



CODT

AVANT-PROJET DE DECRET PORTANT SUR LA MODIFICATION DU CODT EN VUE D'ELARGIR LE CHAMP DES PERMIS DE COMPETENCE GOUVERNEMENTALE

AVIS DE L'UVCW

Le présent avant-projet a été transmis pour avis à l'Union des Villes et Communes de Wallonie sous le bénéfice de l'extrême urgence. Nous regrettons le court délai laissé à notre association pour rendre un avis sur la réforme projetée. Au vu du délai imparti, le présent avis se contente de reprendre les premières considérations de notre association sur l'avant-projet de décret.

SYNTHESE

Si notre association comprend la nécessité d'aller vers une simplification et une accélération des procédures pour certains projets, il nous semble néanmoins essentiel que les hypothèses de demandes de permis qui sont reprises au sein de l'article D.IV.25 du CoDT restent limitées et soient, par ailleurs, libellées de manière claires et précises, ne laissant aucune marge d'interprétation quant à l'applicabilité de l'article en question et ce, d'autant plus que la compétence de l'auteur d'un acte administratif est une question relevant de l'ordre public.

Ainsi, le libellé de certaines hypothèses nouvellement prévues nous semble devoir être revu afin de garantir une meilleure clarté quant au champ d'application de l'article D.IV.25 du CoDT.

Il nous apparaît par ailleurs souhaitable que, pour certains projets nouvellement visés par l'article D.IV.25, dont les projets relatifs à la mise en œuvre de friches de grande ampleur, outre l'avis du ou des collège(s) communal(ux) sur le territoire du(es)quel(s) la demande s'applique, les agences de développement territorial (ADT) soient également sollicitées.

Enfin, il serait pertinent de profiter de cette réforme pour corriger l'erreur matérielle reprise au sein de l'article 81, §2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

DEVELOPPEMENT

L'avant-projet de décret faisant l'objet du présent avis vise à modifier l'article D.IV.25 du Code du développement territorial comme suit :

« Le permis est délivré par le Gouvernement lorsqu'il concerne les demandes de permis relatifs aux actes et travaux pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, à savoir :

1° les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud qui suivent :

a) en ce qui concerne l'aéroport de Liège-Bierset :

- *l'extension de la zone fret nord pour les parkings-avions;*
- *la gare TGV fret;*
- *l'allongement de la piste secondaire;*

b) en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud :

- l'allongement de la piste, en ce compris la construction des bretelles d'accès;
- la tour de contrôle;
- l'extension de l'aérogare;
- la gare et les infrastructures ferroviaires;

2° en exécution de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B., les actes et travaux sur le territoire de la Région wallonne qui se rapportent au réseau RER;

3° les actes et travaux relatifs au plan d'investissement pluriannuel de la S.N.C.B.;

~~4° dans le cadre de la mise en oeuvre du schéma de développement de l'espace régional (troisième partie, point 1.4.) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, les actes et travaux qui se rapportent aux modes structurants de transport en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons;~~

5° 4° les chaînons manquants routiers et fluviaux sur le territoire de la Région wallonne du réseau transeuropéen de transport visé dans la Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la Décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

5° Les routes de plus de 2 km construites par la SOFICO, qui ne sont pas reprises au réseau RTE-T;

6° Les infrastructures de production et de transport d'énergie qui suivent :

- a) Ligne électrique d'une tension égale ou supérieure à 380 kV;
- b) Unité de production d'énergie d'une puissance égale ou supérieure à 100 MW;

7° Les infrastructures de transport de fluide :

- a) Réseau backbone CO2;
- b) Réseau backbone H2;

8° Les projets d'infrastructures de recherche et d'innovation à portée transrégionale ou internationale ;

9° La mise en œuvre des grandes friches stratégiques d'une superficie de minimum 10 hectares appartenant à Wallonie Entreprendre ou à l'une de ses filiales ;

Le Gouvernement délivre le permis d'environnement ou le permis unique lorsqu'il est relatif aux projets répertoriés à l'article 3 du décret du 30 janvier 2025 relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). »

Dans un premier temps, il nous semble important de rappeler que :

- La compétence de délivrer des permis attribuée au Gouvernement par l'article D.IV.25 du CoDT est une compétence d'exception, dérogeant au principe selon lequel un permis d'urbanisme est délivré par l'autorité communale.
- Les demandes de permis visées à l'article D.IV.25 du CoDT bénéficie d'un avantage considérable, à savoir la possibilité de déroger au plan de secteur (Article D.IV.11 du CoDT) ;

- Les demandes de permis visées à l'article D.IV.25 du CoDT font l'objet d'un "simple" avis du ou des collège(s) communal(ux) sur le territoire du(es)quel(s) la demande s'applique (Article D.IV.36 al. 3 du CoDT).
- Les demandes de permis visées à l'article D.IV.25 du CoDT ne peuvent bénéficier d'un recours en réformation ;

Eu égard à cela, si notre association comprend la nécessité d'aller vers une simplification et une accélération des procédures pour certains projets, il nous semble néanmoins essentiel que les hypothèses de demandes de permis qui sont reprises au sein de l'article D.IV.25 du CoDT restent strictement limitées et soient, par ailleurs, libellées de manière claires et précises, ne laissant aucune marge d'interprétation quant à l'applicabilité de l'article en question et ce, d'autant plus que la compétence de l'auteur d'un acte administratif est une question relevant de l'ordre public.

Ainsi, le libellé de certaines hypothèses nouvellement prévues nous semble devoir être revu, ou les projets envisagés listés, afin de garantir une meilleure clarté quant au champ d'application de l'article D.IV.25 du CoDT :

- Pour plusieurs hypothèses, si l'infrastructure concernée par la demande est identifiée, le type d'actes et travaux relevant de la compétence du Gouvernement sur ces infrastructures n'est pas précisé. A titre d'exemple, pour l'hypothèse relative aux « routes de plus de 2 km construites par la SOFICO, qui ne sont pas reprises au réseau RTE-T » : seule la construction de telles routes est-elle visée par la disposition ? Ou également d'éventuels travaux de réfection et de réaménagement ? Il en va de même, à notre sens, pour les nouvelles hypothèses reprises aux points 6° à 8° ;
- L'hypothèse relative aux « projets d'infrastructures de recherche et d'innovation à portée transrégionale ou internationale » nous semble devoir être précisée. Nous ne percevons, en effet, pas à quels types d'infrastructures il est référé.
- Au sein du point 9°, que visent les termes « friches » et « stratégique » ? S'agit-il de friches préalablement identifiées ou toutes les friches présentant une superficie de plus de 10 ha sont considérées comme étant « stratégiques » ? Que faut-il entendre par le terme « friches » et « stratégiques » ? Des précisions doivent être apportées.

Il nous apparaît par ailleurs souhaitable que, pour certains projets nouvellement visés par l'article D.IV.25, dont les projets relatifs à la mise en œuvre de friches de grande ampleur, outre l'avis du ou des collège(s) communal(ux) sur le territoire du(es)quel(s) la demande s'applique, les agences de développement territorial (ADT) concernées soient également sollicitées. En effet, la réhabilitation d'une friche de grande ampleur a des impacts conséquents sur le territoire, en termes de développement économique notamment. Il nous semble essentiel que ces dernières puissent faire part de leurs observations dans ce cadre.

Enfin, de manière plus spécifique, il serait pertinent de profiter de cette réforme pour corriger l'erreur matérielle reprise au sein de l'article 81, §2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Par ailleurs, la proposition de suppression du 4° relatif au SDER et aux modes de transports structurants nous semble contraire à l'intention affichée au sein des commentaires des articles qui proposent plus simplement une prise en compte du SDT. Une clarification mériterait d'être apportée.

tce/emj/vbi/5.11.2025