

LES CHARGES D'URBANISME

Génèse d'un cadre
méthodologique



Les orateurs se présentent...



Pierre Bricteux



Pierre Fontaine

Ma fonction

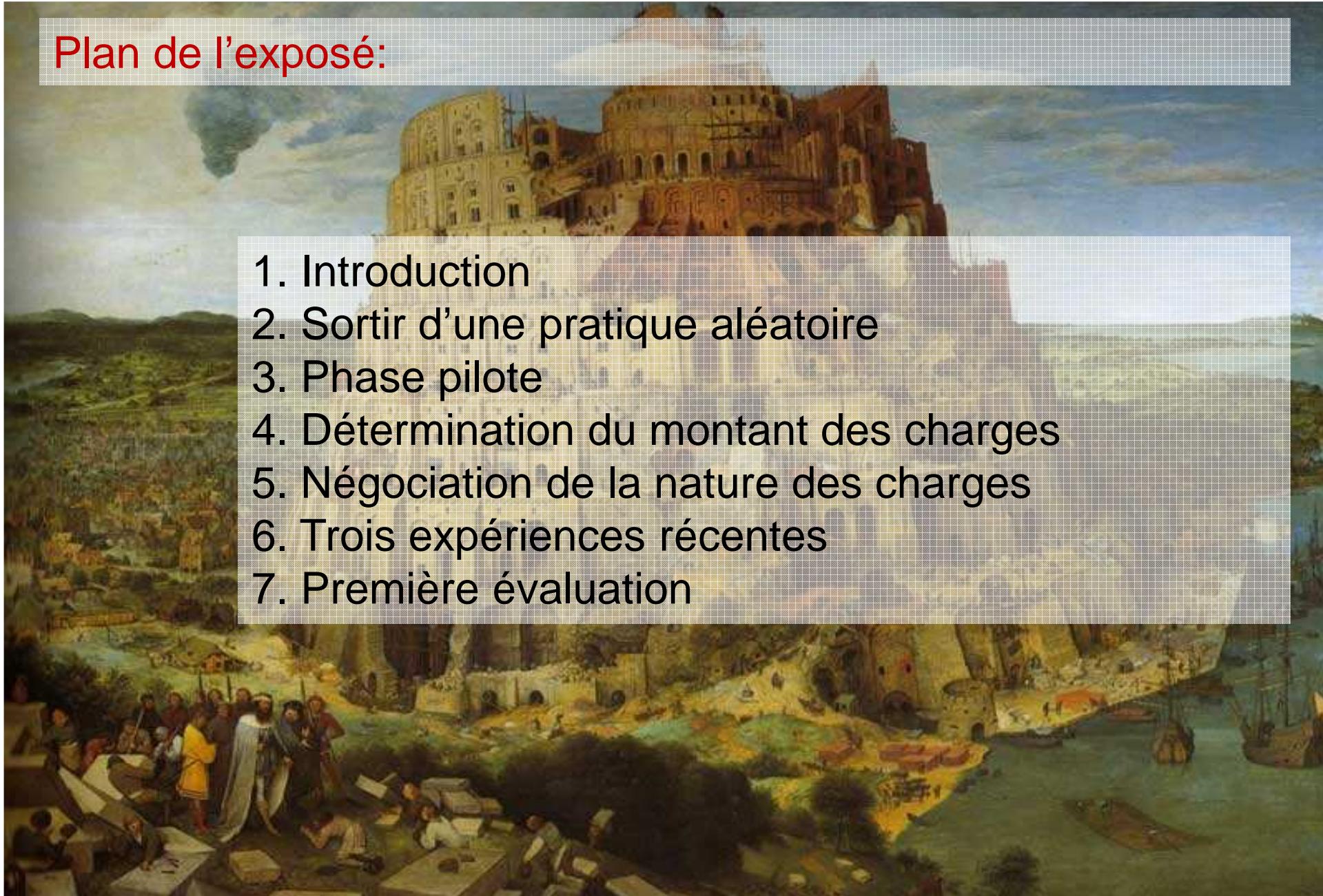
Ma préoccupation

Ma fonction

Ma préoccupation

Plan de l'exposé:

1. Introduction
2. Sortir d'une pratique aléatoire
3. Phase pilote
4. Détermination du montant des charges
5. Négociation de la nature des charges
6. Trois expériences récentes
7. Première évaluation

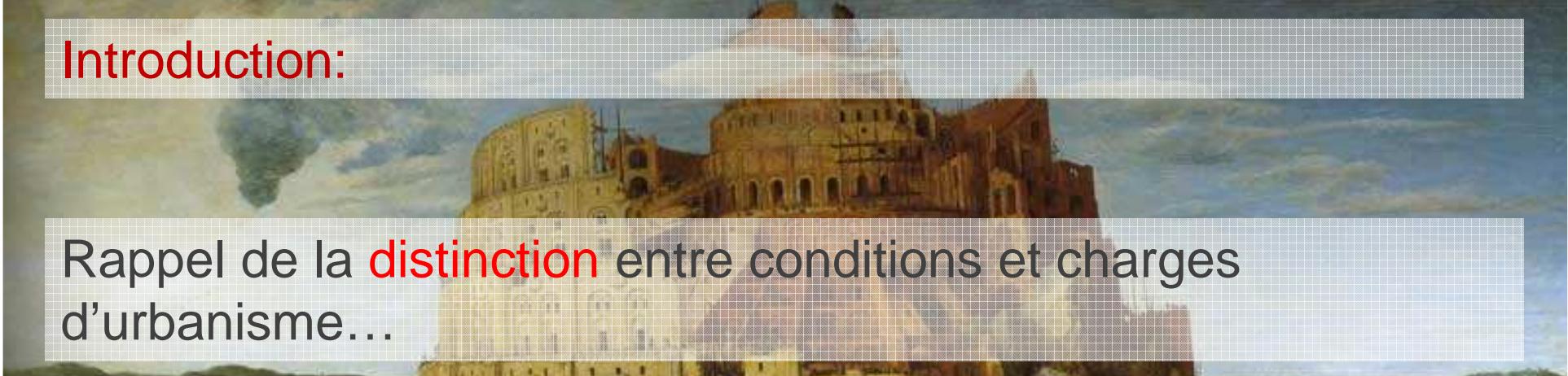


1. Introduction:

Une **charge d'urbanisme** peut être définie comme « une exigence complémentaire qui permet de mettre à charge du bénéficiaire d'un permis une partie des coûts que l'exécution de son projet est susceptible de causer à la collectivité. »

Il ne s'agit nullement d'un quelconque nouveau régime de taxation ou de substitution de la Ville à ses obligations « ordinaires » (notions de compensation de l'impact et de besoin pour la collectivité)

Ainsi les charges d'urbanisme ne peuvent comprendre des obligations de gestion ou d'entretien.

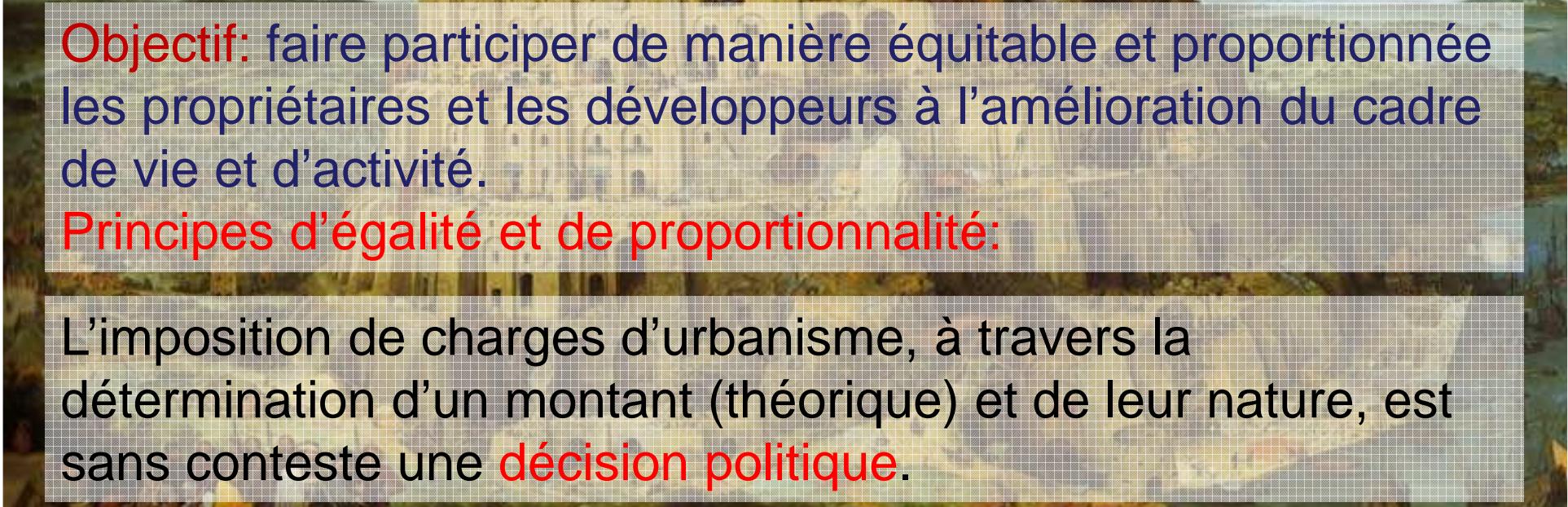


Introduction:

Rappel de la **distinction** entre conditions et charges d'urbanisme...

Objectif: faire participer de manière équitable et proportionnée les propriétaires et les développeurs à l'amélioration du cadre de vie et d'activité.

Principes d'égalité et de proportionnalité:



L'imposition de charges d'urbanisme, à travers la détermination d'un montant (théorique) et de leur nature, est sans conteste une **décision politique**.



Elle doit être perçue comme une **plus-value** par le **demandeur** de permis.

Sortir d'une pratique aléatoire...

Avant 2016, le choix d'imposer des charges d'urbanisme relevait d'un certain opportunisme. Celles-ci ne touchait que les grands projets et les lotissements et il n'y avait pas de vraie distinction entre conditions et charges. Or l'application d'un principe de proportionnalité l'y oblige...

La plus-value publique n'était pas prise en compte.
L'obligation de proximité posait problème.

Ainsi un lotissement à la frange de la ville se voyait imposer peu de charges.

Par contre, il ne fallait pas beaucoup d'imagination pour déterminer les charges d'un projet centre-ville tant les besoins d'investissements publics étaient (et restent) nombreux et ce même si ce projet était souhaité pour le renouveau urbain ...

Phase pilote et transitoire (2016-2018)

... une volonté d'équité

2016. Décision du Collège de **systématiser** l'imposition de charges d'urbanisme. L'absence de charges devient l'exception.

Nécessité d'une procédure -> phase test

Un montant théorique maximum
(55 euros/m²)

est fixé, s'inspirant principalement
de l'expérience de Namur.



Phase pilote et transitoire (2016-2018)

2017... une prise de conscience: ne pas nuire au projet

Le montant des charges d'urbanisme doit être **connu au plus tôt**:

Anticipé, il peut être intégré au montage financier du projet , donc répercuté sur le prix d'achat du terrain (et la plus-value réalisée par le propriétaire).

Une connaissance tardive (à la délivrance du permis par ex.) peut impacter de manière significative, la marge du promoteur avec le risque de compromettre le projet.

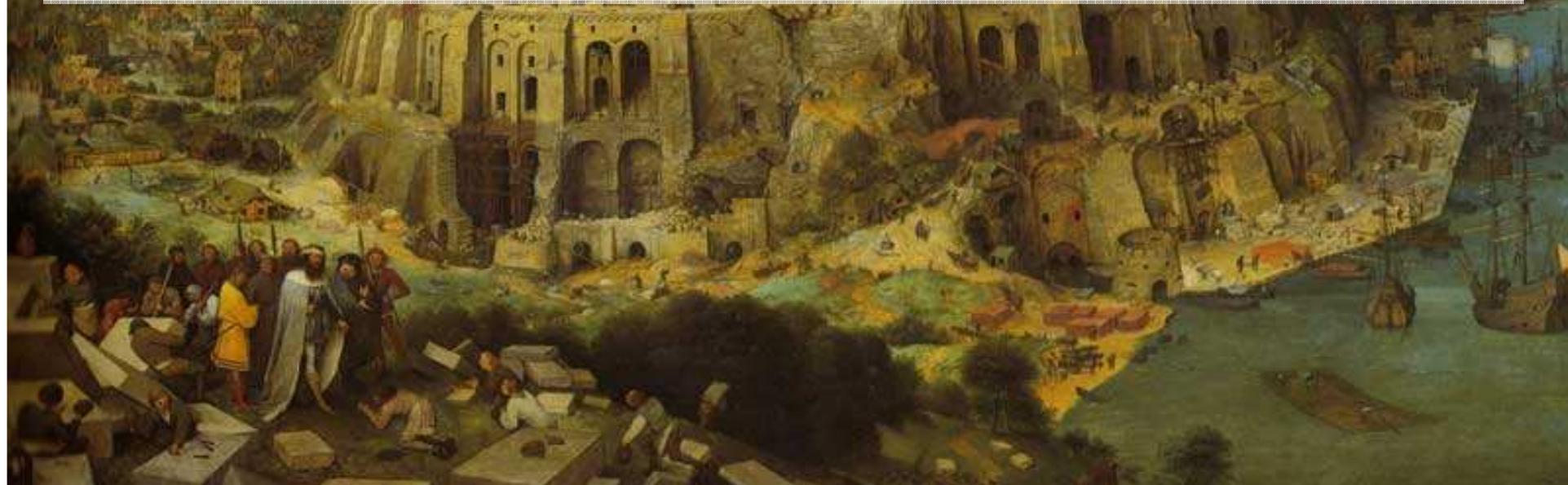
Par contre, on n'a jamais rencontré de cas où le coût de la charge tardive se répercutait sur le prix du produit à assumer par l'acquéreur final (cf principe de compte à rebours).

Phase pilote et transitoire (2016-2018)

2017... une prise de conscience

L'objectif recherché est de faire assumer le coût des charges **par le propriétaire** du bien visé par le développeur. Pas le développeur ni l'acquéreur final^(*)!

(*)Cela signifie aussi qu'un particulier construisant pour son propre usage est exempté de charges (mais pas de conditions)...



Phase pilote et transitoire (2016-2018)

2017... une prise de conscience

Inscrire quand c'est possible la nature des charges dans les documents d'aménagement (évaluation des coûts pour la collectivité).

Si le montant des charges doit pouvoir être appréhendé au plus tôt, on peut prendre le temps d'en négocier la nature.

Les charges doivent être perçues comme une plus-value aussi par le demandeur de permis.

Phase pilote et transitoire (2016-2018)

2017... une prise de conscience: la nécessité d'anticiper

Tout l'intérêt de ce cadre méthodologique prédéfini (pour la Commune)... et d'une directive simplifiée rendue publique (cf Namur)

L'effet d'annonce - 55 euros/m²! - favorise une concertation préalable.

Détermination du montant des charges – Etat de la réflexion

- Les charges d'urbanisme sont imposées à tout projet privé (à l'exception des projets émanant de particuliers) ou public.

- L'enjeu est de contribuer à en atténuer les impacts collectifs et de le faire participer à l'amélioration du cadre de vie des Liégeois en captant une partie de la plus-value foncière.

- L'objectif de ce document est de permettre au développeur d'intégrer ces charges en amont dès le montage financier de son opération et de les répercuter sur le prix d'achat du foncier.

- Le taux maximum est fixé par la Ville à 55 euros/m² développé, indépendamment des conditions d'urbanisme imposées au permis.

Détermination du montant des charges – Etat de la réflexion

art.D.IV.54, alinéa2

Les charges d'urbanisme consistent en des actes ou travaux imposés au demandeur, à l'exclusion de toute contribution en numéraire, en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal. Les impacts positifs du projet sur la collectivité, à savoir sa contribution à rencontrer un besoin d'intérêt général, sont pris en compte pour, le cas échéant, contrebalancer les impacts négatifs.

Ce montant de 55 euros/m² max. peut être modulé en fonction de la contribution du projet aux enjeux du **projet de Ville**.

Ainsi, plus particulièrement, la Ville souhaite encourager les investissements dans:

(cités à titre d'exemples qui pourraient être réévalués par le Collège... « L'imposition de charges d'urbanisme est sans conteste une décision politique. »)

- la rénovation des quartiers dégradés ou les quartiers historiques
- la reconversion de sites pollués
- le développement d'un habitat unifamilial
- le ~~développement économique~~ du centre-ville et des quartiers de gare

Détermination du montant des charges – Etat de la réflexion

art.D.IV.54, alinéa2

Les charges d'urbanisme consistent en des actes ou travaux imposés au demandeur, à l'exclusion de toute contribution en numéraire, en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal. Les impacts positifs du projet sur la collectivité, à savoir sa contribution à rencontrer un besoin d'intérêt général, sont pris en compte pour, le cas échéant, contrebalancer les impacts négatifs.

Cette liste pourrait être adaptée ou complétée en soutien à d'autres **priorités politiques**: besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux ou de mobilité (cf art.D.I.1)

Ces projets pourraient se voir appliquer un **taux réduit** voire une exemption de charges.

Détermination du montant des charges – Etat de la réflexion

Cette étape peut faire l'objet d'une discussion avec le promoteur mais pas encore d'une négociation.

L'objectif à ce stade est de passer d'un montant maximum à un **montant affiné** que le promoteur va pouvoir intégrer à sa programmation budgétaire. Ce montant affiné prend en compte de l'intérêt public que rencontre le projet. Il n'est pas encore définitif. Il dépend encore d'éléments fournis à la phase permis mais la marge de variation ne doit plus menacer l'économie du projet.

Le Département de l'Urbanisme travaille à l'élaboration d'une grille⁽¹⁾ proposant un taux de référence au m²⁽²⁾ applicable par zone⁽³⁾

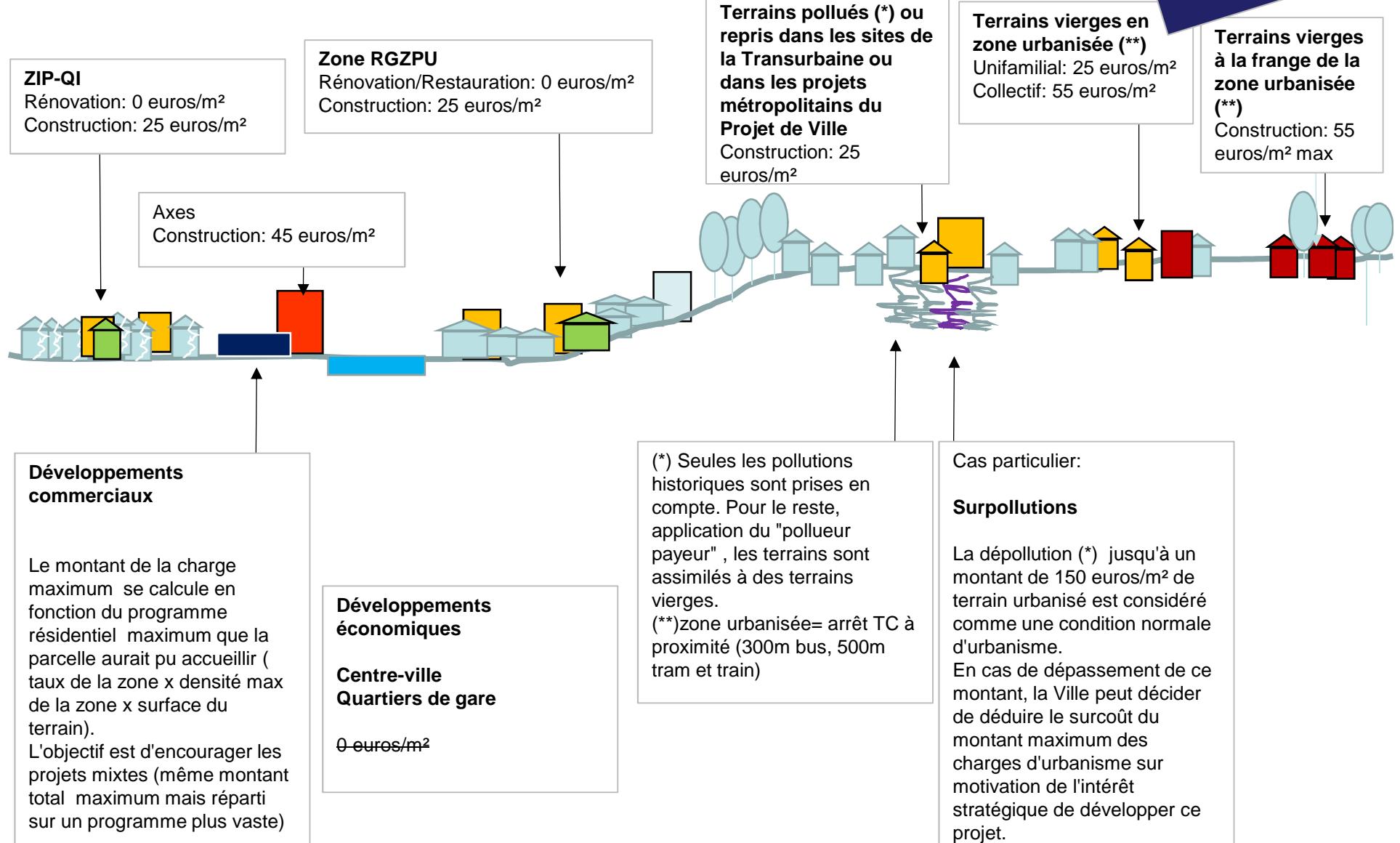
(1) Cette grille ne sera pas disposition du promoteur. On demande à la Commune de tenir compte des impacts positifs pas de justifier les montants...

(2) Respect du principe de proportionnalité

(3) Respect du principe d'égalité

TAUX DE REFERENCE APPLICABLES PAR ZONE

Réflexion en cours
Non validée



Détermination du montant des charges – Etat de la réflexion

Un pas plus loin?

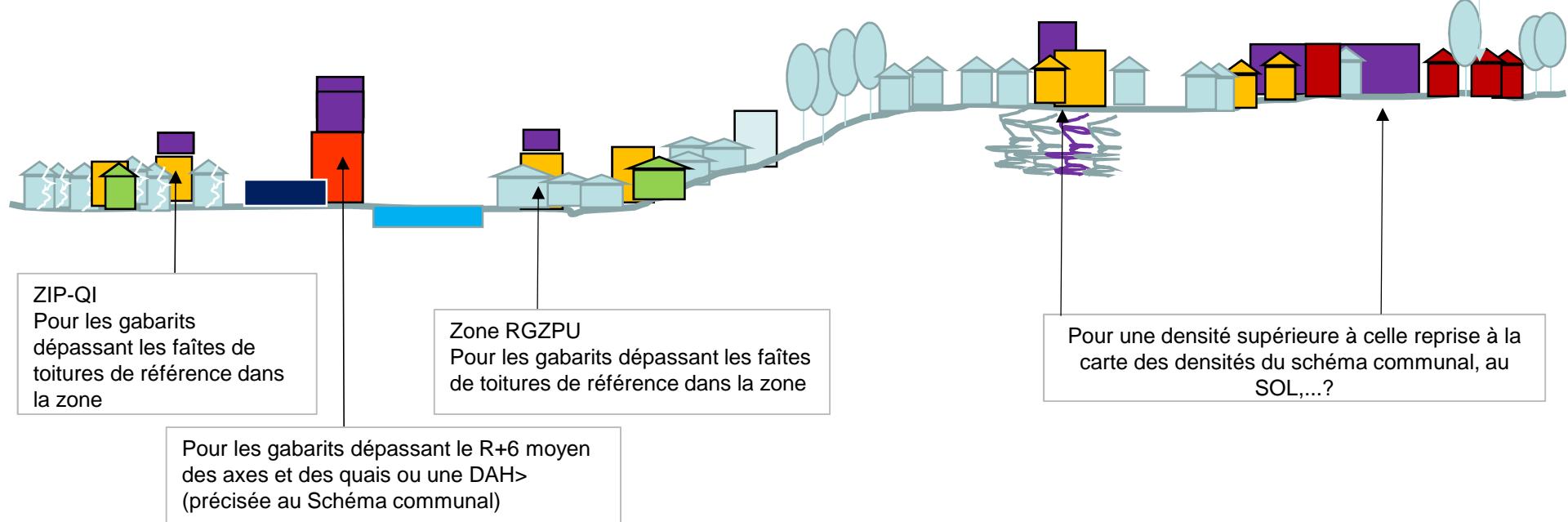
Cette réflexion naît de la difficulté de capter les plus-value foncières...

La Ville peut concevoir en fonction du contexte et de sa stratégie de développement (voir schémas communaux, SOL, guide d'urbanisme, la TransUrbaine...) des projets en sur-densité ou en sur-hauteur. Elle offre une plus-value au propriétaire mais comment en motiver l'intérêt public?

Une des réponses qui permettrait de rétablir un certain principe d'égalité serait d'appliquer alors un droit de construire aux m² supplémentaires construits à investir sous forme de charges d'urbanisme.

SUR-DENSITE / SUR-HAUTEUR

Réflexion en cours
Non validée



Dans ces cas, un droit de construire de 100 euros/m²^(*) supplémentaires construits à investir sous forme de charges d'urbanisme.

(*) Ce qui correspond à +/- 50% de la plus value foncière...

Négociation de la nature des charges



La Ville de Liège parle de **charges d'impact direct** du projet et de **charges solidaires**. Ces notions méritent des précisions :



Négociation de la nature des charges

1. Les charges d'impact direct du projet

Elles correspondent à des besoins **en lien direct** avec le projet. Leur caractéristique est qu'elles bénéficient à l'ensemble du quartier environnant. Ce sont celles-ci qui sont appliquées en priorité.

Elles sont une **réponse** :

- aux recommandations de l'EIE
- aux réclamations des riverains
- au soutien d'un projet participatif d'intégration des nouveaux habitants et/ou des nouveaux aménagements
- à un défaut d'équipement du quartier
- aux charges annoncées aux SOL (RUE) ou aux recommandations du RIE qui les accompagne
- aux conditions de vente d'un terrain Ville

Négociation de la nature des charges

2. Les charges solidaires

On constate souvent que c'est pour les projets plus périphériques générateurs de nouveaux coûts pour la collectivité que les charges d'impact direct du projet que l'on peut imposer sont les plus faibles (ne pas confondre charges et conditions). D'où cette idée de charges solidaires. Celles-ci permettent simplement de **contribuer aux politiques urbaines** définies au Projet de Ville comme y participent déjà directement d'autres investissements

Cette notion de charges solidaires – à considérer que l'on ne peut pas leur appliquer une « proximité » – ne prend sa pleine portée au sens du CoDT qu'en lien avec le SDC (Art.R.IV.54.1). Une convention établie avec le promoteur pourrait éventuellement se substituer à cette obligation...

Négociation de la nature des charges

Les charges solidaires interviennent en support :

(cités à titre d'exemples qui pourraient être réévalués par le Collège... « L'imposition de charges d'urbanisme est sans conteste une décision politique. »)

La politique de rénovation urbaine

La création de logement public:

Le développement de l'axe du tram

La mise en valeur du patrimoine et du centre ancien

Le développement de l'attractivité touristique de Liège

*La mise en place de projets participatifs autour du Pep's
(Prospective Espaces publics)*

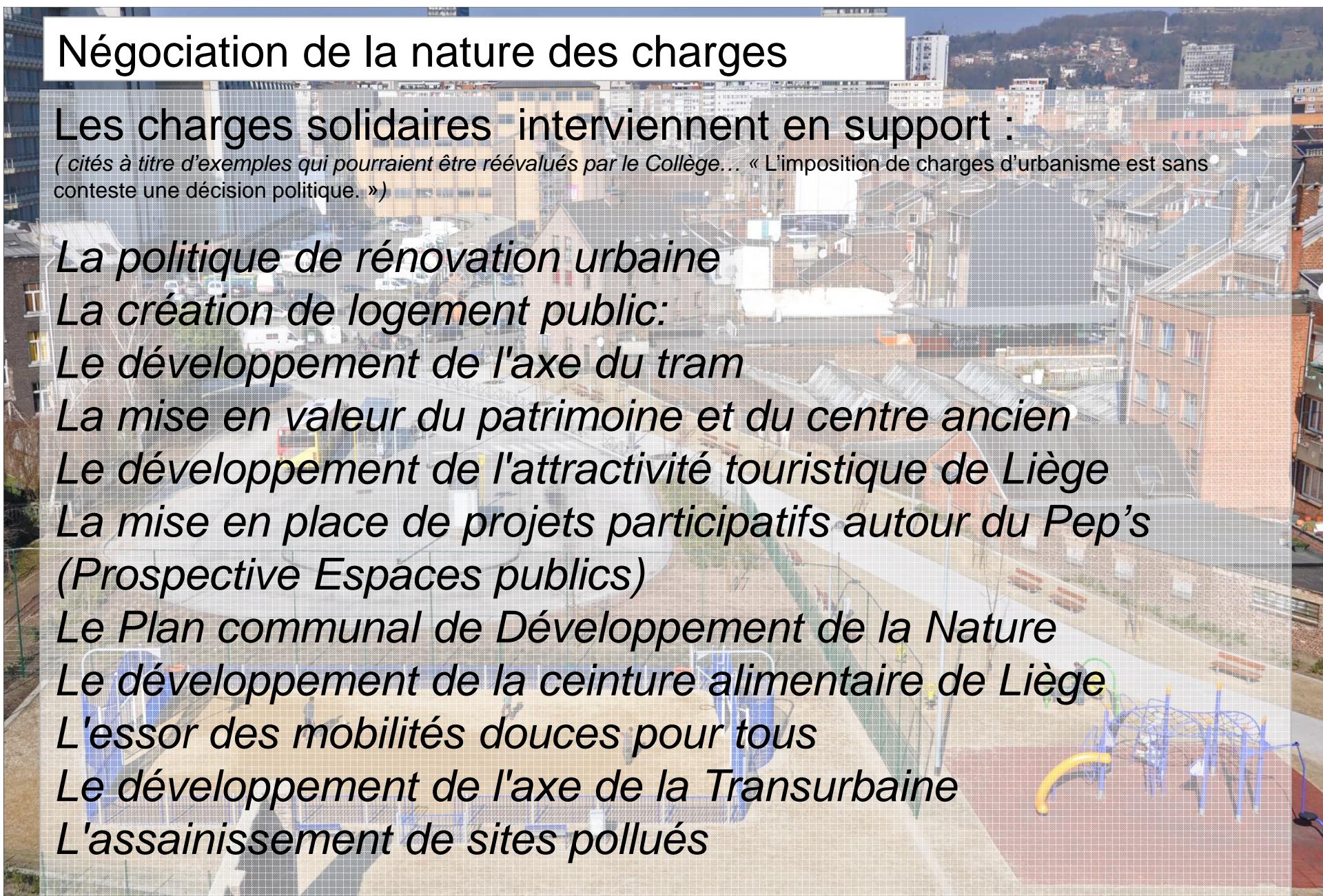
Le Plan communal de Développement de la Nature

Le développement de la ceinture alimentaire de Liège

L'essor des mobilités douces pour tous

Le développement de l'axe de la Transurbaine

L'assainissement de sites pollués

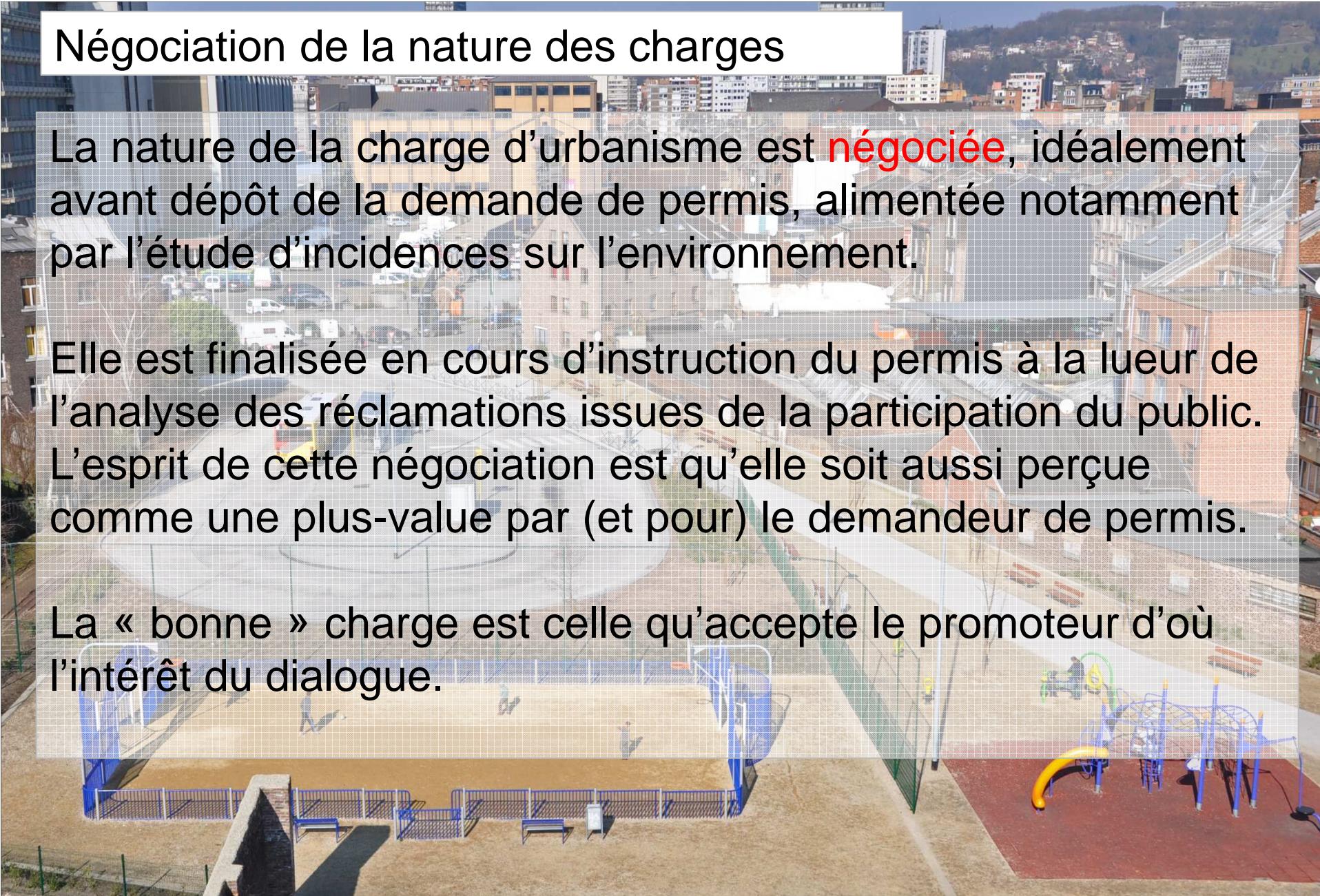


Négociation de la nature des charges

La nature de la charge d'urbanisme est **négociée**, idéalement avant dépôt de la demande de permis, alimentée notamment par l'étude d'incidences sur l'environnement.

Elle est finalisée en cours d'instruction du permis à la lueur de l'analyse des réclamations issues de la participation du public. L'esprit de cette négociation est qu'elle soit aussi perçue comme une plus-value par (et pour) le demandeur de permis.

La « bonne » charge est celle qu'accepte le promoteur d'où l'intérêt du dialogue.



Négociation de la nature des charges

Les différents services techniques Ville (Urbanisme, Travaux, Mobilité, Police,...) ou externes (SRWT, DGO1,...) y sont associés.

Ceux-ci peuvent, le cas échéant, demander des études complémentaires qui permettent d'éclairer l'autorité sur les charges à solliciter.

La Ville sollicite en fin de négociation un **accord formel** de la part du développeur sur les charges convenues. Ceci est d'autant plus important que la Ville n'est pas toujours l'autorité compétente pour imposer les charges d'urbanisme.

Négociation de la nature des charges

Quand cette négociation n'a pu avoir lieu ou n'a pu aboutir, que le permis a été déposé sans concertation préalable ou que les délais sont épuisés, la Ville peut alors imposer d'autorité les charges au permis avec une motivation d'autant plus soignée.



Négociation de la nature des charges

Canevas proposé :

Considérant qu'en vertu du principe d'égalité, l'imposition des charges d'urbanisme est systématisée sur le territoire de la Ville de Liège et est précisée par la « Directive Charges d'Urbanisme » adoptée par le Collège communal ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.IV.54 du CoDT définissant la nécessité de respecter un principe de proportionnalité, que ce même article propose la définition d'un montant théorique de référence, que celui-ci a été fixé à 55 euros/m²HTVA permettant de maintenir les charges à un montant raisonnable ;

Considérant que les impacts positif et négatif du projet ont été appréhendés ;

Considérant qu'au niveau impact positif, on peut relever la contribution du projet à :

\$à préciser en faisant référence à l'importance et la localisation du projet\$

Considérant que l'on peut relever les impacts négatifs susceptibles de peser sur la collectivité suivants :

\$à préciser en faisant référence à l'importance et la localisation du projet, le nombre de personnes accueillies, la génération de trafic \$

dénoncés par : *\$à préciser\$* - l'EIE - les réclamations des riverains- l'analyse des services techniques Ville et extérieurs- l'avis d'instances consultées- (...)

Considérant qu'indépendamment des conditions d'urbanisme imposées, il convient d'y ajouter les mesures de compensation suivantes :

\$à préciser – voir ci-dessus le paragraphe consacré à la nature des charges\$

Que ces travaux doivent être réalisés conformément au cahier général des charges *\$à préciser – Qualiroutes,...\$* ;

Que ces travaux doivent être réalisés conformément au cahier des charges ci-annexé ;

ou

Que ces travaux comprennent... *\$détaillez : fondations, dispositifs d'évacuation des eaux, nature du revêtement, signalisation routière, éclairage, équipement suivant fiche technique ci-jointes... ;*

Que ces travaux ont été estimés à... euros HTVA , que le bénéficiaire du permis est nonobstant tenu à une obligation de résultat, que les études éventuelles et moyens à mettre en oeuvre sont à sa charge et de sa responsabilité ;

Que ces mesures sont une réponse : *\$à préciser\$*- aux recommandations de l'EIE- aux réclamations des riverains- au soutien d'un projet participatif d'intégration des nouveaux habitants et/ou des nouveaux aménagements

- à un défaut d'équipement du quartier - aux charges annoncées aux SOL (RUE) ou aux recommandations du RIE qui les accompagne- aux conditions de vente d'un terrain Ville

Que le présent permis prévoit la cession, à titre gratuit, quitte et libre de toute charge et sans frais de la propriété des terrains, voiries, espaces publics, constructions ou équipements publics ou communautaires intégrées aux conditions et charges d'urbanisme.

Qu'un cautionnement correspondant à 115% du montant estimé **TVAc** soit ... euros des conditions et charges est constituer, avant début des travaux, par le bénéficiaire exécutant le permis lui-même, que, de même, celui-ci fournit un planning des travaux intégrant conditions et charges avant début des travaux,

Que tout ceci constitue une condition d'urbanisme ; que son non-respect pourrait justifier un arrêt du chantier ;

Que les modalités pratiques de cautionnement et de suivi des travaux (conditions et charges) sont ainsi définies :

\$en fonction du cas\$

Attention que les montants des cautionnements correspondent à 115% du montant TVA comprise.

Préciser que le c'est le montant estimé TVA comprise ?

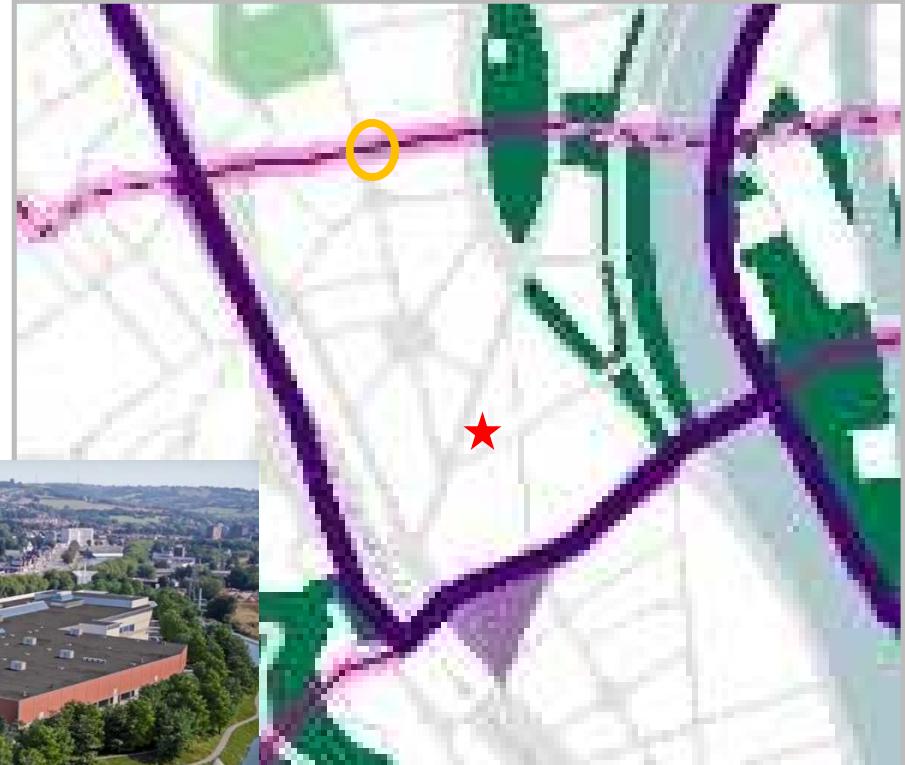
Trois expériences récentes



Paradis Express



Belle-Île



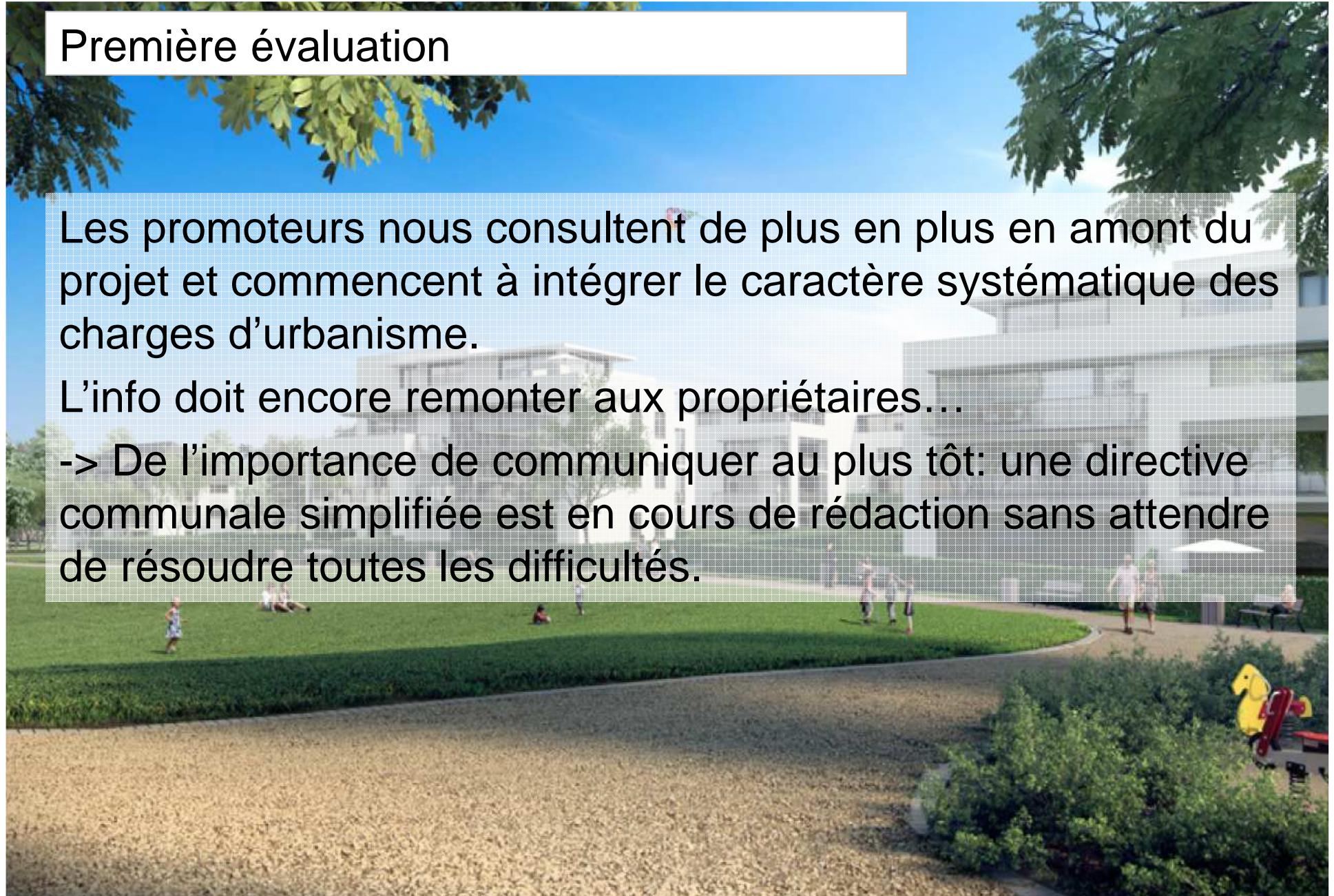
Guillemins

Première évaluation

Les promoteurs nous consultent de plus en plus en amont du projet et commencent à intégrer le caractère systématique des charges d'urbanisme.

L'info doit encore remonter aux propriétaires...

-> De l'importance de communiquer au plus tôt: une directive communale simplifiée est en cours de rédaction sans attendre de résoudre toutes les difficultés.



Première évaluation

Divergences d'interprétation en interne: par ex. la notion de proximité, la détermination de montants-cadre, notamment pour des 'boîtes à chaussures' commerciales...

La détermination de la nature potentielles des charges s'improvise encore trop souvent. L'avancée due au Pep's (programmation d'aménagement d'espaces publics). De la nécessité de motiver l'ensemble des départements...

De la composition d'un cautionnement...

Première évaluation

De la nécessité d'une procédure et notamment la composition d'une fiche d'analyse des charges potentiels avec une proposition de choix au Collège, la rédaction d'un canevas cadre de motivation des charges pour le permis,...

La détermination de la nature potentielles des charges s'improvise encore trop souvent. L'avancée due au Pep's (programmation d'aménagement d'espaces publics). De la nécessité de motiver l'ensemble des départements...

Besoin de pouvoir amener plusieurs projets à participer à une même charge.

Une charge sur le territoire communal voisin pour un enjeu commun.

Merci de votre attention

Pour un contact ultérieur: pierre.bricteux@liege.be

[pierre.fontaine @liege.be](mailto:pierre.fontaine@liege.be)

