

**Jeudi 29 mai 2008**

## **Rencontre Presse**

### ***Les enjeux du Permis par Décret (Projet DAR)***

---

## **Le permis par décret, ou le grignotage des principes démocratiques**

### **Rétroactes**

- le 29 novembre 2007, le Gouvernement wallon adopte l'avant-projet de Décret relatif au Autorisations Régionales,
- le 7 mai 2008, le Conseil d'Etat rend un avis très critique sur cet avant-projet considéré comme anticonstitutionnel.

### **Bref rappel du projet**

Pour certains projets considérés d'intérêt régional, la délivrance du permis d'environnement, d'urbanisme ou mixte, sera désormais de la responsabilité du Parlement et non plus du Ministre et de son administration.

En conséquence, en raison de leur caractère législatif, les permis délivrés par cette voie ne seront plus contestables que devant la Cour Constitutionnelle.

Avant même le dépôt de la demande de permis, le projet est reconnu d'intérêt régional par le Gouvernement, soit d'initiative, soit sur proposition du Fonctionnaire délégué, soit conjointement. L'intérêt régional du projet est déterminé au cas par cas selon des critères très larges. Selon le type de projet et, en conséquence, selon le type de permis, ce dernier est délivré par le Fonctionnaire délégué (ou conjointement par le fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué) ou par le Gouvernement sur recours.

Le permis est ensuite présenté par le Gouvernement au Parlement. Ce dernier devra tout d'abord reconnaître ou non l'intérêt régional. S'il reconnaît l'intérêt régional, il devra accorder ou refuser de délivrer le permis. A noter enfin qu'en cas d'octroi du permis par le Parlement, ce dernier dispose de la possibilité d'édicter des conditions complémentaires. En cas de refus du permis, la procédure entière doit être recommencée.

Ce projet soulève beaucoup de questions, de la part d'IEW mais aussi du Conseil d'Etat.

## **Des questions de principe**

### **Le respect du principe de la séparation des pouvoirs**

Instaurer un système qui donne au Parlement la compétence pour délivrer des permis outrepassé le principe de séparation des pouvoirs. Le Parlement vote les décrets (« lois » régionales) qui encadrent la délivrance des permis ; c'est sa fonction législative. Si le Parlement délivre également les permis, il exerce une fonction exécutive puisque ce faisant il exécute la législation qu'il a lui-même mise en place pour encadrer la délivrance des permis.

Il dispose donc conjointement de deux pouvoirs qui en principe doivent rester séparés.

Le principe de la séparation des pouvoirs est depuis longtemps perçu comme un des piliers essentiels de la démocratie. Il a été théorisé par Montesquieu et J. Locke qui l'estimaient nécessaire pour éviter l'abus de pouvoir : si celui qui fait les lois est aussi celui qui les exécute et qui en contrôle l'application, la porte est ouverte à l'arbitraire (notamment et concrètement, la conception des lois pourrait être orientée en fonction des cas particuliers auxquels elle sera appelée à s'appliquer).

La loi doit rester abstraite et générale pour rester équitable et viser l'intérêt public!

Est-ce à dire que le projet de PPD mettra par terre la démocratie wallonne ?

Certes non, et ce n'est pas là l'intention de ses auteurs ! Mais il faut éviter d'atteindre aux principes fondateurs de la démocratie car le jour où plus personne n'en verra le sens ni l'intérêt, où ils pourront être mis à mal sans réaction, les temps seront mûrs pour que se saisissent du pouvoir des personnes dont les intentions seront peut-être tout autres...

Le maintien de la démocratie exige la vigilance !

### **Le respect du principe de la hiérarchie des normes.**

En vertu du décret en projet, les permis seraient délivrés par le Parlement par décret, c'est à dire par un texte de loi qui a exactement la même « valeur » que le CWATUP<sup>1</sup>, qui est le texte législatif encadrant la délivrance des permis. Il est donc illusoire de penser – comme le font les auteurs du texte en projet – que les balises que met le CWATUP à la délivrance des permis seront malgré tout respectées : si une assemblée parlementaire décidait un jour de délivrer un permis violant le CWATUP, on ne pourrait lui opposer les règles dudit Code puisque ce dernier n'est pas plus élevé, dans la hiérarchie des normes, que le décret par lequel le permis a été délivré.

La hiérarchie des normes est plutôt un principe de logique : elle permet d'assurer la cohérence des lois entre elles. Mais par ce biais elle est aussi un principe d'équité : si un demandeur A reçoit un permis ordinaire, c'est-à-dire soumis au décret balisant la procédure de délivrance desdits permis (le CWATUP), et qu'un demandeur B reçoit par décret un permis qui ne respecte pas les mêmes balises, où est l'équité ? Or une telle situation risque bien de se produire dans le système que mettrait en place le projet de décret.

Ici aussi, c'est donc à un principe de démocratie qu'atteint le projet de décret...

### **L'accès au recours**

Toute personne qui estime que ses intérêts ont été méconnus par un acte administratif (un permis, par exemple) peut exercer un droit de recours à l'encontre de cet acte administratif : c'est là aussi un principe essentiel de démocratie.

Ce droit sera-t-il respecté dans le système mis en place par le texte en projet ?

La réponse ici est en nuances.

Certains recours pourraient être déclarés plus facilement recevables (ceux d'IEW par exemple !) ! Mais la Cour Constitutionnelle n'est compétente que pour juger du respect de certains principes

---

<sup>1</sup> Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine.

constitutionnels, en particulier les articles 10 et 11 de la Constitution (égalité des Belges devant la loi) et de l'article 23 (droit des Belges, à la protection d'un environnement sain notamment, qui se traduit par le principe dit *de stand-still* en vertu duquel un nouveau texte de loi ne peut jamais être en retrait, sur le plan de la protection de l'environnement, par rapport à celui auquel il se substitue).

Prenons le cas du contournement de Couvin, où les moyens juridiques de requérants portaient sur l'incomplétude de l'étude d'incidences : il pourrait toujours être invoqué que le décret délivrant le permis est en retrait par rapport à la législation précédente puisque cette dernière impose que les incidences environnementales du contournement fassent l'objet d'une étude complète. La Cour recevrait-elle un tel argument ? Comment la Cour appliquera-t-elle le principe de *stand-still* ? Nous l'ignorons à ce jour puisque nous ne disposons d'aucune jurisprudence en la matière...

### **Mais les Flamands l'ont fait... ?**

Ce en tout cas ce que le Ministre Antoine affirme pour défendre son texte.

Faux, dit le Conseil d'Etat, les décrets flamands ne sont pas équivalents. Ils concernent un seul projet<sup>2</sup> et sont des actes individuels, pris par procédure d'exception pour un projet d'exception. Il en va autrement ici car le décret wallon vise, lui à créer un véritable système.

C'est l'instauration de ce système qui pose problème en regard des principes évoqués ci-avant.

---

<sup>2</sup> En l'occurrence le Deurgangdock, une darse du port d'Anvers, de 2,6 km de long et 450 m de large, accueillant une cinquantaine de nouvelles grues.