revoit ce modèle et laisse planer l'incertitude sur les différentes demandes de permis qui seront soumises à enquête publique. Faute d'information claire, il n'existe aucune garantie à ce stade... Limiter le champ d'application des demandes de permis soumises à enquête publique serait extrêmement préjudiciable.

Concernant les enquêtes publiques liées à des projets en dérogation, rien n'est prévu. Une absence à considérer dans le nouveau contexte juridique, où le principe de dérogation en tant que tel tendrait à disparaître « *faute de combattants* », les plans communaux d'aménagement ainsi que les règlements régionaux et communaux devenant indicatifs.

Enfin, la « *consultation de voisinage* » qui fait son apparition dans la partie décrétable du Code éveille une crainte majeure en tant que nouvelle forme

de participation (pour autant qu'on puisse parler de participation).

Ce recul sur plusieurs fronts en termes de participation n'est pas acceptable. Si le projet n'est porté que par les promoteurs et les développeurs, ce nouveau Code ne constituera en rien une avancée. A *contrario*, il conviendrait d'instaurer un aménagement du territoire qui se montre dynamique, interactif et attentif aux fonctions dites « faibles », qui ne soit pas la simple somme de projets particuliers.

Pistes pour améliorer le Code

- Tout écart à un outil d'orientation doit faire l'objet d'une enquête publique, de la même manière qu'une dérogation vis-à-vis d'un outil contraignant.
- La notion de « consultation de voisinage » (art. D.IV.44) doit être supprimée. L'enquête publique doit demeurer l'outil formel de la participation dans les procédures de demande de permis.

Périmètres U : bonne intention mais...

Une des innovations du CoDT, c'est le « *périmètre U* », périmètre institué par le Gouvernement wallon pour développer les lieux de centralité. Ultime avatar lexical d'une série où les « *territoires centraux* » ont succédé aux « *noyaux d'habitat* », le périmètre U serait activé par toute commune intéressée grâce à l'adoption d'un schéma de développement communal concernant l'entièreté de son territoire ou l'aire délimitée par le périmètre U. L'objectif est ouvertement d'amorcer un « retour en ville » des nouveaux développements urbanistiques via une politique de discrimination positive à l'intérieur de ces périmètres U. L'objectif est louable mais la méthode choisie pose question. En effet, la discrimination positive qu'organise le périmètre U est une simplification à l'extrême des contraintes urbanistiques antérieures liées à ces zones ; ces périmètres U permettent donc *de facto* le déverrouillage planologique de territoires donnés. Le Plan de secteur y est gommé, sans distinction entre des

ANNEXE 26 (Article 337)

ENQUÊTE PUBLIQUE
AVIS
URBANISME


VILLE DE NAMUR

Réf. Dossier : n°WEP8860/197/2008
 Base légale de l'enquête publique : Article 330, 2 du C.W.A.T.U.P.E.

L'Administration communale fait savoir que la s.a. **DINANT MEUSE**, dont les bureaux se trouvent à **1050 BRUXELLES, Avenue Louise, 287/1**, a introduit une demande de permis d'urbanisme, ayant trait à un terrain sis à **WÉPION, Chaussée de Dinant** et paraissant cadastré section D n°775a.

Cette demande de permis d'urbanisme doit être soumise aux formalités d'enquête publique durant la période allant du **23 mai 2008 au 06 juin 2008 inclus**, prescrites par l'article 330, 2 du CWATUPE.

Le projet consiste en la **démolition d'un restaurant avec 2 bâtiments de garages et la construction de 2 immeubles avec un total de 12 appartements** et présente les caractéristiques suivantes : la construction de bâtiments dont la profondeur, mesurée à partir de l'alignement ou du front de bâtisse lorsque les constructions voisines ne sont pas implantées sur l'alignement, est supérieure à 15 mètres et dépasse de plus de 4 mètres les bâtiments situés sur les parcelles contiguës, la transformation de bâtiments ayant pour effet de placer ceux-ci dans les mêmes conditions.

Reclamations et observations écrites – (Art. 339)
 Les réclamations et observations écrites sont à envoyer durant la période d'enquête publique susvisée, à l'adresse suivante : **VILLE DE NAMUR - Collège communal - Service Urbanisme - Hôtel de Ville de et à 5000 Namur** (☎ 081/246.338 – 081/246.339).
 Seules les réclamations et observations dont la date d'envoi ou de réception sera comprise dans la période d'enquête publique susvisée pourront être valablement prises en compte.

Reclamations, observations orales et consultation de la demande – (Art. 338, Al. 1-2)
 Les réclamations et observations orales peuvent être formulées et le dossier de demande de permis d'urbanisme consulté, durant la période d'enquête publique susvisée, tous les jours ouvrables, sauf le samedi, de 08h à 12h et le **27 mai 2008** de 08h à 12h et de 13h30 à 20h auprès du Service technique communal de l'Urbanisme dont les locaux sont situés en l'Hôtel de Ville, Aile A (2^{ème} étage) où des explications techniques peuvent être fournies.

A Namur, le 16 mai 2008

Par délégation
 Pour le Chef de Service absent,
 (s) **JOHAN GIOT**
 Service de l'Urbanisme - Hôtel de Ville de et à 5000 Namur - Aile Boveresse (2^{ème} étage)
 C.W.A.T.U.P.E. : Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine et de l'Energie

L'Echevin,
 (s) **A. GAVROY**

Affiche d'enquête publique. Avec le CoDT, l'outil roi de la participation risque de devenir de moins en moins fréquents.

zones urbanisables ou non urbanisables. Ici, il n'y a plus que le schéma de développement communal qui régit – oriente – l'urbanisation.

Il y a, semble-t-il, dans le chef du Gouvernement l'espoir que les nouveaux développements immobiliers viendront dans les centres y augmenter la densité et y renforcer la mixité. Des outils de politique foncière consolidés sont d'ailleurs couplés au périmètre U. On peut/on doit toutefois émettre de fortes réserves sur cette perspective. Le principal problème de la faible attractivité urbanistique des centres ne se limite effectivement pas aux contraintes

urbanistiques légales qui y sont actives. Bien d'autres réalités s'y avèrent nettement plus contraignantes pour un demandeur :

- coût élevé des terrains ;
- morcellement et complexité parcellaire ;
- complexité urbanistique de fait (voiries, constructions, réseau de transport de fluides, d'énergie, télécommunications) ;
- pénurie de terrains vierges urbanisables ;
- pollution des terrains disponibles ;
- divergence des attentes immobilières de la population.

Dès lors, assortir le périmètre U d'une « vidange » de la situation de droit et d'une contrainte foncière ne touchera pas suffisamment le cœur du problème...

Paradoxalement, le CoDT, loin de contraindre davantage les développeurs dans leurs projets de construction hors périmètre U, leur facilite plutôt la tâche. En effet, beaucoup d'espace urbanisable subsistera au plan de secteur, en particulier en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural, hors des centralités qui seront définies par les périmètres U. Cet espace, les développeurs auront tout loisir d'y construire de manière aussi peu parcimonieuse qu'aujourd'hui. Cela leur sera même plus aisé qu'avec le CWATUPE actuel puisque les documents contraignants qui limitent un tant soit peu leur appétit deviendraient indicatifs. Sans parler des objectifs du nouveau SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) qui n'ont pas abordé la question...

Pistes pour améliorer le Code

- Le niveau de contrainte planologique hors des périmètres U doit être augmenté, proportionnellement à la baisse du niveau de contrainte dans ce périmètre. Cela passe par un changement global des dispositions du livre I, avec en particulier un renforcement du caractère impératif des documents planologiques hors périmètre U.
- La réaffectation en zone urbanisable de terrains en zone non urbanisable sis dans un périmètre U doit être compensée planologiquement hors périmètre U, en remembrant le foncier pour conforter le recentrage de l'urbanisation.
- Les plus-values foncières liées à la réaffectation en zone urbanisable de terrains en zone non urbanisable sis dans les périmètres U doivent faire l'objet d'une captation publique. Cet apport financier devra servir une politique foncière hors périmètre U, visant le recentrage de l'urbanisation.

Benjamin Assouad

Pour consulter l'avis officiel intégral de la Fédération Inter-Environnement Wallonie sur le projet de CoDT, il vous suffit d'en faire la demande à Benjamin Assouad (b.assouad@iew.be).



© www.trekearth.com

Vue panoramique de Namur, depuis la Citadelle, à la confluence entre Sambre et Meuse. À gauche, le quai de Sambre longeant la rue des Brasseurs ; au centre, le parking du Grognon, le Parlement logé dans l'Hospice Saint-Gilles ; de l'autre côté du fleuve, Jambes. Montage photo posté sur Internet par « Frédéric » en 2004.

Le développement territorial selon Namur2080 :

l'intérêt collectif et la qualité de vie au cœur des procédures



NAMUR2080

Membre fondateur d'Inter-Environnement Wallonie, l'asbl Namur80 naquit en 1969 dans le tumulte des démolitions du quartier Notre-Dame, à la confluence entre Sambre et Meuse. Entretien avec Geoffrey Caruso, le nouveau président de l'association, et Franz Bodart, membre de longue date et président sortant.

La Lettre des CCATM : Depuis le début 2013, votre association s'est rebaptisée « Namur2080 ». Votre « fond de commerce », le sens de votre action, a-t-il changé lui aussi ?

Namur2080 : Non. Nous avons toujours été attentifs aux outils en place – ou à créer – pour garder une dimension humaine au cadre de vie. Ce n'est pas un hasard si, après que nous ayons réussi, avec d'autres Namurois, à empêcher que le massacre du Grognon se propage à la rue des Brasseurs, ce quartier est devenu l'une des premières opérations de Rénovation Urbaine : l'intervention prioritaire des pouvoirs publics dans une démarche de redéveloppement en profondeur d'un quartier dégradé, cela n'existait pas auparavant. De même, la concertation entre les pouvoirs publics et les citoyens qui s'est mise en place à l'époque à Namur a servi de modèle pour les actuelles CCATM.

Croyez-vous qu'aujourd'hui encore les revendications portées par le monde associatif soient productrices de changement ?

Nous portons toujours un regard critique et curieux sur les projets en cours, dans un souci de participation, parce que nous sommes convaincus de la richesse des apports citoyens et de leur pertinence quant à l'intérêt collectif. Nous estimons aussi que de grands efforts restent à faire sur le plan du raisonnement global, de la transversalité, de l'intégration de l'environnement dans les projets et que le

monde associatif est, là aussi, porteur d'innovations.

L'approche de Namur2080 vis-à-vis du vieux CWATUPE et du CoDT en gestation, c'est donc surtout une attention toute particulière vis-à-vis des outils et des procédures ?

Oui. La population se tient à l'écart de ces procédures par méconnaissance alors qu'elle est appelée à donner son opinion dans le cadre des enquêtes publiques. Par exemple, très peu de monde s'était déplacé dans les locaux de l'administration communale pour examiner le dossier du **Périmètre de Remembrement Urbain** du quartier de la gare. Il a fallu une pétition pour que, tout à coup, douze mille Namurois signent contre la suppression du Square Léopold ! Des citoyens qui ont également émis de nombreux commentaires, souvent bien argumentés, montrant leur capacité à imbriquer justement plusieurs composantes de l'aménagement urbain, très loin d'une attitude faite de *nimbysme* ou de simplisme.

Quelle est votre position vis-à-vis du déplacement de la gare des bus au-dessus de la gare des trains ?

De toute évidence, le bâtiment « Le Namur », avec sa gare des bus, ses bureaux, sa galerie commerçante en déclin et ses parkings sur plusieurs étages, nécessite une réhabilitation complète. Nous ne pouvons pas pour autant accepter que différents types de permis ou de périmètres soient successivement brandis pour servir « la »

solution d'une gare des bus perchée au-dessus de la gare des trains. La faisabilité technique du projet n'en fait pas automatiquement un objet utile et raisonnable.

Le Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) pouvait-il selon vous être un outil adéquat ?

La réflexion liée au **Périmètre de Remembrement Urbain** du quartier de la gare doit être stratégique et dynamique. L'ensemble des projets en gestation en bordure Nord de la Corbeille, le long du chemin de fer, représente une opportunité pour que la Ville se déploie et renforce sa structure interne. Entre le **Schéma de Structure Communale** et le seul aménagement de la dalle de la gare et du Square Léopold, on sent bien qu'il manque un niveau de réflexion pour aménager le quartier dans une optique de long terme. Le PRU aurait très bien pu jouer ce rôle s'il avait été conçu de manière plus stratégique qu'opérationnelle et s'il était moins géographiquement limité. Nous sommes d'ailleurs d'accord avec la majorité des objectifs énoncés dans le PRU mais son périmètre d'action est bien trop réduit pour que ces objectifs soient effectivement rencontrés et pour que les incidences des projets soient effectivement prises en charge.

Le Square Léopold et la gare des bus périurbains se trouvent sur un îlot assigné par le plan de secteur à un usage public et communautaire.



Que pensez-vous du fait que la société City-Mall aie récemment loué l'entière de cet îlot à la Ville en vue d'y établir son projet de centre commercial « Côté Verre »?

Vis-à-vis du projet de centre commercial, il faut rappeler que notre association s'est toujours vivement opposée au développement de centres commerciaux de périphérie, avec l'exemple notable des recours à l'encontre des deux permis uniques délivrés pour le projet Citta Verde de Farciennes. Mais cela ne rend pas acceptable à nos yeux un centre commercial qui s'installerait en centre ville en choisissant un îlot dont la fonction est de rendre un service public! Va-t-on se mettre à accepter tous les centres commerciaux urbains, juste parce qu'ils sont urbains? Il faut prendre en charge l'équilibrage sur le territoire wallon et les impacts divers à l'échelle régionale, en matière d'emploi, de mobilité des travailleurs, des clients, des livraisons. Il faudrait qu'une **commission indépendante** examine les dossiers et rende un avis pour assurer ce bon équilibre et leur bonne intégration locale.

Sur la question de l'îlot repris en zone de « service public » au plan de secteur, Namur2080 juge très insuffisant qu'une commune puisse justifier d'un changement d'affectation au plan de secteur en citant quelques lignes du **SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional)**. On peut être en faveur d'un recentrage des activités commerciales tout en ne souhaitant pas une telle conversion car l'espace public (en particulier non occupé par des voitures) est une denrée très rare et un élément essentiel du retour en ville des ménages (autre objectif du SDER !). Un lieu à vocation publique devrait garder cette qualité publique à travers diverses activités.

Namur, une ville verte en passe de se minéraliser ?

Il faut être vigilants car la combinaison des différents chantiers réduit les surfaces perméables, les constructions hautes cachent petit-à-petit les collines vertes qui ceignent la ville. Ces collines ont tendance, elles aussi, à davantage s'urbaniser. Même la rive de Meuse, à Jambes, pour laquelle il existe un **Règlement Communal d'Urbanisme** auquel nous avons apporté toute notre énergie, se



Une des propositions de Namur2080 pour réorganiser les déplacements autour de la gare de Namur et préserver le Parc Léopold : enterrer la circulation automobile depuis le pont de Louvain, à droite de l'image, jusqu'au-delà de la gare, à l'ouest.

meuble insidieusement de buildings et voit disparaître les jardins. Namur2080 avait à ce propos lancé le concept de « littoralisation des bords de Meuse » tant la ressemblance avec la digue d'Ostende est frappante. Reconstruire la ville sur la ville ne signifie pas pour nous qu'il faille abandonner les petits et moyens espaces verts de proximité : ils offrent justement des respirations essentielles à une ville densifiée.

Vous avez adressé, fin 2012, une note à la commune de Namur pour faire connaître vos propositions...

Oui, parce que le débat en vaut vraiment la peine. Le projet de revitalisation du quartier de la gare est un dossier majeur. Nous proposons une autre vision, qui n'a pas la prétention d'être « à prendre ou à laisser » mais bien de contribuer à un changement de perspective suffisamment significatif. Nous espérons que le nouveau Collège fera preuve d'une écoute constructive et osera remettre en question les options directrices qui ne semblent convenir ni à l'ambition que ce quartier pourrait porter pour Namur dans le long terme, ni au désir qu'ont déclaré citoyens et visiteurs d'y maintenir un espace arboré de qualité, ni enfin à la nécessaire reconnexion de la Corbeille avec le quartier de Bomel, au-delà des rails.

Nous souhaitons que Namur joue pleinement la carte d'un espace public de grande valeur afin de poursuivre sa différenciation par rapport aux autres villes.

Namur2080 semble bien partie pour mener sa « réflexion de terrain » de longues années encore...

Bien sûr ! Pour l'heure, nous sommes sceptiques quant au texte du CoDT. Il nous donne l'impression que, désormais, le projet prime sur le bon aménagement

des lieux. Comme si l'important était d'avoir des projets et que leur agencement importait peu.

Dans le même temps, nous sommes des fans du SDER car il est essentiel à une démarche prospective au niveau régional et parce que, comme suggéré plus haut, c'est à l'échelle régionale que doivent être opérées des politiques territoriales ayant des impacts locaux forts comme les centres commerciaux.

Peut-être sommes-nous trop critiques ou naïfs mais il nous semble qu'on s'éloigne des démarches scientifiques en aménagement du territoire. Non pas que les avis techniques ne soient pas scientifiques. C'est plutôt la construction de la décision elle-même qui manque de méthode : on se précipite dans des procédures permettant le morcellement des projets, on évite le dialogue public... On s'intéresse finalement si peu à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme qu'une culture de la qualité peine à émerger.

Propos recueillis par Hélène Ancion

En savoir plus :

- <http://namurparcleopold.be/>
- « **Rénover et revitaliser les centres urbains en Wallonie, Vade-mecum de la rénovation et de la revitalisation urbaine** », brochure réalisée par le Centre d'Études en Aménagement du Territoire de l'UCL (CREAT) pour le Service public de Wallonie – DG04, publiée en 2010. Disponible auprès du SPW, elle est également téléchargeable en suivant ce lien : http://dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/DGATLP/Dwnld/Publications/renover_revitaliser.pdf



Implanté au cœur de la ville, en connection directe avec les réseaux de transports publics (gares SNCB et TEC), le bâtiment du MET (le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports) constitue une concrétisation parfaite des principes de la localisation ABC. Un exemple malheureusement trop rare en Wallonie.

Le défi d'une mobilité maîtrisée

L'avant-projet de décret qui formera le Code du Développement Territorial énonce en son article 1^{er} un objectif et un principe qui peuvent paraître contradictoires. Comment, en effet, «répondre aux besoins de mobilité», sans cesse grandissant, et en même temps «maîtriser la mobilité» ? C'est pourtant possible : il faut contenir, voire réduire, les besoins de mobilité. Ce que seule une politique du développement territorial pensée en lien avec les enjeux de mobilité peut permettre d'atteindre. Est-ce bien le cas à travers le CoDT ?

Les arguments qui plaident en faveur d'une maîtrise de la mobilité sont nombreux et bien connus. Il y a bien entendu l'impact environnemental de nos nombreux déplacements : les émissions CO₂ du secteur du transport poursuivent leur croissance contrairement aux autres sources d'émissions (industrie, logement) ; la concentration de polluants locaux dans l'air (oxydes d'azote et particule fines émis principalement par le transport routier) reste problématique en Belgique (au-dessus des plafonds européens) ; l'impact du bruit issu du trafic sur notre santé est clairement établi ; etc.

Outre ses effets néfastes sur l'environnement, notre système de transport a également des impacts négatifs sur l'économie et la qualité de vie : congestion, stress, accidents routiers, coûts des infrastructures de transport, obésité, etc. Il est donc indispensable et urgent que les politiques d'améliorations technologiques («mieux») et de report modal («autrement») soient complétées par d'autres visant une réduction des besoins de mobilité («moins»).

Réduire la demande de mobilité apparaît souvent comme une entrave à un droit fondamental : pouvoir se déplacer librement. Pourtant, beaucoup vivent

mal ce qui est devenu une obligation de se déplacer sans cesse. Peu de gens souhaitent bouger davantage encore ; par contre, tous veulent avoir un meilleur accès aux biens et aux services. Il serait donc plus judicieux de parler des besoins d'accessibilité de la collectivité plutôt que des besoins de mobilité de celle-ci. Penser en termes d'accessibilité permet de sortir de l'apparente contradiction évoquée en introduction et qui apparaissait également dans les objectifs proclamés du nouveau Schéma de Développement de l'Espace Régional : il ne doit pas être question « *de développer des transports durables pour un territoire mieux aménagé* » mais bien de « *mieux aménager un territoire pour permettre le développement des transports plus durables* ».

Tant le SDER que le CoDT s'avérant peu explicites sur le sujet, il est intéressant de regarder comment cette politique de maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire a été mise en œuvre dans des pays voisins.

La «localisation ABC» des Pays-Bas

Adoptée par le Parlement néerlandais en 1993, la politique de localisation ABC peut se résumer par « *la bonne*

entreprise au bon endroit ». Cette politique, qui intègre autant les déplacements des personnes que des marchandises, est basée sur le fait que les besoins de mobilité et d'accessibilité aux infrastructures de transport diffèrent d'une entreprise à l'autre.

La politique ABC classe le territoire en trois « profils d'accessibilité » et identifie les sites ne correspondant pas à ces trois profils par un « R » (voir tableau). Ensuite, les entreprises sont caractérisées selon les attributs qui influencent leur génération de déplacements et leurs besoins de mobilité, comme le volume de livraison de marchandises, l'affluence de clients ou l'espace occupé par employé. Ainsi, les entreprises identifiées en profil A, c'est-à-dire comptant un nombre important d'employés occupant peu d'espace et recevant plusieurs visiteurs par jours doivent être localisées à proximité des infrastructures de transport public, sur un site A.

Cette politique a démontré son efficacité : dans le cas d'entreprises relocalisées d'un site R ou C à un site B ou A, le changement modal vers les transports publics a atteint jusqu'à 70%.

La politique ABC en tant qu'outil contraignant a malheureusement été



Sites	Accessibilité	Critères précis	Cases de stationnement	Localisation type
A	Très accessibles en transports publics, situés généralement près des gares, des nœuds de transports et des trajets de transport collectif à haute fréquence.	Être à moins de 1200 mètres d'une gare centrale, à moins d'être à moins de 300 mètres d'un arrêt d'autobus (ils peuvent alors être à moins de 1800 mètres de la gare) ou d'un arrêt de métro ou de tramway (2000 mètres).	Pas plus d'une case de stationnement pour 10 employés	Centres
B	Combinent une desserte <i>acceptable</i> en transports publics et une bonne desserte par le réseau routier.	Ne pas répondre aux critères des sites A. Être à moins de 800 mètres d'une gare ou d'un arrêt de transport public. Être à moins de 2000 mètres d'une autoroute ou à moins de 500 mètres d'une boulevard urbain	Pas plus d'une case de stationnement pour 5 employés.	Relativement rapproché des centres.
C	Lieux peu ou pas desservis par les transports publics, mais bien desservis par les réseaux routiers.	Ne pas répondre aux critères des sites A et B. Être à moins de 2000 mètres d'une autoroute.	Pas de norme.	Périphérie.
R	Mal desservis par les réseaux public et routier.	Ne pas répondre aux critères des sites A, B et C.	Pas de norme.	Périphérie éloignée des centres et des axes routiers majeurs

Les types de localisation de la politique ABC

Tableau modifié d'après Martens et Griethuysens (1999), Roussel et Theys (1999)

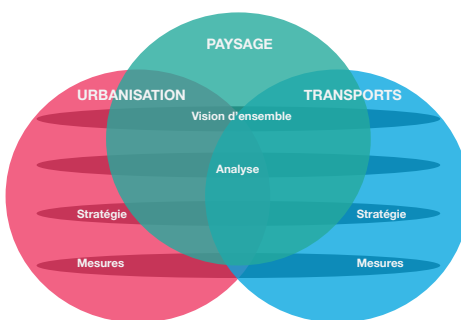
abandonnée ; les municipalités n'appréciaient pas de perdre des entreprises faute de sites compatibles avec leur profil. Cette politique guide encore de façon implicite les décisions des pouvoirs provinciaux et locaux mais ce sont dorénavant les paliers locaux et régionaux qui définissent les normes pour les types de localisation.

La politique ABC néerlandaise a inspiré des outils d'aide à la décision en aménagement du territoire en Suisse. Ainsi, dans le canton de Vaud, un questionnaire ABC a été élaboré et est rempli au début de tout projet immobilier, en ce compris des projets de logement, d'activités de loisirs ou d'équipements publics, afin de vérifier sa conformité au schéma directeur.

Dans cette variante, on a ajouté deux profils d'accessibilité. Le profil M combine une très bonne accessibilité en transports publics et en transport individuel, par exemple des centres commerciaux ; les sites H ont une accessibilité modeste en transports publics, par exemple des zones de logement. En plus d'être utile lors de l'évaluation de projets particuliers, cette méthode ABC est efficace dans la définition des affectations du territoire en évitant que des projets d'aménagement ne créent des besoins d'infrastructures qui ne pourraient être comblés (comme les infrastructures de transport en commun).

Les projets « agglomération, transport et urbanisation »

En Suisse, la Confédération encourage les cantons et communes à élaborer un projet d'agglomération qui contienne tous les éléments décisifs pour une coordination des transports et de l'urbanisme. C'est d'ailleurs une condition *sine qua non* pour obtenir le co-financement des infrastructures de transport. Un des objectifs important est d'encourager un mode de planification et de pilotage concerté, favorisant *le développement urbain vers l'intérieur*. Une bonne coordination du développement de l'urbanisation et des systèmes de transport permet de maîtriser la dispersion des constructions et l'augmentation des déplacements. Elle permet de réduire la surcharge des réseaux de transport et ses répercussions économiques et écologiques. Selon la Confédération, le concept de développement urbain vers l'intérieur contribue également au développement économique d'une agglomé-



Concept de développement urbain vers l'intérieur

ration. Il permet de profiler clairement l'agglomération et de renforcer l'image de celle-ci, lui procurant des avantages concurrentiels. Le but est de mettre à disposition aux emplacements appropriés les surfaces nécessaires (pour l'habitat et le travail), sans occasionner de surcharge du système de transport ni altérer la qualité de vie.

Concrètement, la méthodologie propose pour déterminer chaque type de pôle de développement (logements, activités économiques de type service, activités économiques de type industrie, etc.) divers critères dont la catégorie d'équipement en transports publics.

Qu'en sera-t-il demain en Wallonie ?

Le projet de CoDT définit l'accès aux services et équipements des base (en ce compris les transports en commun, c'est précisé dans les commentaires des articles) comme un critère sur lequel le Gouvernement wallon devra se baser pour déterminer les périmètres U. Densifier là où une offre en transport en commun existe déjà, c'est un bon point. Plus loin dans le texte, les « réseaux de transport » et « mesures de gestion de la mobilité » apparaissent comme des informations qui devront figurer dans les schémas communaux et les schémas d'urbanisation. Mais au-delà de ces quelques mots, aucun article du code ne prévoit les conditions d'une meilleure articulation entre urbanisation et système de transport. Rien n'encourage les pouvoirs locaux à qualifier l'accessibilité des différents lieux de leur territoire, rien n'impose aux porteurs de projet de définir les types et flux de mobilité que leur projet va générer, donc rien ne permet de juger de la bonne localisation de l'un par rapport aux caractéristiques de l'autre... Mesdames et Messieurs les Parlementaires, à vos amendements !

Juliette Walckiers

Bibliographie :

- FONTAINE N., Juillet 2010, document de veille, « ABC, un outil d'aide à la décision territoriale »
- DAMON J., Juin 2013, Fondapol, « La démobilité : travailler, vivre autrement »
- Office fédéral du développement territorial ARE (Confédération suisse), décembre 2012, « Concept pour un développement urbain vers l'intérieur. Aide de travail pour l'élaboration des projets d'agglomération transport et urbanisation ».



Quelle intégration de la nature dans le projet de Code de Développement Territorial ?

La nature est intrinsèquement liée à la gestion de notre territoire. Il est donc intéressant d'analyser la place conférée à cette composante dans le futur Code de Développement Territorial.

Avancée notable du CoDT, l'aménagement du territoire wallon devra se conformer à des exigences supérieures en matière d'environnement, grâce notamment à l'introduction des principes de centralité et de mobilité maîtrisée. Mais la nature apparaît comme « laissée pour compte » de cette ambition environnementale. La nouvelle mouture proposée supprime en effet la notion de « **patrimoine naturel** » des objectifs et moyens du Code. On la retrouve pourtant à travers les outils (trame verte et bleue, périmètre de liaison écologique...). La cohérence voudrait que cette dimension « nature » soit prise en compte dès l'article 1^{er}.

Zoner en nature

Nature et agriculture

Avec le CoDT, la planologie reconnaît enfin la contribution à la conservation de l'équilibre écologique jouée par la zone agricole. En effet, dans la pratique, cette zone est de plus en plus exploitée pour permettre le développement de constructions ou d'activités qui ne répondent pas à l'objectif premier de la zone agricole et qui, dans certains cas, portent atteinte à la nature. Or, cette zone présente un réel intérêt dans le cadre de la lutte pour la conservation et la restauration de la biodiversité.

Nature et biodiversité

La révision du Code doit répondre à certains objectifs stratégiques. C'est le cas, notamment, de la cohérence du système avec les autres polices administratives dont celle de la conservation de la nature ou encore, de la capacité du Code à répondre à certains besoins dont celui d'assurer la présence de sites réservés au développement de la biodiversité. Force est de constater que le CoDT, notamment à travers la police des permis et/ou le mécanisme des infractions, ne permet pas d'assurer aux zones naturelles une réelle protection active ou passive de ces

milieux ou espèces. Il est à craindre que des dépôts de matériaux divers, d'importants drainages et remblais de prairies humides ou la conversion de pelouses sèches en champs de maïs continueront à se produire en zone naturelle !

Nature et carrière

Nul n'ignore l'intérêt souvent privilégié que présente un site carrier pour le développement de la biodiversité, tant en cours d'exploitation qu'au terme de celle-ci. Le CoDT propose que la zone d'extraction, zone non urbanisable, devienne, au terme de l'exploitation, une zone d'espaces verts. Cette affectation «non urbanisable» est donc bénéfique. Mais, pour une adaptation optimale, l'affectation non urbanisable ne devrait pas être d'emblée déterminée (ZEV) mais fixée au cas par cas en fonction de la réalité de terrain : zone naturelle pour les sites carriers de grande valeur biologique, zone agricole lorsque la reconversion est encore possible, etc.

Nature et compensation

L'évaluation du CWATUPE plaide pour un meilleur encadrement des compensations alternatives que n'aborde toujours pas cette réforme. Le mécanisme de compensation planologique tel que présenté permet toujours d'utiliser des zones dont la majorité ne seront probablement jamais urbanisées voire resteront utilisées très majoritairement dans leurs affectations de fait actuelles (agricoles, forestières ou nature). Plus encore, l'urbanisation des zones non urbanisables dans le périmètre U ne bénéficie pas d'un mécanisme de compensation. Dès lors, il est à craindre que l'économie générale du plan de secteur visant à l'utilisation rationnelle du territoire soit contredite par une érosion constante des zones non urbanisées de fait et par l'absence de réelles compensations. Pourquoi le CoDT ne proposerait-il pas des **mécanismes de compensation** visant à désurbaniser les zones à urbanisation contraires à l'objectif et aux principes de l'article 1^{er} (zones d'habitat en ruban, ZAE complètement isolées d'infrastructures de transports, zone de loisirs



En cours d'exploitation ou après celle-ci, un site carrier présente souvent un intérêt privilégié pour la biodiversité. Une situation prise en compte par le CoDT.

situées dans un environnement particulièrement sensible au point de vue écologique et/ou paysager...) ?

En nature, tout est permis ?

Le CoDT maintient inchangée la notion floue de **modification sensible du relief du sol** nécessitant l'octroi d'un permis d'urbanisme. Les difficultés d'interprétation de ces termes et le large pouvoir d'appréciation des autorités compétentes pour délivrer le permis permettent malheureusement souvent de porter atteinte à des sites qui présentent un réel intérêt biologique (comblement de mares par exemple). De plus, les remblais ou drainages en zone humide entraînent non seulement un impact sur la faune et la flore mais également sur la régulation du régime hydrique. Le nouveau Code devrait au minimum clarifier ces termes et être l'occasion d'inscrire, dans les actes et travaux soumis à permis, « toute opération de **drainage ou de remblai de zones humides** » afin de contrôler ceux-ci.

Le Code prévoit qu'un permis peut être soit refusé, soit subordonné à des conditions particulières de protection de l'environnement lorsque les actes et travaux se rapportent à des biens immobiliers situés dans ou à proximité d'une **réserve naturelle domaniale ou une réserve naturelle agréée, d'une cavité souterraine d'intérêt scientifique, d'une zone humide d'intérêt biologique, d'une réserve forestière ou d'un site**

Natura 2000 (proposé ou arrêté), visés par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature (LCN). Cet élément constitue la principale avancée positive pour la protection de la nature. Pour améliorer davantage ces intentions, la liste devrait être élargie aux sites connus ou portés à connaissance comme comportant des espèces protégées par la LCN et à ceux concernés par la trame verte et bleue. A cet égard, on s'interroge sur la détermination de cette trame verte et bleue. De quels éléments se compose-t-elle ? Quelle est la concordance avec le «*périmètre de liaison écologique*» ? Pourrait-il s'agir de la « *structure écologique principale* » (SEP) en mal de statut légal jusqu'alors... ?

Bilan mitigé

Après analyse, force est de constater que si le CoDT réserve bel et bien une place à la nature, celle-ci reste marginale ou, à tout le moins, mal assurée. Pour une réelle intégration de la nature, des modifications seraient donc souhaitables avant l'adoption définitive du nouveau CoDT.

■ Lucie Renuart (Natagora)



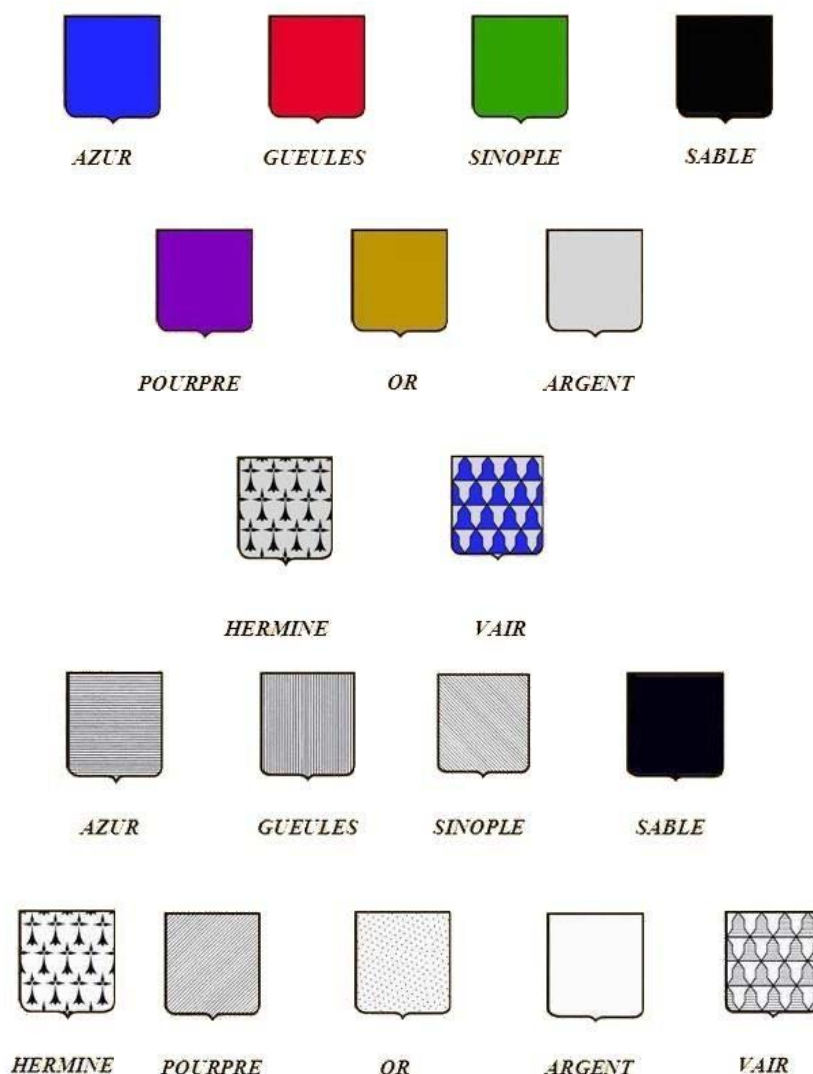
Sous les couleurs du CoDT!

Nous aurions pu publier une page blanche, pour symboliser l'absence complète d'illustration dans un code qui traite pourtant de la gestion du visible. Mais plutôt que d'acter cet état de choses, faisons fi des convenances et osons une contre-proposition : la Lettre des CCATM propose que le futur code soit illustré !

Pour être publiable et reproductible facilement, la légende du zonage des plans de secteur s'adapterait au noir et blanc, comme cela se fait depuis des lustres dans le domaine de l'héraldique. Elle figurerait au Code en regard des articles concernant les différentes zones. Elle pourrait être reproduite sans craindre des manipulations de couleurs ou une photocopieuse défectueuse. Autre avantage de sa traduction en hachures et en points : cela permettrait de graver le plan de secteur dans la pierre !

■ **Hélène Ancion**

Exemples de l'héraldique dont un CoDT illustré pourrait s'inspirer.



On distingue les « **émaux** » : azur (bleu), gueules (rouge), sinople (vert), sable (noir), pourpre (violet) ;
les « **métaux** » : or (jaune), argent (blanc) ;
les « **fourrures** » : hermine (argent-sable) et vair (argent-azur).

(Origine de l'image : <http://www.armorial-communes-basques.com/mapage5/index.html>)

Allez, c'est l'été, place à l'amusement : faites vos armes vous-mêmes!

Ce site anglais vous aide à créer en quelques clics des armoiries personnelles : <http://www.myblazon.com/>

Université d'automne



03/10

à l'espace UCM
de Namur

Homme & Nature l'indispensable réconciliation

Conférences, débats et ateliers avec entre autres
Jean-Marie Pelt et **Jean Gadrey**.

Réservez la date! Programme complet, infos
et réservations début septembre.