**Charges d’urbanisme**

**Aspects juridiques de la charge d’urbanisme**

Formation continue des CeM

Benoit HAVET

Avocat et chargé d’enseignement à l’Université de Mons

Elodie HEMBERG

Avocat

1. **Introduction**

L’autorité communale a, lorsqu’elle délivre un permis d’urbanisme, un pouvoir discrétionnaire qui lui permet d’assortir les permis de conditions ou de charges.

Les articles 123, 128 et 136 du C.W.A.T.U.P.E. permettent expressément de conditionner les permis d’urbanisme délivrés.

1. **Définition**
   1. **Conditions – Charges d’urbanisme**

La doctrine distingue les conditions des charges d’urbanisme.

Selon les travaux parlementaires de la loi du 29 mars 1962, les conditions d’urbanisme ont pour but de sauvegarder le bon aménagement des lieux en veillant à l’intégration du bâtiment dans son environnement. Les charges d’urbanisme ont, quant à elle, comme objectif de mettre à charge du bénéficiaire du permis une partie des coûts que l’exécution de son projet est susceptible de causer à la collectivité publique[[1]](#footnote-1).

En d’autres termes, les conditions ont comme objectif l’intégration du projet dans le cadre bâti et non bâti tandis que les charges d’urbanismes sont une contrepartie aux coûts qu’un projet va engendrer pour la collectivité.

Selon les travaux préparatoires, ce sont surtout les buts poursuivis qui distinguent les conditions des charges d’urbanismes.

Cette dichotomie entre les conditions et les charges d’urbanisme est confirmée par la circulaire du 29 mai 2009 relative aux charges d'urbanisme visées à l'article 128 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine.

Cette circulaire indique que :

« *La réalisation de tout projet d'urbanisation doit dès lors permettre d'assurer un cadre de vie de qualité à ses futurs occupants, d'où la nécessité de penser adéquatement le projet en raison de son intégration, mais aussi de sa viabilité, au sein d'un environnement déterminé. Le projet doit s'analyser bien au-delà d'une analyse purement intrinsèque.*

*Cette approche globale peut être atteinte, d'une part, par l'imposition de conditions dites "internes" au projet, d'autre part, par des charges d'urbanisme qui viseront principalement l'agencement du domaine public, dans sa création, sa modification (valorisation) ou sa suppression.*

*Certaines de ces conditions dites "internes" au projet peuvent porter sur des obligations de "non facere ", par exemple, l'interdiction d'affecter à la construction telle partie du projet, l'interdiction d'implanter une construction en dehors de la zone d'implantation définie ou l'interdiction d'utiliser tel ou tel matériau pour la construction. D'autres impositions contraindront le demandeur du permis à la réalisation d'une obligation positive de manière à intégrer le projet le mieux possible dans l'environnement bâti et non bâti. Les charges d'urbanisme sont à distinguer de ces conditions car elles visent davantage des aménagements ou cession de terrain au profit de la collectivité* ».

Selon cette circulaire, les conditions doivent être « internes » au projet tandis que les charges d’urbanisme doivent avoir un lien « externe » avec la collectivité.

Tant les conditions que les charges d’urbanisme peuvent porter sur la mobilité.

1. **Les conditions**
   1. **Contenu des conditions**

Il appartient à l’autorité délivrante, sous réserve du respect des limites imposées par le droit administratif général par le législateur et par l’ordre public, de déterminer et d’apprécier le contenu des conditions.

Le contenu des conditions est dès lors variable. Les conditions peuvent constituer des obligations de ne pas faire ou de faire. Elles doivent être imposées afin d’assurer le respect de la destination générale de la zone et de son caractère architectural. Elles sont directement en lien avec le bon aménagement des lieux.

En matière de mobilité, il a été jugé qu’était licite une condition imposant une aire de parcage minimale[[2]](#footnote-2).

* 1. **Licéité des conditions**

Pour être licites, les conditions reprises dans un permis d’urbanisme doivent respecter les caractéristiques suivantes :

* Elles doivent être **limitées** quant à leur objet et **précises**. Elles ne peuvent laisser une marge d’appréciation dans le chef du bénéficiaire du permis. A titre d’exemple, un permis conditionné à la construction de deux garages sans autre précision est illégal car il s’agit d’une condition potestative. Cette limite doit également être respectée par l’autorité délivrante lorsqu’elle impose des charges d’urbanisme.

« *En effet, tant pour des conditions que pour des charges d’urbanisme, le fait d’imposer des travaux non suffisamment déterminés dans un permis a pour conséquence que ce permis ne se suffit pas en lui-même et, partant , n’est pas exécutoire* »[[3]](#footnote-3).

* Elles ne peuvent imposer à l’auteur du projet le dépôt de **plans modificatifs ultérieurs** à la délivrance du permis.
* Elles ne peuvent dépendre d’un **événement futur ou incertain** ou dont la réalisation dépendrait d’un tiers ou d’une autre autorité. A titre d’exemple, un permis conditionné au dépôt de plans modifiant la sortie et l’entrée d’un parking souterrain ne sera pas légal. Il a également été jugé qu’un permis imposant comme condition « *la prise en charge par le demandeur des frais de réalisation du carrefour giratoire lorsque celui-ci sera mis en œuvre* » était illégal. En effet, l’exécution de ce permis est basée sur un événement futur et incertain à savoir la réalisation du carrefour giratoire[[4]](#footnote-4).
* Elles doivent être **accessoires ou secondaires**. Elles ne peuvent modifier l’objet initial de la demande.

Les conditions doivent également respecter le principe d’égalité[[5]](#footnote-5). Les conditions étant relatives au respect du bon aménagement des lieux, ces dernières ne doivent cependant pas respecter le principe de proportionnalité[[6]](#footnote-6).

Prenons l’exemple de la construction d’un immeuble à appartement sur un terrain qui n’est desservi que par un chemin de terre sur 5km. L’autorité compétente peut imposer l’aménagement de ce chemin de terre en voie carrossable sur toute sa longueur sans se voir opposer le principe de proportionnalité puisqu’il s’agit d’une réalisation indispensable au fonctionnement du projet.

L’autorité compétence a toujours la possibilité de refuser un permis et de demander à l’auteur du projet de modifier celui-ci.

1. **Les charges d’urbanisme**
   1. **Introduction**

La problématique des charges d’urbanisme intervient surtout dans le cadre de l’octroi des permis de lotir, des permis d’urbanisation et des permis d’urbanisme dits « collectifs ».

La réalisation de ces permis implique souvent des travaux d’ouverture de voirie, ou de modification de voiries ayant un coût important.

Dès la loi 1962, il était prévu que les communes puissent refuser un permis pour les lotissements qui n’étaient desservis par une voirie suffisamment équipée ou d’assortir ce permis d’une charge imposant au lotisseur à équiper lui-même la voirie à ses frais.

Le but principal d’une charge d’urbanisme est d’éviter à la collectivité locale de devoir supporter les frais d’investissement qu’engendre la réalisation d’un permis d’urbanisme[[7]](#footnote-7).

L’article 128 du C.W.A.T.U.P.E. sert de fondement à l’imposition des charges d’urbanisme dans un permis.

Le premier paragraphe de l’article 128 du C.W.A.T.U.P.E. reprend les conditions internes au projet, tandis que le paragraphe suivant est relatif aux charges d’urbanisme.

Ce premier paragraphe est libellé comme suit :

« *§ 1er. Le permis visé à l’article 88, 89, 107 ou 127 est refusé ou assorti de conditions s’il s’agit de bâtir ou d’urbaniser un terrain n’ayant pas d’accès à une voie suffisamment équipée en eau, en électricité, pourvue d’un revêtement solide et d’une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux, et pour autant que les conditions en matière d’épuration des eaux usées du Code de l’eau ne soient pas rencontrées pour la ou les parcelles concernées* » (souligné par nous)[[8]](#footnote-8).

Lorsque le projet est conforme au paragraphe 1er de l’article 128 du C.W.A.T.U.P.E., l’autorité peut encore imposer, au bénéficiaire du permis, des charges d’urbanisme à titre de compensation conformément au deuxième paragraphe de cet article.

Il est libellé comme suit :

« *§ 2. Sans préjudice de l’application de l’article 129 quater, à l’initiative du demandeur ou d’office, le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement peuvent subordonner la délivrance des permis à l’ouverture, la suppression ou la modification de voiries communales ainsi qu’aux charges qu’ils jugent utiles d’imposer au demandeur dans le respect du principe de proportionnalité.*

*Outre la fourniture de garanties financières nécessaires à leur exécution, les charges sont supportées par le demandeur et couvrent la réalisation ou la rénovation de voiries, d’espaces verts publics, la réalisation ou la rénovation de constructions ou d’équipements publics ou communautaires ainsi que toutes mesures favorables à l’environnement.*

*En outre, le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement peuvent subordonner la délivrance du permis à une déclaration par laquelle le demandeur s’engage, au moment où les travaux sont entamés, à céder à la commune ou à la Région, à titre gratuit, quitte et libre de toute charge et sans frais pour elles, la propriété de voiries, d’espaces publics, de constructions ou d’équipements publics ou communautaires* ».

Ce deuxième paragraphe est relatif aux charges d’urbanisme à proprement parler.

* 1. **Délivrance d’un permis**

Les charges d'urbanisme ne peuvent être imposées qu'à l'occasion de la délivrance d'un permis.

Une autorité administrative ne peut imposer de telles charges en dehors d’une procédure de délivrance d’un permis. Il serait en effet abusif d'imposer de telles charges alors même que l'autorité a décidé de refuser le permis sollicité.

Les charges d’urbanisme ne peuvent être imposées postérieurement à la délivrance du permis. Il est donc nécessaire que l’autorité compétente ait concrètement analysé l’impact d’un projet pour la collectivité lorsqu’elle délivre un permis.

La circulaire du 20 mai 2009, précise à cet égard que :

« *Si l'autorité administrative souhaite imposer de nouvelles charges d'urbanisme, elle ne pourra le faire qu'en cas de dépôt d'une nouvelle demande de permis introduite après la péremption du permis antérieurement délivré.*

*En cas de demande de prorogation de permis, l'autorité ne peut insérer des charges d'urbanisme nouvelles ou complémentaires, étant donné que la prorogation de permis n'a pour effet que de prolonger la durée de validité du permis tel qu'il a été délivré*».

* 1. **Contenu des charges d’urbanisme**
     1. **Les charges d’urbanisme qui ne sont pas imposées à des fins de protection de l’environnement**

Les charges d’urbanisme constituent des obligations de faire.

L’autorité compétente impose au bénéficiaire du permis certaines charges qu’elle estime nécessaire.

Il s’agit généralement d’imposer :

* L’exécution de certains travaux (ouverture d’une voirie). Ces charges sont appelées « **charges en nature** ». Selon le Conseil d’Etat, les charges en nature « *consistent en des travaux en relation immédiate avec la construction ou le lotissement autorisé par le permis, et ont pour objectif d’éviter qu’une opération immobilière rentable pour le maître de l’ouvrage ait des répercussions néfastes sur les finances du pouvoir public intéressé – le plus souvent la commune – en l’obligeant à réaliser des travaux qui profitent principalement au bénéficiaire du permis* ».
* Des charges financières afin de garantir l’exécution des travaux « en nature ».
* La réservation de terrains dans l’intérêt collectif.
* La cession à titre gratuit de la propriété de certains biens d’usage collectif (ex : voirie).

Ces différents types de charges permettent de mettre la valorisation du patrimoine urbanistique collectif à charge du bénéficiaire du permis plutôt qu’à charge de l’autorité communale.

En ce qui concerne plus particulièrement la problématique de la mobilité, différentes remarques peuvent être émises :

* Les charges relatives aux voiries ne se limitent pas uniquement à l’assiette carrossable du domaine public. La construction d’une voirie doit faciliter la co-circulation entre les différentes modes de transports (piétons, cyclistes, voitures, bus,…). Une attention toute particulière doit être portée à l’aspect sécuritaire des voiries réalisées et aux modes de déplacement doux. La circulaire indique à ce propos que :

« *Chaque projet doit comporter une approche spécifique des déplacements doux en toute sécurité. Tenant compte du statut des voiries et de leur rôle dans le réseau général, il convient de définir les aménagements réservés aux piétons, notamment les trottoirs selon un itinéraire balisé.*

*En outre, il est également primordial d'inscrire ces aménagements à l'échelle des quartiers ou du territoire communal de manière à assurer la continuité d'itinéraires de déplacement vers les équipements publics ou de services et particulièrement à rechercher à favoriser l'inter-modalité avec les transports en commun.  
S'il s'avère qu'une desserte locale du nouveau quartier peut difficilement accepter le passage des transports en commun (et donc ne justifie pas l'implantation d'un abribus), il est impératif de rechercher les solutions qui permettent d'y accéder par des pistes cyclo-pédestres, en toute sécurité.*

*Le cas échéant, au vu de la situation locale, si le projet d'urbanisation jouxte ou devait permettre la desserte par les transports en commun, il est primordial d'exiger une cession d'une portion de terrain pour la réalisation de zone(s) d'arrêt et d'abribus* ».

* La circulaire précise qu’en outre, les « aménagements périphériques » doivent être également pris en compte. Ainsi, lors de l’ouverture ou de la modification d’une voirie, « *l'autorité compétente veillera à la réalisation d'aménagements publics complémentaires à la voirie (éclairage urbain, trottoirs, pistes cyclables, emplacements pour abribus, places de parkings visiteurs,...)* ».
* Ces différentes mesures, afin de renforcer leur efficacité, doivent être associées à d’autres mesures complémentaires relatives à la mobilité telle que la création d’un nouvel arrêt de bus à proximité d’un immeuble à habitation d’envergure.
* En ce qui concerne la question particulière des parkings, les projets de construction d’habitations doivent répondre eux-mêmes à leur propre besoin. La création de parkings sur la voie publique ne doit dès lors pas être imposée afin de palier à un manque de parking pour le projet objet de la demande de permis. Ces parkings construits sur la voie publique doivent permettre l’accueil des visiteurs. Les parkings ne doivent pas être les seuls espaces publics des projets de lotissement. Selon la circulaire du 20 mai 2009, ces parkings ne peuvent envahir les espaces verts.
  + 1. **Les charges d’urbanisme relatives à la protection de l’environnement**

L’article 128 du C.W.A.T.U.P.E. prévoit que les autorités compétentes peuvent prendre toute mesure favorable à l’environnement.

La circulaire du 20 mai 2009 définit ces mesures en ces termes :

« *D'autres aménagements permettent de diminuer l'impact des incidences environnementales du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs.*

*A travers son pouvoir décisionnel, l'autorité a pu apprécier, sur la base de l'évaluation environnementale réalisée dans le cadre du projet, l'impact de ses incidences sur l'environnement. Aussi, dans le respect du principe de proportionnalité, cette même autorité peut imposer toute mesure d'intérêt collectif permettant de diminuer l'utilisation des ressources naturelles, la production de déchets, les risques de pollution ou de nuisance. Aussi, d'autres mesures, telles que la réalisation d'aires végétales, de zones d'agréments ou d'espaces de plantations, peuvent également être prises*».

Un arrêt intéressant de la Cour de Justice de l’Union européenne du 20 mai 2010 a été rendu en cette matière.

Dans cette affaire, l’autorité compétente avait autorisé la construction d’une route qui, en l’espèce, séparait en deux une zone d’habitat pour le lynx ibérique.

Afin d’éviter que les lynx ne se fassent écraser, l’autorité compétente espagnole a imposé au demandeur la construction de ponts et de clôtures de 2 mètres de haut sur toute la longueur de la route.

Ce type de charges peut être considéré comme une mesure « favorable à l’environnement ».

* 1. **Limites au contenu des charges d’urbanisme**
     1. **Principe de légalité**

A l’inverse des conditions, les charges d’urbanisme ne peuvent être autorisées que si une base légale permet à l’autorité délivrante d’en imposer.

La marge de manœuvre de l’autorité délivrante est limitée par le contenu de l’article 128, § 2 du C.W.A.T.U.P.E.

La circulaire du 20 mai 2009 estime que depuis le décret Resa *ter*:

« *les charges ne sont plus "limitées" puisque celles-ci peuvent couvrir la réalisation ou la rénovation de voiries, d'espaces verts publics, la réalisation ou la rénovation de constructions ou d'équipements publics ou communautaires ainsi que toute mesure favorable à l'environnement. Il s'agit d'une innovation importante par rapport aux articles 86 et 91 anciens du Code, lesquels énonçaient une liste limitative de charges qui pouvaient être imposées au lotisseur sans pouvoir tenir compte d'un contexte particulier ou de l'évolution des techniques ou des préoccupations environnementales* ».

Selon nous, les charges d’urbanisme sont cependant toujours limitées par le paragraphe 2 de l’article 128 du C.W.A.T.U.P.E.

Rien dans les travaux préparatoires ne permet de penser le contraire. En outre, le paragraphe 2 lui-même liste de façon limitative les charges susceptibles d’être imposées.

La seule nouveauté imposée par le décret Resa *ter* est d’imposer, comme charge d’urbanisme « toutes mesures favorables à l’environnement ».

* + 1. **En relation avec le projet**

Le Conseil d’Etat considère qu’il doit y avoir un lien entre l’objet du permis délivré et les charges imposées.

Il a jugé à cet égard que :

« *les charges «en nature» […] consistent en des travaux en relation immédiate avec la construction ou le lotissement autorisé par le permis, et ont pour objectif d’éviter qu’une opération immobilière rentable pour le maître de l’ouvrage ait des répercussions néfastes sur les finances du pouvoir public intéressé – le plus souvent la commune – en l’obligeant à réaliser des travaux qui profitent principalement au bénéficiaire du permis; […] il ne peut s’agir de travaux sans relation avec les ouvrages autorisés par le permis* »[[9]](#footnote-9).

* + 1. **Respect du principe d’égalité**

Le principe d’égalité impose que deux situations identiques soient traitées de façon identique et que deux situations différentes soient traitées de façon différente.

En pratique cela signifie que si pour un projet « X », l’autorité compétente impose comme charge d’urbanisme l’ouverture d’une voirie, elle devra également imposer des charges similaires à un autre projet semblable. Il est nécessaire que le contexte bâti, non-bâti et environnemental soit comparable. Le contraire est aussi vrai, si l’autorité compétente n’impose pas de charge pour un projet «Y », elle ne pourra pas en imposer non plus pour un projet semblable.

« *Le principe d’égalité impose donc à l’autorité compétente d’adopter un comportement identique vis-à-vis de situations similaires, sauf à justifier expressément la différence de traitement par la nécessité de rencontrer un but légitime et que les moyens utilisés soient proportionnés* ».

L’autorité compétente doit veiller à motiver de façon précise son choix eu égard à ce principe d’égalité.

Une question intéressante est celle de savoir si l’autorité compétente peut imposer aux lotisseurs futurs le paiement d’une contribution lorsque ceux-ci profitent de la réalisation d’une charge d’urbanisme précédemment imposée à un autre lotisseur ?

Selon nous, la réponse à cette question doit être négative, le paiement en liquide d’une telle rétribution ne fait pas partie des charges prévues de façon limitative par l’article 128, § 2 du C.W.A.T.U.P.E.

* + 1. **Respect du principe de proportionnalité**

Les charges d’urbanisme doivent être proportionnées.

L’article 128, §2 du C.W.A.T.U.P.E. prévoit expressément que l’autorité compétente peut :

« *subordonner la délivrance des permis à l’ouverture, la suppression ou la modification de voiries communales ainsi qu’aux charges qu’ils jugent utiles d’imposer au demandeur dans le respect du principe de proportionnalité* ».

L’article 128, §2 du C.W.A.T.U.P.E. impose explicitement à l'autorité administrative de respecter le principe de proportionnalité lorsqu'elle subordonne la délivrance d’un permis à des charges d'urbanisme.

Ce principe impose un équilibre entre les objectifs poursuivis et les moyens utilisés pour les atteindre.

En pratique, il s’agit de vérifier que les charges d’urbanisme imposées dans l’intérêt de la collectivité n’aient pas une importance déraisonnable par rapport à l'objet du permis sollicité par le demandeur.

La circulaire précise ce principe en ces termes :

« *La proportionnalité se détermine en fonction du "poids supplémentaire" que le projet fait supporter à la communauté, sans que cela ne devienne un subterfuge permettant aux pouvoirs publics d'échapper aux charges qui leur incombent dans le souci d'assurer le bien commun.*

*Un autre critère est celui du coût de la charge d'urbanisme. Ainsi, le coût de celle-ci doit représenter un pourcentage raisonnable du coût de l'ensemble des travaux autorisés. Le caractère raisonnable doit s'apprécier en fonction du but poursuivi par la mesure* ».

Il faut donc qu’il y ait un lien raisonnable entre le coût total des travaux et le coût de la réalisation de la charge d’urbanisme.

A titre, d’exemple, la fixation de montants « standards » sans que ces montants ne puissent être adaptés par rapport aux caractéristiques particulières d’un projet ne saurait respecter le principe de proportionnalité.

Les différents buts poursuivis par l’autorité compétente sont repris à l’article 1er du C.W.A.T.U.P.E. Il s’agit entre autre d’assurer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

Les autorités compétentes doivent par conséquent, eu égard au principe de proportionnalité, procéder à un arbitrage responsable et motivé entre les incompatibilités apparentes de certains de ces buts, notamment entre les mesures nécessaires pour satisfaire les besoins économiques et celles qui s'imposent pour rencontrer les besoins environnementaux.

A titre d’exemple, le Conseil d’Etat a jugé que lorsque dans le cadre d'un projet de lotissement, l'ensemble des travaux de réalisation de voiries nouvelles desservant les lots et leur équipement ainsi que les aménagements de rues avoisinantes au droit du lotissement, seront à la charge du promoteur qui devra céder gratuitement à la commune les emprises et l'assiette des voiries internes et les deux parcs à créer, l'autorité administrative peut, sans commettre une erreur manifeste d'appréciation, estimer disproportionné d'imposer en outre au promoteur un réaménagement complet des voiries existantes[[10]](#footnote-10).

* + 1. **Une analyse au cas pas cas**

Pour l’imposition de charges urbanistiques, chaque permis fait l’objet d’une analyse au cas par cas. Il s’agit en effet d’une **possibilité** (sous réserve du respect du principe d’égalité) offerte à l’autorité compétente dans le cadre de la délivrance de l’autorisation urbanistique.

Comme cela a été abordé dans le cadre de l’analyse des contours du principe de proportionnalité, des charges fixes et systématiques ne peuvent être adoptées par voie réglementaire.

Le Conseil d’Etat a jugé à cet égard que la loi :

« *attribue aux autorités qui délivrent les permis d’urbanisme le pouvoir d’assortir ces permis de charges d’urbanisme; qu’il s’agit, dans le chef de chacune de ces autorités, d’un pouvoir qui s’exerce cas par cas, sans qu’aucune obligation repose jamais sur elles; que cette disposition ne peut être comprise comme attribuant à l’une des autorités visées le pouvoir d’édicter une réglementation qui transforme, dans certains cas, ce pouvoir en obligation* » [[11]](#footnote-11).

Cette jurisprudence confirme que le gouvernement ou l’autorité communale ne peut établir de charges systématiques fixes ou obligatoires par la voie réglementaire, sous peine de porter atteinte au pouvoir d’appréciation des autorités compétentes pour imposer des charges urbanistiques[[12]](#footnote-12).

1. **Modification de la voirie et enquête publique**

Lorsque des charges d’urbanisme portent sur l’ouverture ou la modification de voiries communales, il importe que le conseil communal autorise préalablement cette ouverture ou cette modification. Ceci implique également que si cette ouverture ou cette modification n’a pas été soumise préalablement à enquête publique, une nouvelle enquête publique soit organisée.

1. **Inexécution des charges et des conditions**

L’inexécution des conditions et des charges imposées par un permis d’urbanisme constitue une violation des prescriptions de ce permis. Ceci signifie que l’inexécution d’une condition d’un permis implique que le bien se trouve en infraction urbanistique[[13]](#footnote-13).

En ce qui concerne les charges d’urbanisme, l’article 95 du C.W.A.T.U.P.E. prévoit que les permis d’urbanisation et de constructions groupées ne peuvent faire l’objet d’une division avant que les charges d’urbanisme n’aient été réalisées ou avant que des garanties financières nécessaires à leur exécution n’aient été fournies.

Lorsque les actes et travaux ont été réalisés, ceux-ci sont constatés dans un certificat délivré par le collège communal.

Pour les permis d’urbanisation, l’article 98 du C.W.A.T.U.P.E prévoit que :

« *Dans les cinq ans de son envoi, le permis d’urbanisation qui impose à son titulaire des actes, travaux ou charges est périmé pour la partie restante lorsque le titulaire n’a pas exécuté les actes, travaux ou charges imposés ou n’a pas fourni les garanties financières exigées […]* » (souligné par nous).

A propos des permis d’urbanisme de constructions groupées, l’article 101 du C.W.A.T.U.P.E. stipule que :

« *Le permis d’urbanisme de constructions groupées qui implique l’ouverture, la modification ou la suppression d’une voirie communale, est périmé ou prorogé conformément à l’article 86*».

L’article 86 du C.W.A.T.U.P.E. indique que les travaux autorisés par un permis d’urbanisme doivent être commencés de manière significative dans les deux ans (avec une prorogation possible d’un an) et doivent être terminés dans les cinq ans de leur délivrance.

1. **Recours partiel auprès du Conseil d’Etat à l’encontre des charges et des conditions ?**

En principe, le Conseil d’Etat n’est pas compétent pour prononcer une annulation partielle d’un acte administratif lorsque cette annulation procèderait à une réformation du permis attaqué. A ce principe, il existe une exception. Lorsque l’ensemble des dispositions reprises dans un permis ne forment pas un ensemble indissociable : « *le Conseil d'Etat ne méconnaît pas le principe de la séparation des fonctions administrative et juridictionnelle en prononçant l'annulation partielle de l'acte déféré à sa censure dès lors que les dispositions annulées peuvent être dissociées du reste de l'acte et que leur annulation ne modifie pas la portée de la partie qui survit* ».

Deux conclusions se déduisent de cet arrêt.

Les **conditions d’urbanisme** étant directement liées au **bon aménagement**, les bénéficiaires du permis ne peuvent en demander leur annulation tout en maintenant le permis d’urbanisme délivré.

De manière plus nuancée, lorsque **les charges d’urbanisme** sont **dissociables** du permis délivré, le Conseil d’Etat est compétent pour analyser leur légalité et prononcer, le cas échéant, l’annulation partielle du permis[[14]](#footnote-14).

1. C.-H., BORN, « Autorisations d’urbanisme en Régions wallonne et bruxelloise », syllabus du master complémentaire en droit de l’environnement et en droit public immobilier, FUSL, année 2010-2011. [↑](#footnote-ref-1)
2. C.E., n° 10.697, 16 juin 1964, Ville de Gand. [↑](#footnote-ref-2)
3. M. DELNOY, M. LAUWERS, « *Charges d’urbanisme et charges environnementales : le décret RESA ter et la circulaire ministérielle du 20 mai 2009* », 26 octobre 2010. Il est dès lors indispensable, en cas d’ouverture, de suppression ou de modification d’une voirie que le conseil communal se prononce sur ces points. En cas d’ouverture ou de modification d’un chemin vicinal, ces procédures sont indépendantes. L’autorisation du Collège provincial peut intervenir après la délivrance du permis. [↑](#footnote-ref-3)
4. C.E., n° 135.251, 22 septembre 2004, D’Haeze et csrts. [↑](#footnote-ref-4)
5. *Voy infra*. [↑](#footnote-ref-5)
6. En sens contraire, M. DELNOY et M. LAUWERS,« *Charges d’urbanisme et charges environnementales : le décret RESA ter et la circulaire ministérielle du 20 mai 2009* », 26 octobre 2010. [↑](#footnote-ref-6)
7. *Doc. parl*. w.*,* session 1996-1997 ; 233, n° 222, Rapport, p. 229. [↑](#footnote-ref-7)
8. Bien que se retrouvant dans la section 9 intitulée « *charges d’urbanisme* »,  « *ces conditions peuvent prendre la forme de conditions entendues au sens strict (ex : équipement de la voirie), mais aussi de celles de ce que l’on qualifie généralement de ‘charges internes’ »*.  M. Delnoy, M. Lauwers, « *Charges d’urbanisme et charges environnementales : le décret RESA ter et la circulaire ministérielle du 20 mai 2009* », 26 octobre 2010. [↑](#footnote-ref-8)
9. C.E., n° 194.193, 15 juin 2009, UPSI et crts. [↑](#footnote-ref-9)
10. C.E., n° 216.922, 19 décembre 2011, Biernaux. [↑](#footnote-ref-10)
11. C.E., n°69.975, 3 décembre 1997, Confédération nationale de la construction. [↑](#footnote-ref-11)
12. Voy également C.E., n° 194.193, 15 juin 2009, UPSI et crts. [↑](#footnote-ref-12)
13. Art.154, §1er, 4°, du C.W.A.T.U.P.E. [↑](#footnote-ref-13)
14. « *il apparaît à la lecture de la décision du Gouvernement régional que la condition des charges d'urbanisme imposées au bénéficiaire du permis peut être dissociée du permis d'urbanisme délivré en lui-même; que l'article 1er de cet acte indique en effet que «le recours au Gouvernement introduit par le Conseil de l'Union européenne (...) est déclaré recevable mais non fondé en ce qui concerne la question des charges d'urbanisme», l'autorité régionale ayant ainsi considéré la disposition relative aux charges d'urbanisme comme étant indépendante des autres dispositions du permis; qu'il y a lieu également de relever que les recours introduits par la partie requérante devant le Collège d'urbanisme et le Gouvernement régional portaient exclusivement sur la disposition du permis relative aux charges d'urbanisme; qu'il s'ensuit qu'une éventuelle annulation par le Conseil d'Etat de la condition des charges d'urbanisme pourrait intervenir sans qu'en découle pour autant une réformation ou une modification de la portée du permis d'urbanisme, qui resterait valide; qu'il s'ensuit que la dernière exception d'irrecevabilité soulevée par la partie adverse ne peut être accueillie* ». C.E., n°201.512, 4 mars 2010, les communautés européennes. [↑](#footnote-ref-14)