

Loin de nous l'idée de contester les bienfaits d'une sorte de garantie accordée aux usagers. Nous soulignons cependant le fait que pareil système est source d'une grande insécurité juridique et, accessoirement, risque de désresponsabiliser bon nombre d'usagers.

Certes les pouvoirs publics ont la faculté de se prémunir contre les inconvénients liés à une mise en cause de leur responsabilité. Les solutions existantes engendrent néanmoins d'autres inconvénients de taille.

Si les pouvoirs publics sont libres de contracter un pacte de garantie, rien n'oblige en revanche les assureurs à contracter. La jurisprudence sévère ci-avant mentionnée pourrait entraîner un enchérissement du risque à assurer.

TITRE III. QUESTIONS PARTICULIERES DE DROIT ADMINISTRATIF

Irène Mathy
Avocate
Sibbe
Assistante à l'Université libre de Bruxelles

QUESTIONS PARTICULIÈRES DE DROIT ADMINISTRATIF

Introduction

Cette contribution aborde plusieurs problèmes particuliers de droit administratif qui peuvent survenir lors de la construction ou de l'entretien des routes.

Tout d'abord, on abordera les aspects ayant trait à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme (1). Il s'agira d'examiner si et de quelle manière les routes sont prises en considération par les plans d'aménagement (1.1), les plans d'alignement et leurs conséquences en matière d'expropriation (1.2).

On reviendra sur la nécessité d'obtenir un permis d'urbanisme pour la construction d'une route (1.3), ainsi que sur la procédure de lotissement (1.4).

Ensuite, on examinera les questions touchant au droit de l'environnement qui peuvent avoir une incidence sur la voirie (2). Ainsi, il sera question du sort des déchets de construction et de démolition – en ce compris les remblais et déblais –, au regard notamment du droit des déchets (2.1). On évoquera également la problématique de la lutte contre les déchets sauvages déposés le long des routes (2.2).

Diverses contraintes peuvent aussi résulter, pour un gestionnaire de voirie, de la législation régionale en matière d'assainissement du sol (2.3).

Enfin, on abordera les enjeux connexes au transport de substances dangereuses et l'encadrement strict prévu pour ce type d'activités afin d'en minimiser les risques (2.4).

1. Aménagement du territoire et urbanisme

1.1. Planification

1.1.1. Les plans régionaux d'affectation du sol et les plans de secteur

Le plan régional d'affectation du sol (en abrégé PRAS) indique, en vertu de l'article 24 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (ordonnance du 9 avril 2004, en abrégé COBAT), les mesures d'aménagement des principales voies de communication de la Région de Bruxelles-Capitale¹.

Le plan de secteur fixe le tracé existant et projeté (ou le périmètre de réservation qui en tient lieu²) du réseau des principales infrastructures de communication de la Région wallonne³.

Le niveau de précision de tels plans est directement lié à leur échelle⁴ : ils ne peuvent donc entrer dans le détail de tous les éléments qu'ils contiennent, notamment concernant le tracé de la voirie⁵.

1.1.2. Les plans particuliers d'affectation du sol et les plans communaux d'aménagement

En Région de Bruxelles-Capitale, les plans particuliers d'affectation du sol (en abrégé PPAS) précisent le tracé et les mesures d'aménagement des voies de communication et les prescriptions qui s'y rapportent⁶.

En Région wallonne, les plans communaux d'aménagement (en abrégé PCA) doivent préciser le tracé existant et projeté des voies de communication principales et les raccordements aux principaux réseaux existants des infrastructures de communication⁷.

¹ Voyez Points 25 et suivants du PRAS (« Prescriptions particulières relatives aux voiries et aux transports en commun »).

² Selon l'arrêt de la Cour Constitutionnelle n° 135/2006 du 14 septembre 2006, cette disposition (modifiée par le décret wallon du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative, en abrégé RESA) s'interprète désormais dans ce sens que, lorsqu'un tel périmètre a déjà été inscrit, celui-ci tient lieu de tracé et la construction des infrastructures en question peut être autorisée sans qu'il soit nécessaire de modifier le plan en vue d'y inscrire son tracé : voyez M. PAQUES, « Evolution récente de quelques principes du droit de l'environnement et de l'urbanisme », in *Questions choisies de droit de l'urbanisme et de droit de l'environnement*, dir. M. PAQUES, Liège, C.U.P., 2007, p. 111.

³ Article 23, 2° du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, en abrégé CWATUP.

⁴ B. LOUVEAUX, *Le droit de l'urbanisme, En Belgique et dans ses 3 Régions (Wallonie, Flandre, Bruxelles)*, Bruxelles, De Boeck Université, 1999, p. 157.

⁵ C.E., *Wavre Urbanisme et Environnement*, n° 28.059 du 10 juin 1987.

⁶ Article 41, 5° du COBAT.

⁷ Article 49 du CWATUP.

Par ailleurs, les autorités régionales et locales peuvent encore adopter des règlements d'urbanisme, ayant trait notamment à la conservation, la salubrité, la sécurité et la beauté de la voirie et de ses accès⁸.

1.1.3. Dérogations possibles à la planification

La grande voirie doit respecter le tracé prévu par le plan de secteur et le PRAS. Pour la petite voirie, il est cependant possible de déroger au plan de secteur, par l'adoption d'un plan particulier d'aménagement⁹.

Les constructions ou équipements publics ou communautaires peuvent être admis dans d'autres zones que celles qui leur sont spécifiquement réservées, dans la mesure où ils respectent, structurent ou recomposent les lignes de force du paysage¹⁰. Il n'est cependant pas certain que les aménagements de voirie entrent dans cette catégorie spécifique¹¹.

Pour le surplus, les constructions d'utilité publique bénéficient aussi des autres possibilités de dérogation aux prescriptions urbanistiques (articles 153 et 155 du COBAT; articles 110 et suivants du CWATUP, spécialement l'article 112¹²).

Les travaux d'intérêt public, que nous évoquerons encore *infra*, peuvent de la même manière être autorisés en s'écartant d'un plan communal d'aménagement ou d'un plan d'alignement (article 127, § 3 CWATUP).

Toutefois, en Région de Bruxelles-Capitale, une dérogation au plan d'aménagement ne peut être autorisée que lorsqu'il a été décidé, par l'autorité compétente, de modifier ce plan dans le but de permettre ces travaux (article 188, alinéa 4, COBAT).

⁸ Articles 88 et suivants du COBAT; articles 76 et suivants du CWATUP.

⁹ A. LEBRUN, *Mémento de l'environnement*, édition 2006, Bruxelles, Kluwer, p. 344 et note n° 19.

¹⁰ Article 127, § 3 du CWATUP.

¹¹ En ce sens, voyez les références distinctes à la voirie et aux équipements communautaires, notamment à l'article 91 du CWATUP.

¹² Dérogations sauf dans les zones naturelles et les périmètres de point de vue remarquable.

1.2. Alignement particulier et plans d'alignement

1.2.1. Définition et compétences

a. Définition de l'alignement

L'alignement est « la limite fixée entre la voie publique et les propriétés limitrophes, soit qu'elle résulte de l'état de possession actuel, soit qu'elle ait été prescrite pour l'avenir par l'autorité administrative »¹³.

Il peut donc s'agir, selon les circonstances, de la simple constatation d'une situation de fait existante, afin de figer celle-ci, ou au contraire de la délimitation d'une (modification de) voirie en projet, afin d'en déterminer le tracé et les propriétés – publiques ou privées – potentiellement affectées par celui-ci.

L'alignement peut être établi, soit à titre particulier, sur la base d'une requête adressée à la commune par le riverain d'une voirie, soit à titre général, par le biais de plans d'alignement ou lors de l'adoption des plans d'aménagement évoqués ci-dessus. S'il s'agit de constater simplement une situation existante, un alignement particulier est suffisant. En revanche, si l'autorité entend modifier ou créer le tracé d'une voirie, un plan général d'alignement, ayant seul valeur normative, est nécessaire.

L'établissement de l'alignement d'une voirie emporte, en principe, la constitution d'une servitude d'alignement correspondant à la création d'une zone « non aedificandi »¹⁴. Ainsi, dans l'hypothèse d'un agrandissement de la voirie, le riverain est immédiatement tenu, dès l'adoption d'un plan d'alignement, de construire en recul sans pouvoir exiger l'expropriation de la partie non utilisée de son bien, celle-ci n'intervenant que lors de l'exécution du plan.

Un permis d'urbanisme ne peut être délivré s'il s'agit de construire ou de reconstruire sur la partie d'un terrain frappée d'alignement, ou lorsqu'il s'agit d'effectuer à un bâtiment frappé d'alignement des travaux autres que de conservation et d'entretien (article 135 du CWATUP, article 189 du COBAT).

Cette interdiction n'est cependant pas absolue et le permis peut malgré tout être délivré « s'il résulte des avis exprimés par les autorités compétentes que l'alignement ne peut être réalisé, au droit du bâtiment considéré, avant au moins cinq ans à partir de la délivrance du permis ».

¹³ V. BURE, *Voie et constructions, Les Nouvelles, Lois politiques et administratives*, T. IV, éd. 1955, p. 48, n° 75.

¹⁴ C.E., *De Brandebourg*, n° 74.004 du 2 juin 1998.

De plus, en Région wallonne, l'article 135 du CWATUP s'applique *sans préjudice des dispositions visées à l'article 127*, concernant la procédure spécifique d'octroi des permis pour les travaux d'utilité publique (voir *infra*).

b. Compétences

Les collèges communaux disposent d'une compétence propre en matière d'alignement particulier, prévue par l'article 123, 6° de la nouvelle loi communale (pour la Région de Bruxelles-Capitale; article L 1123-23, 6° du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation), tant pour les petites que pour les grandes voiries. Ce bornage intervient le plus souvent à l'occasion de la délivrance d'un permis d'urbanisme. Le collège communal est tenu de délivrer l'alignement particulier sur demande¹⁵.

Le conseil communal dispose, pour le surplus, de la pleine compétence en matière de voirie (articles 117 et 135 de la nouvelle loi communale; articles L 1122-30 et L 1113-1 du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation)¹⁶.

Il détermine l'alignement général, soit par l'adoption d'un plan général d'alignement, soit par le biais d'un plan communal d'aménagement, soit par un permis de lotir (qui contient toujours un plan d'affectation du sol).

Les communes sont par ailleurs obligées d'élaborer, à tout le moins, des plans d'alignement pour les chemins vicinaux (article 28bis de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux) et pour les voiries nouvelles à aménager à travers les lotissements (article 129 du CWATUP et 197 du COBAT)¹⁷.

La députation permanente élabore seule – sans approbation de la tutelle – le plan général d'alignement des voiries provinciales¹⁸ (article 78 de la loi provinciale et article 274 de la nouvelle loi communale), à moins que la commune n'ait déjà fixé l'alignement général par la voie d'un PCA ou d'un PPAS approuvé par le gouvernement régional, qui a valeur de plan général d'alignement.

Sous cette même réserve, c'est le gouvernement régional qui fixe l'alignement des grandes voiries régionales « après avoir pris l'avis du conseil communal et de la députation permanente » (article 274 de la nouvelle loi communale ou

¹⁵ Notamment C.E., *Commune de Fleury*, n° 13.866 du 18 décembre 1969.

¹⁶ Voyez également à cet égard D. LAGASSE, « Les « questions de voirie » au sens des articles 128 et 129 du C.W.A.T.U.P. », *Amén.* 2007, liv. 1, p. 3-9.

¹⁷ Sur la conciliation des différentes dispositions législatives relatives aux obligations des autorités publiques en matière d'alignement, voyez C.E., *ROBERTI de WINGHE*, n° 92.147 du 11 janvier 2001.

¹⁸ Ces voiries n'existent cependant plus en Wallonie et à Bruxelles – voyez à ce sujet la contribution de B. LOMBAERT et I. MATHY au présent ouvrage. Ces dispositions sont dès lors citées pour mémoire.

L1223-1 du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation). Il ne peut cependant délaissier un tronçon de voirie régionale ou le rectifier moyennant délaissier que « *moyennant l'accord du conseil communal* ».

Ces plans ont valeur réglementaire et s'imposent tant aux riverains qu'aux autorités publiques.

1.2.2. Plans d'alignement et plans particuliers d'aménagement

a. Approbation d'un plan particulier par le Gouvernement régional

L'approbation d'un plan particulier d'aménagement dispense la commune de toute autre formalité légale en matière de plans d'alignement¹⁹. Cette dispense vaut même pour les voiries vicinales, car le plan particulier « *vaut plan général d'alignement lorsqu'il comprend, de manière suffisamment précise, la modification du tracé d'un chemin vicinal* »²⁰.

b. Adoption d'un plan d'alignement

L'adoption d'un plan d'alignement peut être poursuivie par la commune en dehors de l'établissement d'un plan particulier d'aménagement²¹, ou dans le cadre de l'élaboration de celui-ci. Dans la première hypothèse, l'approbation du gouvernement régional n'est plus requise pour les voiries communales ordinaires, mais bien pour les voiries vicinales. L'avis de la députation permanente doit être sollicité si le plan d'alignement vise des voiries provinciales.

Dans la seconde hypothèse, l'élaboration du plan d'alignement suit la même procédure que celle du plan particulier d'aménagement.

Par ailleurs, tout plan d'alignement nécessaire à l'exécution du plan communal d'aménagement est arrêté par le conseil communal²². En effet, la législation n'exclut nullement la possibilité de plans d'alignement complémentaires, plus précis que le plan particulier d'aménagement²³. Dans ce cas, l'approbation du gouvernement régional n'est plus requise pour le plan d'alignement, de même que l'avis de la députation permanente ne doit pas être sollicité²⁴.

¹⁹ Article 57, alinéa 1^{er} du CWATUP; le Gouvernement peut par ailleurs imposer un délai à la commune pour l'élaboration d'un plan d'aménagement (article 47 du CWATUP). Voyez les articles 40 et 66 du COBAT.

²⁰ C.E., ROBERTI de WINGHE, n° 92.147 du 11 janvier 2001.

²¹ Eu égard aux obligations spécifiques incombant aux communes en matière d'alignement, voyez *supra*.

²² Article 57, alinéa 2 du CWATUP.

²³ C.E., ROBERTI de WINGHE, n° 92.147 du 11 janvier 2001.

²⁴ Il en va de même lorsqu'un plan d'alignement est adopté en vue de la délivrance d'un permis de lotir (article 129, § 1^{er}, 2^e CWATUP; article 197, § 1^{er}, 2^e COBAT).

c. Liens entre les deux plans

Il ressort de ce qui précède que les deux plans sont donc intimement liés, qu'ils aient ou non été adoptés dans le cadre d'une seule et même procédure.

Ainsi, il a été jugé que l'annulation d'un plan d'aménagement « entraîne celle du plan d'alignement établi dans le cadre de l'exécution de ce plan particulier d'aménagement »²⁵.

1.2.3. Plans d'alignement et expropriation

a. Principe : expropriation soumise à une contrainte temporelle

Toutes les acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation des prescriptions des plans d'alignement peuvent être réalisées par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Il est généralement admis que dès le moment où l'expropriation a pour objet de réaliser les prescriptions des plans (...), l'utilité publique est présumée par le législateur et ne doit pas faire l'objet d'une motivation particulière »²⁶.

L'autorité qui a pris le plan d'alignement doit, avant le lancement des procédures d'expropriation, établir un plan d'expropriation s'appliquant au territoire visé par le plan d'alignement et le faire approuver par le Gouvernement, soit concomitamment au plan d'alignement ou d'aménagement, soit postérieurement à l'adoption de ceux-ci.

En Région wallonne, si, dans un délai de dix ans à compter de l'approbation du plan d'alignement²⁷, les procédures d'expropriation nécessaires à la réalisation de celui-ci n'ont pas été initiées, le propriétaire peut, par lettre recommandée à la poste, inviter l'autorité compétente à renoncer à l'expropriation de son bien.

L'autorité dispose ensuite d'un délai d'un an pour décider ou non de poursuivre l'expropriation. Si, à l'expiration de ce délai, l'autorité expropriante n'a pas renoncé à l'expropriation (tacitement ou expressément), le propriétaire a droit à une indemnité de nature à compenser l'indisponibilité de son bien suite à la menace d'expropriation dont il est affecté.

En Région de Bruxelles-Capitale, le COBAT prévoit un système particulier de *péréemption* du plan d'expropriation au terme du délai de dix ans²⁸. « *Le légis-*

²⁵ C.E., *Devos*, n° 29.330 du 12 février 1988.

²⁶ B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 476 et références citées.

²⁷ Ou à compter d'un refus de permis *anticipant* l'entrée en vigueur du plan d'alignement ou d'aménagement – article 68 du CWATUP.

²⁸ Article 79 du COBAT.

lateur bruxellois entend ainsi éviter que des quartiers entiers déperissent parce qu'ils sont frappés d'une expropriation, alors que de nombreuses expropriations ne se réalisent jamais »²⁹.

Aussi, lorsque l'autorité expropriante souhaite poursuivre la réalisation d'un plan d'alignement au-delà de ce terme de dix ans, elle se voit contrainte d'adopter un nouveau plan d'expropriation. Dans ce cas, le propriétaire peut solliciter une indemnité pour indisponibilité, sans préjudice des indemnités lui revenant lors de l'expropriation.

b. Exception : possibilité d'expropriation illimitée

L'arrêté du Gouvernement qui approuve le plan d'alignement peut prévoir que ledit plan ne peut être réalisé qu'au fur et à mesure de l'introduction des demandes de permis d'urbanisme ou de lotir. Dans ce cas, les règles décrites ci-dessus ne sont pas d'application³⁰.

1.3. Permis d'urbanisme

1.3.1. Principe : les travaux d'infrastructure sont soumis à permis d'urbanisme

Pour aménager une voie publique, il est nécessaire de disposer d'un permis d'urbanisme³¹. Le conseil communal doit également, en principe, prendre une décision préalable sur la question de voirie, en vertu de sa compétence générale en la matière³².

1.3.2. Exception

Il existe cependant diverses exceptions à l'obligation de principe d'obtention d'un permis d'urbanisme.

²⁹ B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 483 et références citées dans les travaux préparatoires de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme du 29 août 1991.

³⁰ Article 80 du COBAT et article 69 du CWATUP. Ainsi, ce sera principalement le cas si les plans d'alignement sont élaborés dans le but de réaliser un dernier élargissement de la voie publique et que l'on souhaite uniquement préserver de toute construction le terrain compris entre les lignes adoptées : E. EMPEREUR et I. VAN GIEL, « Bijzondere problemen van administratief recht bij de aanleg der wegen », in *Aansprakebaarheid van de wegbeheerder*, Bruges, Vanden Broele, 2006, p. 109.

³¹ Article 84, § 1^{er} du CWATUP et article 98, § 1^{er} du COBAT.

³² Ceci est en principe également valable pour la voirie provinciale, sous réserve de ce que l'article 78 de la loi provinciale du 30 avril 1836 empêche, depuis 1948, la création de nouvelles voiries provinciales. Voyez également ce qui a été indiqué *supra*, note n° 17, concernant la disparition des voiries provinciales – et de l'institution provinciale elle-même à Bruxelles.

Ainsi, les simples travaux de conservation et d'entretien ne requièrent pas de permis, s'ils ne portent pas atteinte aux structures portantes de la construction et s'ils n'impliquent pas de modification du volume construit ou de son aspect architectural³³.

Par ailleurs, une dispense de permis est également prévue pour certains actes et travaux de voirie par les articles 3 et 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission Royale des Monuments et des Sites ou de l'intervention d'un architecte,

– pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne sont pas relatifs à un bien faisant l'objet d'une mesure de protection, et qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme :

1° pour autant que les actes et travaux ne modifient pas les caractéristiques essentielles du profil en travers, le renouvellement des fondations et du revêtement des chaussées, bernes, bordures et trottoirs, à l'exception des changements de revêtements constitués principalement de pierres naturelles;

2° le renouvellement sans modification des caractéristiques essentielles du profil en travers des éléments accessoires tels que glissières et bordures de sécurité;

3° la pose, le renouvellement ou le déplacement des dispositifs d'évacuation d'eau tels que filets d'eau, avaloirs, taques, égouts et collecteurs de moins d'1,25 mètre de diamètre intérieur;

4° la pose, le renouvellement ou le déplacement des câbles, conduites et canalisations situés dans l'espace public;

5° les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans;

– Ou qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie :

1° les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers;

2° les travaux d'aménagement des espaces réservés aux plantations;

3° le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments suivants :

³³ Article 98, § 1^{er}, 2° du COBAT; article 84, § 1^{er}, 5° du CWATUP et article 262, 3° du CWATUP.

- a) la signalisation lumineuse ou non en ce compris son support, à l'exception des portiques, ainsi que sa protection vis-à-vis de la circulation;
- b) les dispositifs fixes ou mobiles limitant la circulation ou le stationnement;
- c) les dispositifs de contrôle du stationnement ou de la circulation, tels que parcomètres, appareils horodateurs, radars, caméras;
- d) les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues;
- e) les dispositifs accessoires d'installations techniques, souterraines ou non, tels que armoires de commande électrique de feux de signalisation ou d'éclairage public, bornes téléphoniques, bornes incendies, armoires de télédiffusion;
- f) les bancs, tables, poubelles, cabines téléphoniques, petites fontaines, bacs à plantation, boîtes postales;
- g) les dispositifs d'éclairage public;
- h) les abris destinés aux usagers des transports en commun pour autant que leur hauteur ne dépasse pas 2,50 mètres;

4° l'établissement ou la modification de la signalisation au sol;

5° le placement ou la modification de dispositifs ralentisseurs de trafic ne se trouvant pas sur le réseau primaire;

6° sans préjudice de l'obtention préalable d'une autorisation de voirie, le placement d'une terrasse ouverte saisonnière dans le secteur Horeca, pour autant que sa superficie ne dépasse pas 50 m² et que soit préservé un passage libre d'obstacles sur au moins le tiers de la largeur de l'espace réservé aux piétons, avec un minimum de 2 mètres.

En vertu de l'article 262, 9° du CWATUP, sont également dispensés de permis d'urbanisme certains actes et travaux réalisés sur le domaine public, pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à des dispositions légales, réglementaires ou réglementaires et qu'ils ne nécessitent pas d'actes et travaux préparatoires soumis au permis d'urbanisme :

- a) pour les chaussées ne dépassant pas 7,00 m de largeur et pour autant qu'il n'y ait pas d'élargissement de l'assiette desdites chaussées ni de modification des caractéristiques essentielles du profil en travers, le renouvellement des fondations et du revêtement des chaussées, bords, bordures et trottoirs, à l'exception des changements de revêtements constitués de pierres naturelles;
- b) sans modification des caractéristiques essentielles du profil en travers, le renouvellement, le déplacement ou l'enlèvement des éléments accessoires tels que les parapets, les glissières et bordures de sécurité, à l'exception des murs de soutènement et des écrans anti-bruits;

- c) la pose ou l'enlèvement des dispositifs d'évacuation d'eau tels que filets d'eau, avaloirs, taques, égouts et collecteurs de moins de 1,25 m de hauteur;
- d) sans préjudice de l'application de l'article 129, §3, l'installation, le déplacement, la transformation ou l'extension des réseaux installés, ancrés, prenant appui ou surplombant le domaine de la voirie publique;
- e) les aménagements provisoires de voirie d'une durée maximale de deux ans;
- f) les travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, personnes à mobilité réduite ou cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers;
- g) le placement ou le renouvellement de petit mobilier urbain tels que bancs, tables, sièges, poubelles, candélabres, bacs à plantations, petites pièces d'eau;
- h) les travaux d'aménagement des espaces réservés aux plantations;
- i) le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments suivants :
 - la signalisation, en ce compris son support et les portiques, ainsi que sa protection vis-à-vis de la circulation;
 - les dispositifs fixes ou mobiles limitant la circulation ou le stationnement;
 - les dispositifs de contrôle du stationnement, tels que les parcomètres ou appareils horodateurs;
 - les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues;
 - les dispositifs accessoires d'installations techniques, souterraines ou non, tels que armoires de commande électrique de feux de signalisation ou d'éclairage public, bornes téléphoniques, bornes incendies et armoires de télédiffusion;
- j) le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs d'éclairage public;
- k) le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs d'affichage et de publicité suivants :
 - les colonnes dont le fût est d'au plus 1,20 m de diamètre et ne dépasse pas 3,50 m de hauteur ».
 - les panneaux sur pieds dont les hauteur et largeur maximales ne dépassent pas respectivement 2,50 m et 1,70 m et dont la superficie utile ne dépasse pas 4,00 m² par face;
- l) l'établissement ou la modification de la signalisation au sol;
- m) le placement, le déplacement ou l'enlèvement de ralentisseurs de trafic;
- n) la pose, l'enlèvement ou le renouvellement des dispositifs d'exploitation des voies et des lignes de transport en commun tels que poteaux caténaires, signaux, portiques, loges, armoires de signalisation ou poteaux d'arrêts pour les voyageurs;

o) sans préjudice de l'obtention préalable d'une autorisation de voirie, le placement d'une terrasse ouverte saisonnière dans le secteur horeca, pour autant que sa superficie ne dépasse pas 50,00 m² ».

1.3.3. Procédure particulière de demande de permis

En principe, une demande de permis d'urbanisme doit être introduite auprès du collège communal de la commune concernée.

Cependant, il existe des hypothèses dans lesquelles la demande de permis sera introduite auprès de et traitée par le fonctionnaire délégué. Il en va ainsi des permis sollicités par une personne de droit public³⁴ ou relatifs à des actes et travaux d'utilité publique³⁵ (articles 175 du COBAT et 127 du CWATUP).

Dans la mesure où les travaux d'infrastructure touchant à la voirie visent tous jours l'utilité publique, c'est cette procédure qui devra donc être suivie en la matière³⁶.

En principe, la décision sur une telle demande doit être rendue :

- dans un délai allant de 90 à 130 jours en Région wallonne, selon qu'elle requiert des mesures particulières de publicité;
- dans un délai de 75 à 105 jours en Région de Bruxelles-Capitale, selon qu'elle requiert des mesures particulières de publicité³⁷;
- à compter de la réception du dossier de demande de permis.

A défaut de décision communiquée dans ce délai, un recours est ouvert au demandeur de permis, selon le cas, devant le Gouvernement wallon ou devant le Collège d'urbanisme.

Le collège communal demeure toutefois impliqué dans la procédure d'octroi des permis, dès lors qu'il doit émettre un avis sur la demande, en principe, dans les trente jours de sa notification par le fonctionnaire délégué. En cas de dépassement de ce délai, son avis est réputé favorable.

³⁴ La liste des personnes de droit public pour lesquelles le fonctionnaire délégué se charge de la délivrance des permis est prévue par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 juin 1993 et par l'article 274 du CWATUP.

³⁵ « Ce mécanisme a pour objet d'interdire qu'une commune puisse empêcher un projet émanant d'une autorité, ou doive statuer elle-même sur sa propre demande » : B. LOUYEUX, *op. cit.*, p. 316.

³⁶ Article 1^{er}, 1^o a) de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 déterminant la liste des actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les certificats d'urbanisme et les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué et article 274bis du CWATUP.

³⁷ Pour la procédure spécifique à ces mesures, voyez les articles 149 et suivants du COBAT.

En cas d'enquête publique³⁸, le délai imparti au collège pour rendre son avis est adapté à la tenue de cette enquête³⁹. Ainsi le délai de trente jours ne commence à courir, en Région de Bruxelles-Capitale, qu'à compter de la clôture de l'enquête publique, tandis qu'il est porté, en Région wallonne, à 70 jours sans en modifier le point de départ, afin de permettre la tenue de l'enquête avant son expiration.

1.4. Permis de lotir

1.4.1. Procédure en principe identique à celle des permis d'urbanisme

Une demande de permis de lotir suit en principe la même procédure que la demande de permis d'urbanisme. De plus, s'agissant d'une demande introduite par une personne de droit public, la procédure particulière décrite ci-dessus sera également suivie⁴⁰.

1.4.2. Délibération sur l'ouverture, la modification, l'élargissement ou la suppression d'une voie de communication communale

Une demande de permis de lotir peut prévoir l'aménagement de nouvelles voies de communication, la modification du tracé, l'élargissement ou la suppression de voies de communication communales existantes.

Si le collège considère que le permis peut être accordé, le conseil communal est appelé à se prononcer préalablement à la délivrance de celui-ci, en vertu de sa compétence souveraine en matière de voirie⁴¹. En revanche, le collège peut adopter une décision de refus de permis sans avoir préalablement consulté le conseil communal sur la question du tracé de la voirie⁴². Cette compétence permet au conseil communal de définir le tracé et les caractéristiques des voies publiques prévues dans le lotissement.

³⁸ Ce sera normalement toujours le cas pour les demandes impliquant l'ouverture de nouvelles voies de communication, leur modification, leur élargissement ou leur suppression : voyez numéro 25.1 du PRAS et article 330, 9^o du CWATUP; dans le même sens, également article 67, alinéa 2 du COBAT. Il en va de même des demandes de permis dérogeant aux prescriptions d'un plan communal d'aménagement, d'un permis de lotir, d'un règlement régional d'urbanisme ou d'un règlement communal d'urbanisme (article 330, 11^o du CWATUP) ainsi que des projets touchant les voies publiques de la Région wallonne classées en réseau interurbain (RESI) par l'arrêté ministériel du 11 août 1994 répartissant les voies publiques de la Région wallonne en catégories fonctionnelles (article 330, 13^o du CWATUP).

³⁹ Concernant les grands projets routiers, voyez également l'annexe A du COBAT définissant les projets soumis à l'établissement d'une étude d'incidences.

⁴⁰ Un dossier particulier de demande a par ailleurs été prévu en ce qui concerne les lotissements impliquant l'ouverture de nouvelles voies de communications, la modification du tracé des voies de communication communales existantes, l'élargissement ou la suppression de celles-ci (article 313 du CWATUP).

⁴¹ B. LOUYEUX, *op. cit.*, p. 313; C.E., *Bosnyk*, n° 26.551 du 20 mai 1986; C.E., *Destatis*, n° 25.624 du 13 septembre 1985. Article 197, § 1^{er}, du COBAT et article 129, § 1^{er}, du CWATUP.

⁴² B. LOUYEUX, *op. cit.*, p. 314.

Le conseil communal est compétent dès que la demande vise l'aménagement d'une voirie qui peut recevoir une destination publique ou quasi-publique. Il en va ainsi même lorsque l'assiette de la voirie publique demeure une propriété privée, du moment que l'accès du public y est admis⁴³. « Ce n'est qu'en cas de voirie manifestement privée que l'avis préalable du conseil communal n'est pas requis »⁴⁴.

Le conseil communal doit se prononcer sur toutes les questions liées à l'octroi du permis, en ce compris les canalisations d'égouts, les mesures des passages pour piétons à installer, des places de parking, la nature du revêtement, etc....⁴⁵

La circonstance que le tracé des voies visées serait déjà prévu par un plan communal d'aménagement n'exonère pas le collège de son obligation d'inviter le conseil communal à se prononcer sur les questions de voirie⁴⁶. En tout état de cause, le permis accordé sans décision préalable du conseil communal est illégal⁴⁷.

La décision du conseil communal lie toutes les autorités amenées à statuer sur la demande de permis, tant en première instance que sur recours⁴⁸. La législation prévoit d'ailleurs que si le conseil communal n'a pas été appelé à se prononcer sur la question de voirie ou qu'il s'en est abstenu, il est convoqué par le Gouvernement dans le cadre de la procédure de recours intentée contre le permis et dispose d'un nouveau délai pour se prononcer⁴⁹.

Par ailleurs, cette compétence du conseil communal implique également qu'il prenne connaissance des résultats de l'enquête publique et se prononce sur celle-ci⁵⁰.

Il n'existe pas de recours en réformation ouvert contre une décision du conseil communal en matière de voirie⁵¹.

⁴³ C.E., *Bruxelles*, n° 121.145 du 1^{er} juillet 2003; voyez également Cass. 14 septembre 1978, *Pas*, 1979, I, p. 43 et Bruxelles, 14 juillet 1904, *Pas*, II, p. 241.

⁴⁴ B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 314, citant l'exemple jurisprudentiel « d'une voirie desservant un clos accessible uniquement aux personnes y habitant, la voirie étant construite et entretenue par le propriétaire avec, en outre, le dépôt des immondices et l'emplacement des boîtes aux lettres individuelles à l'entrée du clos » : C.E., *Commune de Waterloo*, n° 24.335 du 11 mai 1984.

⁴⁵ C.E., *Commune de Walhain*, n° 145.187 du 31 mai 2005.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ C.E., *Bruxelles*, n° 121.145 du 1^{er} juillet 2003.

⁴⁸ C.E., *Bourgeois*, n° 42.637 du 22 avril 1993.

⁴⁹ Article 197, § 2 du COBAT et article 129, § 2 du CWATUP.

⁵⁰ Articles 197 du COBAT et 129 du CWATUP.

⁵¹ C.E. *Demanet*, n° 27.249 du 12 décembre 1986, cité par B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 348.

1.4.3. Réalisation des voiries du lotissement

Il convient de rappeler que l'exécution même des voiries prévues par un plan de lotissement approuvé requerra l'octroi préalable d'un permis d'urbanisme⁵².

La législation urbanistique permet à la commune d'imposer au lotisseur la création et la cession à la commune des voies publiques dans ces lotissements (article 91 CWATUP; article 111 COBAT).

Par ailleurs, une péremption spéciale de cinq ans s'applique aux permis de lotir prévoyant des travaux de voirie, si le titulaire n'a pas, dans ce délai, « exécuté les travaux et les charges imposés ou fourni les garanties financières exigées »⁵³. Ce délai est un délai de déchéance, ne pouvant être interrompu⁵⁴.

⁵² B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 239.

⁵³ Article 114 du COBAT; article 99 du CWATUP, sauf si le permis répartit la réalisation des travaux en plusieurs phases, en déterminant un point de départ du délai de prescription propre à chacune d'elles (article 100 du CWATUP; article 115 du COBAT). Pour d'autres règles spécifiques à ce type de permis, voyez encore l'article 95 du CWATUP.

⁵⁴ B. LOUVEAUX, *op. cit.*, p. 405, par exemple même en cas d'introduction d'une demande de modification du permis; voyez cependant l'article 245, 1° du CWATUP (hypothèse de la découverte d'un site de fouilles provoquant une suspension du délai durant soixante jours).

2. Droit de l'environnement

2.1. Décret et ordonnance relatifs aux déchets : les déchets de construction et de démolition

2.1.1. « Déchets de construction et de démolition »

La démolition d'une ancienne route ou la construction d'une nouvelle voirie accompagnée de la destruction préalable d'un bâtiment dégagent nécessairement de nombreux déchets, tant sous la forme de débris de pierre, de bois, de verre, de métal ou autres dont il convient d'assurer l'évacuation et le traitement.

Ainsi, les déchets de surplus de matériaux et de déblais qui résultent des chantiers de construction et de démolition constituent une catégorie propre dans le catalogue de déchets établi par chaque Gouvernement régional : la catégorie n° 17 « *déchets de construction et de démolition* »⁵⁵.

2.1.2. Collecte et élimination

a. Catégories principales : déchets ménagers ou déchets industriels

La collecte et l'élimination des déchets sont organisées différemment en fonction d'une première distinction juridique fondamentale fondée sur l'origine des déchets à traiter.

Ainsi, les déchets ménagers recouvrent ceux produits par un particulier dans le cadre de l'activité usuelle de son ménage⁵⁶. Leur enlèvement sera dans ce cas assuré conformément aux conditions habituelles, par les services communaux compétents en Région wallonne et par l'Agence Bruxelles-Propreté en Région de Bruxelles-Capitale⁵⁷.

En revanche, en cas d'activités commerciales, industrielles ou artisanales, les matériaux dégagés constitueront des déchets industriels⁵⁸. Cette qualification emporte la responsabilité du professionnel qui effectue les travaux quant à l'élimination et au traitement de ceux-ci⁵⁹.

Il n'est cependant pas toujours évident de déterminer ce qu'il doit advenir des déchets de construction et de démolition selon cette distinction classique.

⁵⁵ Annexe I de l'arrêté du gouvernement wallon du 10 juillet 1997 établissant un catalogue de déchets et de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2002 relatif à la liste des déchets et déchets dangereux.

⁵⁶ Article 2, 2° du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

⁵⁷ Règlement d'agglomération du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices.

⁵⁸ Article 2, 4° du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

⁵⁹ Article 7, § 2 du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

Ainsi, la doctrine recommande de fixer contractuellement le sort des déchets produits par le chantier, à savoir de répartir de façon certaine la responsabilité de leur collecte et traitement entre le maître de l'ouvrage et l'entrepreneur⁶⁰.

En l'absence de telles dispositions entre les parties, il s'agira de déterminer la qualification des déchets en fonction de l'identité de la personne exécutant et coordonnant réellement les travaux.

b. Sort des déchets de construction et de démolition

Les déchets de construction et de démolition constituent, on l'a dit, une catégorie particulière du catalogue de déchets, déclinée selon les divers matériaux qui peuvent s'y retrouver⁶¹. Selon leur composition chimique, ceux-ci

⁶⁰ E. EMPEREUR et I. VAN GIEL, *op. cit.*, p. 118.

⁶¹ « 17 Déchets de construction et de démolition (y compris déblais provenant des sites contaminés)

17 01	Béton, briques, tuiles et céramiques
17 01 01	Béton
17 01 02	Briques
17 01 03	Tuiles et céramiques
17 01 06	Mélanges ou fractions séparées de béton, briques, tuiles et céramiques contenant des substances dangereuses
17 01 07	Mélanges de béton, briques, tuiles et céramiques autres que ceux visés à la rubrique 17 01 06
17 02	Bois, verre et matières plastiques
17 02 01	Bois
17 02 02	Verre
17 02 03	Matières plastiques
17 02 04	Bois, verre et matières plastiques contenant des substances dangereuses ou contaminés par de telles substances
17 03	Mélanges bitumeux, goudron et produits goudronnés
17 03 01	Mélanges bitumeux contenant du goudron
17 03 02	Mélanges bitumeux
17 03 03	Goudron et produits goudronnés
17 04	Métaux (y compris leurs alliages)
17 04 01	Cuivre, bronze, laiton
17 04 02	Aluminium
17 04 03	Plomb
17 04 04	Zinc
17 04 05	Fer et acier
17 04 06	Enin
17 04 07	Métaux en mélange
17 04 09	Déchets métalliques contaminés par des substances dangereuses
17 04 10	Câbles contenant des hydrocarbures, du goudron ou d'autres substances dangereuses
17 04 11	Câbles autres que ceux visés à la rubrique 17 04 10
17 05	Terres (y compris déblais provenant de sites contaminés), cailloux et bous de dragage

...

sont par ailleurs sous-classés en déchets inertes⁶² ou dangereux, répondant à des régimes et obligations différents.

Ainsi, un sort particulier est réservé à certains de ces déchets concernant notamment leur mise en décharge ou en centre d'enfouissement technique⁶³.

Outre l'obligation générale de prise en charge des déchets industriels reposant sur le professionnel, certaines dispositions particulières liées à cette nomenclature prévoient également des contraintes spécifiques en termes de stockage, de recyclage ou d'élimination des déchets de construction et de démolition.

La conservation provisoire sur place des déchets de construction et de démolition est, ainsi, précisément réglementée par l'arrêté du gouvernement wallon du 27 mai 2004 fixant les conditions intégrales d'exploitation relatives aux

61

17 05 03	Terres et cailloux contenant des substances dangereuses
17 05 04	Terres et cailloux autres que ceux visés à la rubrique 17 05 03
17 05 05	Boues de dragage contenant des substances dangereuses
17 05 06	Boues de dragage autres que celles visées à la rubrique 17 05 05
17 05 07	Ballast de voie contenant des substances dangereuses
17 05 08	Ballast de voie autre que celui visé à la rubrique 17 05 07
17 06	Matériaux d'isolation et matériaux de construction contenant de l'amiante
17 06 01	Matériaux d'isolation contenant de l'amiante
17 06 03	Autres matériaux d'isolation à base de ou contenant des substances dangereuses
17 06 04	Matériaux d'isolation autres que ceux visés aux rubriques 17 06 01 et 17 06 03
17 06 05	Matériaux de construction contenant de l'amiante
17 07	Déchets de construction et de démolition en mélange
17 07 95	Déchets de démolition provenant des bâtiments à caractère d'habitation, de services ou assimilés non mélangés à des matières putrescibles ou combustibles
17 08	Matériaux de construction à base de gypse
17 08 01	Matériaux de construction à base de gypse contaminés par des substances dangereuses
17 08 02	Matériaux de construction à base de gypse autres que ceux visés à la rubrique 17 08 01
17 09	Autres déchets de construction et de démolition
17 09 01	Déchets de construction et de démolition contenant du mercure
17 09 02	Déchets de construction et de démolition contenant des PCB (par exemple, mastics, sols à base de résines, double vitrage, condensateurs, contenant des PCB)
17 09 03	Autres déchets de construction et de démolition (y compris en mélange) contenant des substances dangereuses
17 09 04	Déchets de construction et de démolition en mélange autres que ceux visés aux rubriques 17 09 01, 17 09 02 et 17 09 03 ».

62

Les déchets inertes regroupent, selon l'article 2, 5° de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2002 relatif à la mise en décharge des déchets, les déchets qui ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante; ceux qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne subissent aucune autre réaction physique ou chimique, ne sont pas biodégradables et ne détériorent pas d'autres matières avec lesquelles ils entrent en contact, d'une manière susceptible d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine (par exemple : béton, verre ou bitume non mélangés par exemple).

63

Voyez par exemple l'arrêté du gouvernement wallon du 18 mars 2004 interdisant la mise en centre d'enfouissement technique de certains déchets (déchets métalliques, contenant de l'amiante, inertes, etc.) et l'article 3 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2002 relatif à la mise en décharge des déchets (traitement spécifique des déchets inertes réutilisables).

stockages temporaires sur chantier de construction et de démolition de déchets non triés visés à la rubrique 45.92.01⁶⁴.

D'autres réglementations spécifiques concernent les déchets d'emballage⁶⁵, ainsi que ceux contenant du PCB ou de l'amiante.

2.1.3. Réutilisation⁶⁶

Les déchets ainsi dégagés peuvent notamment servir de matières premières secondaires pour la réalisation de nouveaux travaux, soit sur le même chantier, soit sur un autre chantier. S'il ne s'agit pas de sols contaminés, les remblais et déblais peuvent servir du champ d'application de la législation relative aux déchets en cas de réutilisation⁶⁷.

Par ailleurs, la circulaire de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 mai 1995 relative à la réutilisation de débris dans les travaux routiers et d'infrastructure comporte une description catégorielle⁶⁸ très précise des différents matériaux réutilisables et des conditions techniques⁶⁹ de leur réutilisation.

En Région wallonne, cette problématique est régie par l'arrêté du gouvernement wallon du 14 juin 2001 relatif à la valorisation de certains déchets, qui vise notamment la réutilisation en terrassements, fondations, remblayages, empierrements et divers travaux d'infrastructure, de terres de déblais et de granulats de déchets de construction non contaminés ou décontaminés.

La réutilisation de certains de ces déchets est cependant subordonnée à l'obtention préalable d'un certificat d'utilisation ou de provenance⁷⁰.

64

De la nomenclature relative aux installations et activités classées. Cette réglementation concerne donc les déchets produits par le chantier ou valorisés sur le chantier. Les déchets non inertes doivent être conservés dans des containers afin d'éviter toute pollution du sol et de l'eau. Les déchets inertes doivent être rangés proprement. Un registre de l'ensemble de ces déchets doit être tenu par le responsable du chantier.

65

Voyez également *infra*.

66

La valorisation et le recyclage des déchets est présenté comme une priorité par la législation environnementale pertinente : article 4, § 1^{er}, 2° de l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et article 7, § 3, du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

67

Voyez l'article 4, § 2 de l'arrêté du gouvernement wallon du 14 juin 2001 relatif à la valorisation de certains déchets et l'article 3 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2002 relatif à la mise en décharge des déchets. Cette idée se retrouve déjà dans une circulaire du 23 février 1995 relative à l'évacuation des déchets dans le cadre des travaux publics en Région wallonne : en effet, l'article 2.3 précise que toute une série de matériaux concernés « n'ont rien à faire » dans une décharge et encourage la réutilisation maximale, sur place ou ailleurs, en application du principe de l'« équilibre déblais-remblais » et, à défaut, le recyclage.

68

Déchets, concassés de débris, dont enrobés hydrocarbonés provenant de revêtements routiers, séries selon la composition moyenne maximale des différents éléments pouvant y être décelés.

69

En termes de composition, de finesse du débris, de sa teneur en autres éléments (pierres, fines, etc.).

70

Ainsi, par exemple, les enrobés hydrocarbonés provenant d'un autre chantier doivent être accompagnés d'un certificat de conformité délivré par l'organisme impartial COPRO, qui agré les centrales d'enrobage. Voyez également l'annexe I de l'arrêté du gouvernement wallon du 14 juin 2001 relatif à la valorisation de certains déchets.

2.1.4. Traitement des déchets industriels

La réutilisation des déchets de construction et de démolition n'est pas toujours envisageable, en raison essentiellement de la dangerosité de ces déchets.

Lorsque leur réutilisation en tant que matières premières secondaires n'est pas possible, il convient d'en assurer le traitement dans les conditions les plus respectueuses de la qualité de l'environnement. Concernant les déchets industriels, il incombe en particulier à l'entrepreneur/producteur de ces déchets de (faire) recycler certains d'entre eux et/ou d'en assurer le conditionnement adéquat⁷¹.

Un arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 mars 1995 impose aux entrepreneurs de travaux ayant entraîné la production de débris de procéder ou faire procéder au recyclage de ceux-ci⁷².

Par ailleurs, l'entrepreneur/producteur se doit de tenir une « comptabilité » précise⁷³ ou un registre des déchets qu'il manipule et se faire enregistrer auprès des autorités compétentes⁷⁴. Cette réglementation contraint également le collecteur, producteur ou transporteur de déchets à des déclarations annuelles auprès de l'administration compétente de certaines données relatives aux déchets produits et traités.

2.1.5. Exploitant d'une décharge ou d'un incinérateur

L'exploitant d'une décharge ou d'un incinérateur doit obtenir, préalablement à son implantation et sa mise en service, la délivrance d'un permis d'environnement spécifique à cette activité, répondant à l'ensemble des conditions particulières énoncées par la réglementation régionale⁷⁵.

Cet exploitant est, par ailleurs, soumis aux obligations en matière de taxation des déchets⁷⁶. Il peut cependant en répercuter la charge sur les producteurs de déchets qui lui confient les matières à stocker ou à incinérer, à travers le coût imposé pour la reprise des déchets.

⁷¹ Article 10 de l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets.

⁷² Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au recyclage obligatoire de certains déchets de construction ou de démolition.

⁷³ Voyez l'article 5 de l'arrêté du gouvernement wallon du 14 juin 2001 relatif à la valorisation de certains déchets.

⁷⁴ Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 janvier 1997 relatif au registre des déchets; article 9 du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets et arrêté du gouvernement wallon du 13 novembre 2003 relatif à l'enregistrement des collecteurs et des transporteurs de déchets autres que dangereux.

⁷⁵ Arrêté du gouvernement wallon du 27 février 2003 fixant les conditions sectorielles d'exploitation des centres d'enfouissement technique (Nomenclature des installations classées, n° 90) et arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2002 concernant la mise en décharge de déchets (Nomenclature des installations classées, rubriques 45 à 51).

⁷⁶ Décret du 25 juillet 1991 relatif à la taxation des déchets en Région wallonne et Arrêté du gouvernement wallon du 23 décembre 1998 établissant les modalités de déclaration à la taxe sur les déchets.

2.1.6. Non-respect de la législation en matière de déchets

De nombreuses infractions à la réglementation relative aux déchets sont punies de sanctions pénales, sous forme essentiellement d'amendes pouvant atteindre 125.000 Euros et de peines d'emprisonnement allant jusqu'à 5 ans.

Ainsi, l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets sanctionne l'abandon illégal de déchets, les fausses déclarations effectuées en matière de production de déchets, etc. Les sanctions correspondantes et la procédure pouvant conduire à leur application sont énoncées par l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions environnementales.

Le dépôt de déchets dans des endroits non autorisés constitue également une infraction au regard de l'article 7 du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets et entraîne tant l'application de sanctions pénales⁷⁷ que d'un prélèvement à coût réel ou forfaitaire de la part des services communaux ayant dû procéder à l'enlèvement du dépôt⁷⁸.

Par ailleurs, en cas de menace grave pour l'homme ou l'environnement, l'élimination des déchets illégalement déposés et la remise en état des lieux sont assurés par l'Office wallon des déchets ou l'Agence Bruxelles-Propreté, sous réserve de récupération à l'encontre du contrevenant identifié.

2.2. Déchets sauvages

2.2.1. Définition

Les déchets sauvages ou encore déchets vagabonds recouvrent l'ensemble des déchets qui, par le fait de l'homme, se retrouvent en des endroits (publics) inappropriés (papiers, déchets d'emballage, chewing gums, cigarettes, etc.).

POST Plus⁷⁹ a ainsi réalisé en 2001 une étude de compilation reprenant toutes les informations disponibles (définitions, quantités, composition, mesures prises) sur ces différents déchets parmi les facteurs de pollution des espaces publics. La conclusion de cette étude soulignait le manque d'intérêt et d'énergie consacrés à cette problématique jusqu'alors⁸⁰.

⁷⁷ Articles 51 et suivants du décret wallon du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

⁷⁸ Point 040/363-07 de la Circulaire budgétaire du 13 juillet 2006 relative à l'élaboration des budgets des communes et des C.P.A.S. de la région wallonne à l'exception des communes et des C.P.A.S. relevant des communes de la Communauté germanophone pour l'année 2007.

⁷⁹ POST Plus est agréé pour la période 2004-2008 en qualité d'organisme compétent pour la prévention et la gestion des déchets d'emballage, en vertu de la Décision du 18 décembre 2003 de la Commission interrégionale de l'Emballage établie par l'accord de coopération du 30 mai 1996. L'association peut donc être chargée par les producteurs d'emballages de remplir leurs obligations de reprise des emballages produits en vue de leur élimination ou recyclage.

⁸⁰ Pour plus d'informations sur cette étude et les projets mis en œuvre, voyez www.fostplus.be.

2.2.2. Prévention et lutte contre ces déchets

Même s'il s'agit plus d'un problème de changement des mentalités et d'éducation, les différents acteurs concernés par les domaines de l'environnement, de la sécurité et de la voirie tentent ces dernières années de coordonner leurs actions afin de lutter contre ce fléau moderne à travers une approche structurée et constructive.

De nombreuses campagnes de sensibilisation et de prévention ont déjà été menées. Les projets visent également l'installation de poubelles à des endroits stratégiques, l'amélioration des conditions de transports des déchets, le renforcement de la constatation et de la répression des incivilités.

Ainsi, les communes peuvent agir, en matière de répression des faits de malpropreté, soit en vertu d'un règlement communal spécifique sanctionné en vertu de l'article 119bis de la nouvelle loi communale⁸¹ soit par la désignation d'agents compétents pour la mise en œuvre de la législation environnementale régionale⁸².

Tout dépôt sauvage de déchets constitue une infraction au regard du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, mais également du décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d'exercice. Ce décret institue des « gardes routes », spécialement formés, dont la mission consiste à relever toute atteinte portée à l'intégrité de la voirie et qui sont habilités à verbaliser les infractions qu'ils constatent.

En Région de Bruxelles Capitale, la verbalisation est réalisée par les agents communaux, tandis que la sanction sera infligée par l'Agence Bruxelles-Propreté⁸³.

2.2.3. Plans généraux de prévention par les producteurs de déchets d'emballage

Les producteurs de biens de consommation emballés doivent soumettre tous les trois ans un plan général de prévention à la Commission interrégionale de l'Emballage⁸⁴.

⁸¹ Article L1122-33 du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation. Cependant, lorsque l'infraction est déjà définie par une législation régionale, elle ne peut plus faire l'objet d'une répression spécifique par la réglementation communale.

⁸² Voyez à cet égard la circulaire du 24 octobre 2001 du Ministre de l'Environnement et de la Propreté publique de la Région de Bruxelles-Capitale relative au rôle des communes dans la sanction des faits de malpropreté.

⁸³ Ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions environnementales.

⁸⁴ Article 4 de l'accord de coopération du 30 mai 1996 concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballage.

Ce plan doit viser à l'augmentation de la proportion d'emballages recyclables ou réutilisables et à l'amélioration des propriétés physiques des déchets d'emballage afin de permettre leur transport répété et de réduire la nocivité des matériaux employés en termes d'impact environnemental.

Après approbation du plan présenté, la Commission en contrôle la mise en œuvre par le responsable d'emballages et sanctionne par la voie d'amendes administratives les manquements aux obligations énoncées par l'accord de coopération ou le plan approuvé.

2.3. Assainissement et gestion des sols pollués

2.3.1. Introduction

Les travaux de voirie peuvent faire remonter au grand jour, au gré des excavations, déblayages et autres terrassements, des terres potentiellement polluées nécessitant une gestion particulière.

Cette matière est régie, en Région de Bruxelles-Capitale, par l'ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués et, en Région wallonne par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à l'assainissement des sols pollués. Il convient immédiatement de souligner la différence de perspective adoptée par chacune de ces législations : tandis que la législation bruxelloise vise essentiellement à la maîtrise de l'information relative aux sols pollués et à la prévention des extensions de pollution, la législation wallonne – qui n'est cependant toujours pas opérationnelle, à défaut d'arrêtés d'exécution – prône une démarche plus proactive, visant en principe à l'élimination, dans la mesure du possible, des pollutions répertoriées⁸⁵.

Un inventaire des sols (potentiellement) pollués a été dressé par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement et peut être consulté sur demande écrite adressée à l'I.B.G.E.

En Région wallonne, la banque de données relatives aux sols pollués établie par la Société publique d'aide à la qualité de l'environnement est directement accessible à l'adresse internet www.walsols.be.

⁸⁵ Il en va à tout le moins ainsi concernant les pollutions dites « nouvelles », c'est-à-dire celles qui ont été générées après le 1^{er} janvier 2003. L'assainissement est effectué en cas de dépassement des valeurs seuls des contaminants.

2.3.2. Définitions

Le sol se définit, au sens de la législation relative aux sols pollués, comme la partie fixe de la terre, en ce compris les eaux souterraines et les autres éléments et organismes qui y sont présents⁸⁶, tandis que le terrain comporte également les constructions et installations érigées dans ou sur le sol⁸⁷.

Cette législation peut avoir une incidence sur la responsabilité des gestionnaires de voirie dans la mesure où certaines obligations particulières encadrent les cessions de terrains « à risque ». Il s'agira donc de terrains où s'exercent/s'exerçaient des « activités à risque », répertoriées comme telles en vertu des normes relatives à la pollution du sol⁸⁸, et qui vont être ou non reprises ou poursuivies par le cessionnaire.

2.3.3. Exploitation et cession de terrains à risque

Cette problématique est abordée à nouveau de manière différente par les deux législations régionales.

En Région de Bruxelles-Capitale, une obligation de procéder à une reconnaissance de l'état du sol⁸⁹ s'applique en cas d'aliénation de droits réels sur un terrain « à risque » ou en cas de cession de l'exploitation présente sur ce terrain. Si cette reconnaissance fait apparaître des doutes sur la qualité du sol, une étude de risque sera réalisée afin de connaître de manière exacte la nature et le niveau de la pollution soupçonnée.

L'I.B.G.E. se prononcera sur les résultats de cette étude en imposant des mesures de gestion du sol (restrictions d'usage, contrôles, endiguement, diminution progressive de la source de pollution) voire, en ultime recours, un assainissement⁹⁰ si aucune autre mesure ne permet de faire disparaître la menace grave pour la santé ou l'environnement.

⁸⁶ Article 3, 1^{er} de l'Ordonnance du 13 mai 2004.

⁸⁷ Article 2, 8^e du décret du 1^{er} avril 2004.

⁸⁸ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 fixant la liste des activités à risque; cette liste n'est toujours pas établie en Région wallonne.

⁸⁹ Réalisation par une personne agréée d'un état descriptif du terrain accompagné, le cas échéant, de recommandations pour la gestion du sol.

⁹⁰ Lorsque l'assainissement est réalisé, il peut valoir permis d'environnement ou certificat d'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale.

En Région wallonne, les activités à risques n'ayant pas encore été identifiées par le Gouvernement, seules les mesures particulières relatives à l'assainissement des stations-services sont actuellement d'application⁹¹.

Par ailleurs, la mise en œuvre des obligations prévues par le décret du 1^{er} avril 2004 s'effectuera soit sur la base d'une décision de l'autorité, soit par soumission volontaire de l'exploitant ou du propriétaire du terrain à ces dispositions, soit en cas d'exploitation ou de cessation d'une activité à risques. La cession de droits ou d'exploitation n'est donc pas envisagée comme telle.

Suivant le même schéma progressif que celui prévu par l'ordonnance bruxelloise, le débiteur des obligations visé par le décret procédera d'abord à une étude d'orientation du sol puis, éventuellement, à une étude de caractérisation. Si les résultats de cette étude révèlent la nécessité d'un assainissement, celui-ci sera entrepris par le débiteur sous la surveillance des autorités compétentes.

2.3.4. Responsabilité

Les législations régionales identifient, selon les différentes hypothèses, les personnes auxquelles incombe la réalisation des obligations évoquées ci-dessus. En principe, l'auteur de la pollution – l'exploitant du terrain pollué est en l'occurrence présumé auteur de la pollution – ou de l'émission de déchets est au premier chef responsable des mesures devant être adoptées. Si une personne autre que le responsable de la pollution (propriétaire, us fruits, titulaire de droits sur le terrain) procède aux mesures nécessaires, il en finance la réalisation avec la possibilité de se retourner ensuite contre le débiteur éventuellement identifié⁹².

A défaut d'applicabilité de la législation relative aux sols pollués, la réparation des dommages causés par la pollution incombera, en vertu du régime de droit commun de l'article 1384 du Code civil, au titulaire de droits sur le sol pollué.

⁹¹ Arrêté du gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le Titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service. En Région de Bruxelles-Capitale, une telle réglementation spécifique aux stations-services subsiste malgré l'existence de l'ordonnance relative à la gestion des sols pollués : voyez l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 janvier 1999 fixant les conditions d'exploiter des stations-service, spécialement le chapitre V relatif à la protection du sol et des eaux souterraines. On peut d'ailleurs s'interroger sur la conciliation qui doit être opérée entre ces deux batteries de mesures applicables aux exploitants de telles installations. Voyez encore l'Accord de coopération du 13 décembre 2002 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution et au financement de l'assainissement du sol des stations-service, qui a permis la mise en place du Fonds d'assainissement des sols des stations-service, BOFAS, depuis le 26 mars 2004.

⁹² Sauf si le débiteur a bénéficié de la procédure d'exonération prévue par la législation et qu'aucun recours n'a été introduit contre la décision d'exonération.

2.4. Transport de substances dangereuses⁹³

2.4.1. Droit international

Le transport par route de substances dangereuses est strictement encadré, au niveau international, par l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route du 30 septembre 1957 (ci-après l'A.D.R.), approuvé par la loi du 10 août 1960. Les marchandises dangereuses sont celles dont les annexes A et B de l'A.D.R. interdisent ou conditionnent le transport international.

La matière est également régie par de nombreux accords multilatéraux et plusieurs directives européennes.

2.4.2. Droit national

Au niveau national, les obligations incombant aux différentes personnes impliquées dans le transport par route de substances dangereuses visées par l'A.D.R. sont complétées par l'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosives et radioactives. L'arrêté royal du 19 octobre 1998 portant exécution de la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route énonce également les mesures de contrôle et désigne les agents chargés de la surveillance des conditions de transport édictées par l'A.D.R. et des infractions correspondantes. A cet égard, la réglementation renvoie essentiellement aux agents et compétences prévues par la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des travailleurs et la législation relative à la police de la circulation routière.

Les véhicules et contenants utilisés pour ce type de transport doivent être agréés et périodiquement contrôlés par le biais d'organismes eux-mêmes agréés par le Ministre ayant les transports terrestres dans ses attributions.

La traçabilité du transport doit en permanence être garantie par la tenue de documents contenant toutes les mentions prévues par la réglementation (nature des marchandises, quantité, conditionnement, etc.).

Enfin, les entreprises régulièrement impliquées dans le transport de marchandises dangereuses doivent se doter d'un conseiller en sécurité exerçant les compétences et disposant des qualifications énoncées par l'arrêté royal du 5 juillet 2006 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

2.4.3. Mesures de sécurité

Les réglementations nationales et internationales énoncent, à l'égard de chaque acteur intéressé dans le transport par route de telles marchandises, une série de mesures appropriées afin d'éviter ou de réduire les dommages pouvant résulter du transport.

Ainsi, il incombe à l'expéditeur de vérifier la complétude des documents de transport au regard des dispositions de l'A.D.R., l'intégrité des emballages, l'utilisation de la signalisation adéquate sur les véhicules et contenants, etc.

Le transporteur se doit, préalablement au départ, de vérifier à son tour la qualité du conditionnement, la réalisation des contrôles périodiques sur les véhicules et citernes, la conformité du chargement aux documents fournis, etc. S'il constate, avant ou en cours de transport, la moindre contrariété aux conditions édictées par l'A.D.R., il dispose de la faculté de retenir les marchandises jusqu'à ce la preuve de la régularité du transport lui soit apportée, d'interrompre le convoi et de résoudre la convention le liant à l'expéditeur.

Une fois la marchandise arrivée à destination, le destinataire doit assurer la désinfection des véhicules et containers utilisés et dispose d'un droit de rétention sur ceux-ci jusqu'à l'accomplissement de toutes les mesures prescrites.

D'autres obligations spécifiques s'appliquent encore aux différents maillons de la chaîne de transport, tels que le chargeur, le conditionneur, le remplisseur des citernes et l'exploitant d'une citerne mobile ou d'un conteneur-citerne qui en loue l'usage à des transporteurs professionnels.

En cas d'anomalie, toute personne responsable doit immédiatement avvertir les services d'intervention compétents.

2.4.4. Restrictions à l'usage de la voirie

Le transport par route de marchandises dangereuses ne peut se réaliser dans des conditions optimales de sécurité sur tout type de voirie. C'est pourquoi l'article 48 bis de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique énonce diverses restrictions à l'usage de la voirie par ce type de convoi.

Ainsi, ces véhicules sont contraints, dans toute la mesure du possible, d'empêcher les autoroutes et de disposer d'un panneau orange de signalisation.

L'accès à certaines voies publiques peut également leur être refusé via l'apposition, par le gestionnaire de voirie compétent, d'un panneau de signalisation C24a, b ou c. L'usage de ces signaux a été réglementé par l'arrêté ministériel du 23 décembre 2002 déterminant les marchandises dangereuses visées par l'article 48 bis 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et par la Circulaire ministérielle du même jour relative au placement de la signalisation portant restrictions de la circulation du transport des marchandises dangereuses A.D.R.

⁹³ Sur cette question, voyez F. PONET, *Transport-zakładowe wogtransport* - 2007, Mechelen, Kluwer, 2006, p. 139 à 185.

Ainsi, l'accès aux tunnels, aux zones critiques de captation, etc. peut être exclu soit à tous les produits A.D.R. (C24a), aux produits inflammables ou explosibles (C24b) ou aux produits susceptibles de polluer les eaux (C24c).

Cette réglementation doit se combiner avec la signalisation d'itinéraires alternatifs permettant un transport sécurisé desdits produits, ainsi que la livraison et fourniture en matières dangereuses dans la zone faisant l'objet de cette signalisation⁹⁴. Les gestionnaires de voirie doivent également, lors de la mise en place de tels signaux, tenir compte des itinéraires obligatoires joints aux autorisations de transport d'explosifs établis par le Service des Explosifs et établir leur signalisation moyennant concertation préalable avec ce Service, voire avec le gestionnaire des voiries régionales et des communes limitrophes.

Le règlement adopté complémentirement à la signalisation mise en place doit, en outre, être soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle.

TITRE IV. CONSIDERATIONS DE LA PRATIQUE DE L'ASSURANCE

Gijss Moens
Ethias Assurance

⁹⁴ La circulaire recommande dès lors la modération dans l'utilisation de cette signalisation, afin d'éviter de devoir systématiquement octroyer des dérogations à celle-ci pour l'acheminement de telles livraisons.