

Les nouvelles CCATM, Commission Consultative de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

1.Contexte

Etre domicilié dans une commune, ce n'est pas seulement disposer d'une adresse, d'un chez soi. C'est aussi vivre dans une ville, une commune un quartier, participer à des actions locales, rencontrer d'autres personnes.

Pour une participation active et collective dans un domaine particulier, la personne ou un groupe doit y trouver un intérêt particulier, parfois aussi une reconnaissance. Avant tout investissement, la personne devrait pouvoir se charger de trouver l'information nécessaire avant d'exprimer son point de vue et donner un avis personnel, de surcroit lorsque cet avis aura des répercussions sur la collectivité.

Dans un pays démocratique comme la Belgique, plusieurs mesures de la nouvelle loi communale (arrêté royal du 24/06/1988) permettent à la population d'exercer son droit de citoyen actif et d'être reconnu en tant que tel.

Tout d'abord, il faut pouvoir bénéficier du droit de vote. La personne doit pouvoir être informée de la vie communale pour déterminer ses choix.

La forme la plus active qui est offerte à un citoyen est le mandat politique. Cependant, malgré les mécanismes installés relatifs à la discrimination, nous constatons encore aujourd'hui une trop faible représentativité du citoyen handicapé.

Pour tous ceux qui n'ont pas la chance d'être élus ou qui souhaitent néanmoins avoir un rôle actif dans la commune, la consultation populaire, l'enquête publique, la concertation, les commissions consultatives ou les conseils communaux consultatifs (jeunesse, 3^{ème} âge, personne handicapée), le conseil d'aide sociale, sont autant d'outils utiles pour exercer cette fonction.

2. Développement

Début décembre 2006, au travers d'une précédente analyse l'ASPH invitait toute personne intéressée à s'investir dans l'une des formes de participation que représente la CCAT : Commission Consultative de l'Aménagement et du Territoire.

Depuis l'installation des nouveaux conseils communaux, divers appels à la population ont été lancés par les communes afin de renouveler leurs membres au sein de conseils consultatifs ou de CCATM, Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

Et oui, encore une nouvelle abréviation. Ce type d'organe n'est pas une nouvelle idée sortie d'un placard fantôme.

L'évolution de la société et les domaines de compétences à prendre en compte ont évolué.

Dans le passé, les fonctions dominantes de la ville ont été religieuses, et/ou militaires, et/ou politiques. Elles sont aujourd'hui surtout économiques, politiques ensuite.

Dans les pays développés, le processus d'urbanisation a été fortement exploité : les populations rurales ont adopté le mode de vie des populations urbaines. L'urbanisation se poursuit à partir des grandes agglomérations par croissance interne, par extension périphérique, et externe, par absorption des villes petites ou moyennes et des espaces ruraux. Traditionnellement fondée sur la notion de continuité, la ville prend la forme d'ensembles urbains distendus et polynucléaires.

À cette urbanisation correspondent de nouveaux modes de vie et de nouvelles techniques.

Dès leur origine, les villes se sont développées grâce aux moyens de transport et de stockage. Il fallait organiser la production agricole pour assurer l'approvisionnement des habitants de la ville. L'écriture, la monnaie, la

comptabilité, avec l'évolution des techniques de transport et de stockage, ont joué un rôle essentiel dans les dynamiques urbaines. Cependant, au milieu de cette urbanisation où une place majoritaire a été ouverte vers le tout à la voiture (sous - entendu tout véhicule motorisé sur route et autoroute) il ne fallait pas oublier les usagers faibles et les déplacements en mode doux que sont d'une part les enfants, les seniors, les personnes handicapées, les piétons et d'autre part les cyclistes.

Les besoins liés à la mobilité deviennent donc un des objectifs essentiels de l'aménagement du territoire, au même titre que les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux. Après plusieurs modifications apportées en 2005 quant aux compétences des CCAT, le nouveau décret en vigueur depuis le 24 mars 2007, dénommera les CCAT en CCATM, soit commission consultative d'aménagement du territoire et de la mobilité.

Le Ministre Antoine a souhaité modifier diverses mesures pour un meilleur fonctionnement.

1. La décision de mettre en œuvre une CCATM reste à l'initiative du conseil communal. De par le fait que les matières de mobilité soient intégrées au sein des CCAT, un risque éventuel d'une dissolution de certaines commissions communales de mobilité est possible. Ces commissions compétentes pour accompagner l'élaboration des PCM, plans communaux de mobilité auraient une double fonction par rapport au CCATM ; en effet, les CCAT se penchaient déjà sur les matières d'infrastructures routières et donc réfléchissaient déjà sur les impacts en terme de mobilité des projets d'urbanismes importants.
2. Pour les communes où il existe déjà une CCAT, le renouvellement est prévu dans les 3 mois après la date en vigueur du nouveau décret. Durant la période d'appel à la population et jusqu'aux nouvelles nominations, les membres sortants restent en fonction. Quand aux communes qui ne possèdent pas de CCAT, elles auront un délai de 6 mois pour la constituer.
3. Dorénavant, les CCATM se composent de 12 membres pour les communes de moins de 20 000 habitants contre 10 000 sous la précédente législature et se limitera à 16 membres contre 28. Pour chacun des membres effectifs, un membre suppléant peut être nommé. Les CCATM se réuniront au minimum 6 fois durant l'année sauf entre les périodes du 16 juillet et 15 août. D'autres réunions peuvent être programmées afin de remettre des avis suivant les délais de procédure d'instruction des dossiers qui sont de plus en plus courts.

4. Le choix des membres doit permettre d'assurer une représentation de la pyramide des âges spécifiques à la commune et ce, en plus des obligations déjà présentes (répartition géographique et représentation des différents intérêts communaux) ainsi que la mixité obligatoire instaurée suite aux nouvelles règles en vigueur de la loi communale, soit un maximum de 2/3 des membres du même sexe.
5. Le président ne peut plus être un membre du collège communal. Il est choisi par le conseil communal parmi les candidats qui ont répondu à l'appel public. Il répond donc à l'ensemble des conditions relatives aux membres

Sous les précédentes législatures, cette fonction s'est souvent révélée malsaine, dans la mesure où le bourgmestre ou l'échevin en charge de la présidence se retrouvait implicitement dans une position de juge et partie lorsque les avis étaient remis et discutés au sein du conseil communal.

Afin de garder la primeur des informations et avis remis en séance, la clause de confidentialité est respectée afin que seul le collège reçoive la décision.

6. Tout membre de la commission ne peut exercer plus de deux mandats consécutifs y compris pour les membres sortants afin de rajeunir les membres et d'un plus grand respect de représentativité de la population (ex : plus la moyenne d'âge de la commune sera jeune, plus les membres seront jeunes.)
7. Le membre du collège communal ayant l'aménagement du territoire et de l'urbanisme dans ses attributions et le conseiller en aménagement du territoire, siègent auprès de la commission communale avec voix consultative. Le secrétariat administratif est assuré par l'administration. Le conseiller en mobilité peut être en charge de cette fonction en dehors de l'obligation de présenter les dossiers de leurs contextes et les implications qu'engendreront l'une ou l'autre décision remis dans les avis.
8. Pour répondre au mieux au suivi des dossiers et l'évolution du travail urbanistique, le conseiller est dans l'obligation de suivre une formation continuée prévue dans le montant de la subvention.
9. En dehors de la mise en œuvre d'une CCATM, une subvention liée à l'engagement d'un conseiller en mobilité peut être octroyé aux communes suivant les modalités suivantes :
 - commune n'ayant pas de CCAT : 8000 €/an pour l'engagement d'un conseiller en aménagement du territoire ;
 - commune ayant une CCAT : 24 000 €/an pour financer ce conseiller ;

- commune décentralisée (c'est-à-dire qui possède une CCAT, un Schéma de structure et Règlement communal d'urbanisme) : 30 000€/an ;

Fin 2006, il existait 160 CCAT sur les 262 communes wallonnes. Très peu d'entre-elles se trouvent dans des zones rurales, par ces nouvelles mesures, le Gouvernement wallon encouragera fortement ces dernières à les mettre en œuvre afin d'harmoniser le cadre de vie en région wallonne.

La mobilité est devenue une partie intégrante de l'intégration des personnes handicapées.

En dehors des déplacements dans son ensemble, la mobilité permet aux personnes handicapées d'avoir une vie active sur le plan social, économique ou culturelle. Toutefois, de grands progrès sont à réaliser pour que cette mobilité soit maximale. Nous constatons encore aujourd'hui trop peu de transports en commun accessibles aux PMR en toute autonomie. Bien que de plus en plus nombreux sur des voiries gérées par le MET, Ministère de l'Environnement et du Territoire, les aménagements urbains spécifiques aux personnes handicapées de la vue, en chaise roulante sont très rares dans les voiries communales. Nous ne parlerons même pas des aménagements éventuels pour les personnes sourdes ou avec une déficience intellectuelle.

C'est pourquoi au sein de ces CCATM, comme tous les autres citoyens, la personne handicapée doit y être présente. Dans le nouveau décret, aucun élément ne permet d'identifier la représentativité du handicap. En effet, lorsque la maison de l'urbanisme du Brabant wallon a organisé, dans le cadre des midis de l'urbanisme, une présentation de ce nouveau décret en présence du Ministre Antoine, début mars au Centre Culturel d'Ottignies, un de nos membres actifs au sein d'une CCAT dans la région de Charleroi faisait part de cet état. Le ministre s'est engagé à compléter ce décret par une circulaire plus explicite à l'attention des communes. Le handicap doit pouvoir être repris au même titre que la jeunesse et/ou les seniors puisque notre public a des spécificités à prendre en compte et particulièrement en terme de mobilité.

Après l'engagement verbal du Ministre relatif à la représentativité du handicap au sein des CCATM, le secrétariat national de l'ASPH, au nom des personnes handicapées, a interpellé ce dernier de cet état. A ce jour, soit 3 mois après notre interpellation, aucune réponse n'a été envisagée à notre demande.

Toute fois, le gouvernement wallon a adopté diverses mesures pour favoriser la mobilité douce proposées par Le Ministre Antoine en charge de cette

compétence. On y retrouve une amélioration du transport public (TEC) ainsi qu'une augmentation du nombre de kilomètres financés pour le transport de porte à porte (ex : Tec 105 ou autres sociétés privées conventionnées) suite à l'investissement de nombreuses personnes handicapées et la pression des associations qui les représentent depuis la manifestation du 12 janvier dernier.

De nombreux aménagements en faveur des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite seront possibles au travers des crédits d'impulsion qui permettent d'aider les communes à concrétiser leurs Plans de Déplacements Scolaires ou leurs Plans Communaux de Mobilité et ainsi améliorer l'environnement quotidien des citoyens. Des résultats visibles se concrétiseront par la réalisation de cheminements piétons, d'aménagements de sécurité, notamment aux abords des écoles, ou la mise en place de chemins de liaison pour vélos. Outre la réalisation concrète d'infrastructures, d'autres axes d'action viennent compléter la politique de mobilité du Gouvernement wallon en faveur des usagers doux. La sensibilisation et la promotion, l'éducation et la [formation](#), sont nécessaires afin de valoriser les initiatives prises pour investir dans l'aménagement d'infrastructures à destination des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite et encourager les citoyens à modifier leurs habitudes de déplacement.

3. Conclusion :

L'initiative de mettre en place une CCATM reste à l'initiative des autorités communales. Néanmoins, dès aujourd'hui, nous invitons tous les citoyens qui le désirent à interpeller les élus afin que cette forme de participation citoyenne soit possible dans chacune des communes. Trop souvent oubliée dans les organes décisionnels, la personne handicapée, comme citoyen à part entière, a tout à fait sa place pour y défendre les intérêts spécifiques au handicap dans les différents domaines traités par une CCATM.

C'est pourquoi, nous encourageons fortement les personnes handicapées à se porter candidates à toute création ou renouvellement d'une CCATM afin de défendre les spécificités des différentes formes de handicaps. Cet engagement peut être à titre individuel ou au nom d'une association telle que la nôtre où un encadrement, des informations, des formations spécifiques, soit tout simplement un soutien peuvent être obtenus pour concrétiser leurs rôles et fonctions de citoyens à part entière et qu'au travers

des divers projets et/ou aménagements prévus, la personne handicapée ne soit plus laissée pour compte.

Source :

www.min-antoine.be/dossiers/politiques/destransportsetdelamobilité
www.maisonsdelurbanismes.be

liste des CCAT /CCATM :

<http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/CCAT/CCAT.asp#a>

Chargée de l'analyse : Christine Bourdeauducq
animatrice-coordinatrice, conseillère en mobilité, en
accessibilité.

Responsable de l'analyse : Gisèle Marlière
Secrétaire Nationale de l'ASPH

Date : 11 juin 2007