

Parkings : permis d'urbanisme, permis d'environnement et autorisations connexes en Région wallonne

M. DELNOY

Professeur à l'ULg,
Avocat

S. CHARLIER

Avocat

I. Introduction

Le parking, « parc de stationnement pour automobiles »¹, peut investir de nombreux lieux, prendre de nombreuses formes, être géré de nombreuses manières : établissement autonome (ci-après : « parking principal ») ou accessoire d'un établissement principal (ci-après : « parking accessoire »); parking autoroutier, de dissuasion ou de covoiturage; parking lié à un établissement socioculturel, à une installation de transport, à une surface commerciale ou à un immeuble résidentiel; parking sur terrain privé ou sur terrain public, voire en domaine public; parking privé ou public; parking gratuit ou payant; parking de surface, souterrain ou en élévation; parking extérieur à revêtement empierré, asphalté ou engazonné; parking constituant une construction nouvelle ou implanté dans ou sur un bâtiment, une installation ou un ouvrage transformé à cet effet; parking définitif ou temporaire; etc. Nous tenterons, en réalisant l'analyse qui suit, de ne pas les perdre de vue, tout en excluant clairement, suivant les instructions reçues, les emplacements de stationnement en voirie.

Notre but ne sera pas, dans le cadre de cette analyse, de déterminer de manière exhaustive le régime juridique applicable en Région wallonne à

¹ *Le Petit Robert*, 2004. Dans la présente contribution, un dépôt de véhicules usagés ne sera en rien assimilé à un parking.

chacun de ces types de parking sous l'angle des polices administratives de l'urbanisme et de l'environnement: ce serait trop fastidieux et, par ailleurs, périlleux. Nous tenterons plutôt d'identifier les principales questions qui se posent sous cet angle au sujet des parkings en général, mais en ne perdant pas de vue, précisément dans ce but, les différents types de parking en question.

Nous verrons le parking comme un projet, principal ou accessoire, et nous nous focaliserons donc sur la création et l'exploitation d'un nouveau parking. Dans un premier temps, c'est la question des permis le cas échéant requis qui nous retiendra. Dans un second temps, nous examinerons les normes applicables aux parkings et, par voie de conséquence, aux demandes de permis relatives aux parkings.

II. Autorisations requises

A. Permis d'urbanisme

1. Champ d'application du permis

Contrairement à ce qui est prévu en droit bruxellois², l'utilisation d'un terrain pour le stationnement de véhicules n'est pas expressément visée à l'article 84, § 1^{er}, du CWATUPE, qui définit le champ d'application du permis d'urbanisme en Région wallonne. Une exigence générale de permis d'urbanisme préalable à la création d'un parking ne peut par ailleurs pas se déduire de l'article 84, § 1^{er}, 7°, du même code, qui ne trouve à s'appliquer qu'en cas de modification de la destination d'un bâtiment préexistant³.

La réalisation d'un nouveau parking requiert malgré tout le plus souvent l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme. En effet, la plupart des hypothèses de création de parking impliquent des actes et travaux qui sont soumis à permis par l'article 84, § 1^{er}, 1°, du CWATUPE. C'est ainsi que la création d'un parking impliquant la construction d'un bâtiment, comme un parking en élévation ou souterrain, nécessite manifestement l'obtention d'un permis d'urbanisme préalable. Il en va de même de l'aménagement d'un parking en plein air nécessitant la réalisation d'un ouvrage, comme le coulage d'une chape de béton armé⁴, la pose de dalles en nid d'abeille⁵ ou l'apport de

² Art. 98, § 1^{er}, 10, b, du COBAT.

³ Cela ressort clairement de l'énumération limitative de l'article 271 du CWATUPE et ce, malgré l'utilisation des termes « modifier la destination de tout ou partie d'un bien » à l'article 84, § 1^{er}, 7°, du CWATUPE. Voy. cependant ci-dessous, les cas d'application ponctuelle de cette disposition.

⁴ C.E., n° 154.095, du 24 janvier 2006, *Dendoncker et crts.*

⁵ C.E., n° 126.154, du 8 décembre 2003, *Peetermans-Bellings*. Il ressort de cet arrêt que l'article 84, § 1^{er}, 1°, du CWATUPE s'applique même aux ouvrages de faible relief, superficiels et sans développement vertical important.

graviers⁶ ou d'une couche de cendrée⁷. Il en va encore ainsi de la création d'un parking par le placement d'installations fixes, tels que des dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues⁸.

L'exigence d'un permis d'urbanisme préalable peut aussi résulter, parfois exclusivement, des actes et travaux préparatoires ou accessoires à la création d'un parking. Il en va ainsi lorsque la création d'un parking implique la démolition préalable d'une construction existante (article 84, § 1^{er}, 3°), une modification sensible du relief du sol (article 84, § 1^{er}, 8°⁹), un déboisement (article 84, § 1^{er}, 9°), l'abattage de certains arbres ou haies (article 84, § 1^{er}, 10° et 11°¹⁰) ou la modification de la végétation en zone protégée (article 84, § 1^{er}, 12°). Il en va ainsi, également, lorsque la création d'un parking s'accompagne du placement d'enseignes ou de dispositifs de publicité (article 84, § 1^{er}, 2°)¹¹.

La reconstruction d'un parking existant est elle aussi soumise à permis d'urbanisme (article 84, § 1^{er}, 4°)¹². Il en va de même de la transformation d'une construction existante en parking¹³, pour autant que les travaux réalisés portent atteinte aux structures portantes de cette construction ou impliquent une modification de son volume construit ou de son aspect architectural (article 84, § 1^{er}, 5°).

Même à défaut de semblables travaux de transformation, la création d'un parking est soumise à permis si elle réalise une modification de destination d'un bâtiment soumise à permis (article 84, § 1^{er}, 7°), c'est-à-dire si, d'une

⁶ Cass., 8 avril 2003, F-20030408-9.

⁷ Bruxelles, 11 mai 2000, *Amén.*, 2000, p. 327.

⁸ Voy. cependant la dispense de l'article 262, 12°, h), du CWATUPE.

⁹ La Cour de cassation rappelle que l'importance de la modification du relief requise au titre de cette disposition ne vise pas une élévation, une profondeur, une superficie, une épaisseur ou un apport de matière déterminés ou déterminables, à partir desquels un permis serait requis et que « le caractère sensible de la modification s'apprécie également en tenant compte de l'impact des travaux sur la zone ». Il s'ensuit que l'article 84, § 1^{er}, 8°, du CWATUPE « est applicable lorsque la situation existante a été altérée en manière telle qu'un dommage sensible et persistant en résulte pour l'environnement et que la nature ou la destination du terrain s'en trouvent modifiées » (Cass., 12 mars 2014, P.13.1370.F).

¹⁰ L'article 84, § 1^{er}, 10°, du CWATUPE vise deux hypothèses, qui peuvent éventuellement se recouper : d'une part, l'abattage d'arbres isolés à haute tige plantés dans les zones d'espaces verts prévues par un plan en vigueur et, d'autre part, l'abattage d'arbres repris dans un bien « ayant fait l'objet d'un permis de lotir ». L'article 84, § 1^{er}, 11°, vise l'abattage ou la modification de l'aspect d'arbres ou de haies remarquables figurant sur une liste arrêtée par le gouvernement.

¹¹ On a pu définir la notion d'enseigne comme recouvrant « l'ensemble des moyens matériels mis en œuvre en vue de diffuser tout message destiné à individualiser un établissement et à le signaler au public » et la notion de dispositif de publicité comme étant « l'ensemble des moyens matériels mis en œuvre en vue de diffuser tout message destiné à promouvoir la fourniture de biens et de services » (P. GOSSELAIN, « Les règlements généraux et communaux d'urbanisme », *Mouv. comm.*, 1993, p. 339).

¹² Pour autant, bien entendu, que le parking à reconstruire constitue lui-même une « construction ».

¹³ On peut penser à l'implantation d'un parking dans un bâtiment existant ou dans une station de métro désaffectée.

part, elle emporte une modification de la « fonction principale » d'un bâtiment existant « telle qu'elle résulte de sa conception et de son aménagement » et si, d'autre part, elle figure dans la liste arrêtée par le gouvernement à l'article 271 du CWATUPE¹⁴. Pour déterminer si la création d'un parking entre dans l'une des quatre hypothèses visées par cette disposition, on doit avoir égard à l'affectation du parking lui-même s'il s'agit d'un parking principal et, par application de l'adage « l'accessoire suit le principal », à celle de l'établissement principal dont ce parking est l'accessoire dans les autres cas¹⁵. C'est ainsi que :

- l'implantation d'un parking principal dans un bâtiment existant consistera en principe en la mise en œuvre d'une offre de service – en l'occurrence, de stationnement – et sera soumise à permis lorsque (1) elle emporte la modification de la fonction principale du bâtiment, (2) le parking s'étend sur un espace supérieur à trois-cent mètres carrés¹⁶ et (3) le bâtiment ne se situe pas dans une zone de services. Il n'est cependant pas exclu qu'un parking principal constitue un équipement communautaire ou de service public¹⁷, auquel cas son implantation dans un bâtiment existant est soumise à permis quand ce bâtiment ne se situe pas dans une « zone d'équipement communautaire et d'utilité publique » ;
- l'implantation, dans un bâtiment existant, d'un parking accessoire pourrait consister en la mise en œuvre d'une offre en vente ou en échange de biens et services¹⁸, d'un équipement communautaire ou de service

¹⁴ L'article 271 vise les modifications de destination qui « consistent en la mise en œuvre :

- d'une offre en vente ou en échange de biens et services dans un espace supérieur à trois cents mètres carrés, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone de services ;
- d'un équipement communautaire ou de service public, en ce compris les établissements d'enseignement, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone d'équipement communautaire et d'utilité publique ;
- d'un équipement à usage culturel ou récréatif, dans la mesure où le bâtiment ne se situe ni dans une zone de services ni dans une zone d'équipement communautaire et d'utilité publique ;
- d'une activité artisanale, de moyenne et petite entreprise ou de dépôt, dans la mesure où le bâtiment ne se situe pas dans une zone artisanale ou de moyennes et petites entreprises ».

¹⁵ En d'autres termes, la fonction d'un parking accessoire est déterminée par la nature de l'activité principale à laquelle se rapporte ce parking : le parking accessoire à un complexe commercial doit être considéré comme présentant lui-même une fonction commerciale, le parking accessoire à un immeuble à appartements comme présentant une fonction résidentielle, etc. Dans ce sens, voy. C.E., n° 226.500, du 20 février 2014, *s.p.r.l. Patrimoine et Expertise* ; C.E., n° 209.684, du 13 décembre 2010, *Deprez* ; C.E., n° 190.893, du 26 février 2009, *Radermacher et Heck*.

¹⁶ À nos yeux, il convient ici de tenir compte de la superficie destinée, au sein du bâtiment existant, à la fonction de parking, en tenant compte le cas échéant des différents niveaux (voy. en ce sens C.E., n° 207.686, du 28 septembre 2010, *Gillard et Mathot*).

¹⁷ Selon le Conseil d'État, est de service public « l'activité dont l'accomplissement est, aux yeux du législateur, indispensable à la réalisation du bien commun et dont il décide, en conséquence, de veiller à l'existence de l'offre » et est communautaire l'équipement ou la construction « qui est mis à la disposition du public dans des conditions raisonnables sans qu'un but de lucre soit essentiellement visé » (C.E., n° 227.137, du 16 avril 2014, *d'Oultremont et crts.*).

¹⁸ Par exemple, le parking connexe à un complexe commercial.

public¹⁹, d'un équipement à usage culturel ou récréatif²⁰ ou d'une activité artisanale, de moyenne et petite entreprise ou de dépôt au sens de l'article 271, selon la nature de l'activité principale à laquelle se rapporte ce parking. Dans chacun de ces cas et sans préjudice des conditions spécifiques de l'article 271 qui s'y rapportent²¹, un permis est requis en cas de modification de la fonction principale du bâtiment dans lequel le parking vient à s'implanter.

Pour le surplus, nous pensons que le principe d'interprétation stricte des dispositions de police administrative implique qu'à défaut d'entrer dans le champ d'application de l'article 84, § 1^{er}, du CWATUPE, l'utilisation d'un terrain pour le stationnement de véhicules sans qu'aucun des actes ou travaux qui viennent d'être évoqués soit posé²² n'est pas soumise à permis d'urbanisme préalable et ce, même si l'article 107, § 1^{er}, alinéa 3, du CWATUPE, dispense de l'avis du fonctionnaire délégué la demande de permis introduite en vue de « réaliser aux abords d'une construction ou d'une installation dûment autorisée, des actes et travaux d'aménagement au sol tels, (...) les aires de stationnement en plein air »²³.

Enfin, l'article 262 énumère les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme. Pour ce qui relève de notre propos, on retiendra :

- l'article 262, 5^o, f), qui dispense de permis, à certaines conditions, la pose ou l'enlèvement d'un car-port²⁴;

¹⁹ Par exemple, le parking d'une prison, d'un hôpital, d'un home pour personnes âgées, d'une école, etc.

²⁰ Par exemple, le parking connexe à un établissement socioculturel.

²¹ À cet égard, il nous semble que les conditions de chacune des hypothèses particulières visées à l'article 271 doivent être remplies par le bâtiment abritant le parking – par hypothèse accessoire – et non par l'activité principale à laquelle ce parking se rattache. C'est donc, par exemple, bien le bâtiment qui abrite le parking consistant en la mise en œuvre d'une offre en vente ou en échange de biens et services qui doit former un espace supérieur à trois cents mètres carrés et ne pas se situer dans une zone de services.

²² Nous pensons, par exemple, à l'utilisation d'une prairie comme aire de stationnement.

²³ Cette disposition remplace, depuis l'entrée en vigueur du décret du 30 avril 2009, l'ancien article 263, 8^o, du CWATUPE, qui dispensait de l'avis du fonctionnaire délégué « l'aménagement d'une aire de stationnement de plus de deux véhicules et de moins de dix véhicules », dont le Conseil d'État a déduit dans plusieurs arrêts que l'aménagement d'une telle aire de stationnement était en principe soumise à permis (voy. C.E., n^o 212.293, du 29 mars 2011, *a.s.b.l. Saint Jean-Baptiste de la Salle et crts.*; C.E., n^o 126.154, du 8 décembre 2003, *Peetermans-Bellings*). À notre sens, il ne peut en être ainsi que si cet « aménagement » emporte la réalisation d'actes et travaux soumis à permis aux termes de l'article 84, § 1^{er}, du CWATUPE. Le libellé de l'article 107, § 1^{er}, al. 3, du CWATUPE, en ce qu'il dispense d'avis du fonctionnaire délégué les « actes et travaux d'aménagement tels (...) les aires de stationnement en plein air » (nous soulignons), ne nous semble pas faire obstacle à cette lecture.

²⁴ La dispense ne concerne qu'un car-port par propriété. Le car-port doit notamment être réalisé en zone d'habitat, en zone d'habitat à caractère rural ou en zone d'aménagement communal concerté mise en œuvre ou se rapporter à un bâtiment existant avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou dûment autorisé sur la base de l'article 111 ou 112 et affectée en tout ou en partie à

- l'article 262, 7°, qui dispense de permis le placement d'installations à caractère social, culturel, sportif ou récréatif, pour une durée maximale de soixante jours pour autant qu'au terme de ce délai, le bien retrouve son état initial. Cette disposition pourrait par exemple trouver à s'appliquer au parking en plein air d'un festival de musique ou d'un meeting aérien, impliquant le placement d'installations fixes mais pas de construction;
- l'article 262, 12°, h), qui dispense de permis le placement, le déplacement ou l'enlèvement de dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues sur le domaine public, sans préjudice de l'obtention préalable d'une permission de voirie ou d'une concession domaniale.

2. Procédure d'obtention du permis

Nous n'identifions ci-après que les éléments de la procédure d'obtention du permis d'urbanisme qui sont propres aux parkings²⁵. Par ailleurs, si le projet de parking envisagé est soumis à la fois à permis d'urbanisme et à permis d'environnement, c'est la procédure du permis unique qui trouve à s'appliquer²⁶.

Le dossier de demande de permis d'urbanisme portant sur la réalisation d'un parking doit *a priori* contenir les éléments visés à l'article 308 du CWATUPE. Cette disposition établit la composition du dossier de demande de permis d'exécution de travaux techniques, lesquels sont définis, par l'article 307 du même code, comme étant ceux dans lesquels les techniques de l'ingénieur ont une part prépondérante et, parmi eux, les parkings. Le dossier de demande de permis d'exécution de travaux techniques présente ceci comme avantage pour le demandeur qu'il est moins étoffé que le dossier général de demande de permis d'urbanisme, dont la composition est fixée à l'article 285 du CWATUPE. Il est cependant permis de douter que les « techniques de l'ingénieur » constituent « une part prépondérante » dans la conception et la réalisation de tout type de parking²⁷. La question devient

la résidence. Il doit encore être érigé en contiguïté avec un bâtiment existant et en relation directe avec la voirie, être d'une superficie maximale de 30 m² et être couvert d'une toiture posée sur des poteaux en bois ou des piliers constitués de matériaux similaires au parement du bâtiment existant.

²⁵ Sur la procédure d'obtention du permis d'urbanisme, voy. not. M. PÂQUES et C. VERCHEVAL, *Droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme*, Presses universitaires de Liège, 2012-2013, pp. 315 et s.; *Commentaire systématique du « nouveau » CWATUPE*, Diegem, Kluwer, classeur permanent, en particulier le commentaire des articles 115 à 118 du CWATUPE; B. HAVET (dir.), *Mémento de l'urbanisme en Région wallonne – 2014*, Waterloo, Kluwer, 2013, pp. 277 et s.

²⁶ Sur cette procédure, voy. ci-après.

²⁷ Nous pensons à la fois aux parkings ne requérant que peu, voire pas, les techniques de l'ingénieur, comme ceux impliquant uniquement le placement d'installations fixes, tels des dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues, ou qui sont uniquement formés d'un revêtement en matériau non durable, comme le gravier ou la cendrée, et aux parkings pour lesquels les tech-

alors celle de savoir si l'énumération des différentes formes de travaux techniques de l'article 307 du CWATUPE, qui n'est par ailleurs pas limitative, prime le critère d'application de cette disposition. À nos yeux, le principe d'interprétation stricte des dispositions de police administrative voudrait que seuls les travaux d'aménagement de parkings pour lesquels les techniques de l'ingénieur constituent une part prépondérante, tels les parkings en élévation ou les parkings souterrains, relèvent de l'article 308. Dans les autres cas, le demandeur nous semble devoir constituer le dossier visé à l'article 285 du CWATUPE, dont la composition est cependant allégée, notamment :

- dans certaines hypothèses particulières de transformation d'une construction existante et dans l'hypothèse de la modification de destination d'un bâtiment²⁸;
- quand les actes et travaux d'aménagement sont dispensés du concours d'un architecte, comme c'est le cas des aires de stationnement en plein air²⁹.

En vertu des articles D.49, b), et D.65 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, toute demande de permis d'urbanisme comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement. Il résulte par ailleurs de la rubrique 63.21.01.01.03 de la nomenclature des établissements classés³⁰ qu'une étude d'incidences sur l'environnement s'impose préalablement au dépôt d'une demande de permis, quand le projet consiste en un parc de stationnement constitué d'un local d'une capacité de plus de sept cent cinquante véhicules³¹. Dans les autres cas, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande doit examiner, au vu notamment de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2, du Livre I^{er} du Code de l'environnement, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et, si elle juge que tel est le cas, ordonner la réalisation d'une étude d'incidences³².

Par ailleurs, s'il existe, entre plusieurs projets qui font l'objet de demandes de permis distinctes, une «proximité géographique» et un «lien d'interdépendance fonctionnelle»³³ dans leur mise en œuvre, ces projets doivent,

niques de l'ingénieur constituent une part importante mais non prépondérante du travail à accomplir, comme un parking implanté dans un immeuble de bureaux ou un complexe commercial, qui requièrent avant tout l'intervention d'un architecte.

²⁸ Art. 287, 1^o et 3^o, du CWATUPE.

²⁹ Art. 290 du CWATUPE.

³⁰ Annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.

³¹ Sur cette notion, voy. *infra*.

³² Art. D.68 du Livre I^{er} du Code de l'environnement.

³³ Ce lien d'interdépendance fonctionnelle entre deux projets est établi quand ces projets sont incomplets l'un sans l'autre et qu'ils ne peuvent donc être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre (C.E., n^o 222.557, du 19 février 2013, *Dethier*).

suisant la jurisprudence du Conseil d'État, être soumis à un système unique d'évaluation des incidences sur l'environnement³⁴, ce qui peut avoir des conséquences sur le mode d'évaluation des incidences requis³⁵.

Il n'est pas rare que le demandeur de permis ne soit pas propriétaire ou titulaire d'un droit réel sur le bien objet de la demande. Certains arrêts³⁶ du Conseil d'État³⁷ ont mis à mal l'affirmation traditionnelle – basée sur l'idée que les autorisations administratives sont délivrées sous réserve des droits civils des tiers – selon laquelle quiconque est fondé à demander un permis quelle que soit la maîtrise juridique qu'il a sur le bien concerné, exigeant au contraire une certaine maîtrise juridique du demandeur sur le bien en cause³⁸. De récents développements jurisprudentiels vont cependant peut-être dans le sens d'un – heureux – retour à l'enseignement traditionnel³⁹.

L'autorité compétente pour connaître d'une demande de permis d'urbanisme portant sur les travaux d'aménagement d'un parking est *a priori* le collège communal. La demande est dans ce cas instruite conformément à la procédure de droit commun, prévue aux articles 107 et suivants du CWATUPE. Les hypothèses de dispense d'avis du fonctionnaire délégué visées à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 3, sont le cas échéant pleinement d'application⁴⁰.

³⁴ C.E., n° 222.557, du 19 février 2013, *Dethier*; C.E., n° 133.324, du 29 juin 2004, *Freches et crts*. Pour une analyse récente de cette question, voy. A. PIRSON, «L'évolution jurisprudentielle relative à l'interdépendance des projets», in Y.-H. LELEU (coord.), *Chroniques notariales*, vol. 57, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 221-235.

³⁵ Voy. not. C.E., n° 214.935, du 6 septembre 2011, *de Servigny et Sah*: en présence de deux parkings *a priori* présentés comme distincts, mais contigus et implantés sur le même site, qui ont été autorisés par des permis délivrés le même jour et qui ne pouvaient être considérés comme des entités autonomes et indépendantes l'une de l'autre, parce qu'ils étaient non seulement proches géographiquement mais aussi connexes et opérationnellement liés, il convient d'additionner le nombre de places de parking des deux projets pour décider du mode d'évaluation à suivre, en l'occurrence l'étude d'incidences sur l'environnement.

³⁶ Dans l'arrêt n° 222.118, du 17 janvier 2013, *Joës et Paterakis*, le Conseil d'État évoque lui-même «une partie de la jurisprudence».

³⁷ Critiqués not. par B. GORS, «De la qualité requise pour introduire une demande de permis d'urbanisme», *Amén.*, 2012/1, pp. 26-27; M. DELNOY et M. GOFFIN, «Le permis d'urbanisation dans le CWATUPE et dans l'avant-projet de CoDT», in *Lotissement et urbanisation, Jurim Pratique*, 2013/2, pp. 75-76; M. DELNOY et A. PIRSON, «L'évolution jurisprudentielle des rapports entre permis et droits civils», in Y.-H. LELEU (coord.), *Chroniques notariales*, vol. 57, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 272-273. Cette jurisprudence semble par contre approuvée par P.-Y. ERNEUX, «La prise en compte des «droits civils des tiers» dans les autorisations en matière d'urbanisme», *Amén.*, 2013/1, pp. 16 et 20; M. VON KUEGELGEN, «La cession des permis d'urbanisme, de lotir et d'urbanisation», in *Certificats et accessoires de l'immeuble, Jurim Pratique*, 2/2012, pp. 340-341.

³⁸ Voy. not. C.E., n° 212.228, du 24 mars 2011, *Soors*; C.E., n° 161.405, du 19 juillet 2006, *Hargot*.

³⁹ Voy. not. C.E., n° 227.645, du 5 juin 2014, *s.a. Lhonneux et crts*; C.E., n° 226.219, du 27 janvier 2014, *commune de Momignies e.a.*; C.E., n° 215.547, du 4 octobre 2011, *Bulinckx*.

⁴⁰ Concernant la dispense d'avis du fonctionnaire délégué pour la réalisation, «aux abords d'une construction ou d'une installation dûment autorisée, des actes et travaux d'aménagement au sol tels que (...) les aires de stationnement en plein air», voy. ci-dessus.

Dans une série d'hypothèses, visées à l'article 127, § 1^{er}, du CWATUPE et identifiées par référence à la qualité du demandeur, à l'objet du projet ou à la situation géographique de celui-ci, la compétence décisionnelle est néanmoins confiée au fonctionnaire délégué⁴¹. La demande de permis portant sur un parking destiné à s'implanter sur le territoire de plusieurs communes ou qui concerne un équipement de service public ou communautaire est clairement visée par cette disposition et relève donc de la compétence du fonctionnaire délégué. Il en va ainsi, également, du permis sollicité par une personne morale de droit public visée à l'article 274 du CWATUPE⁴². La procédure organisée à l'article 127 est une procédure de délivrance des permis dérogeant à la procédure de droit commun, dont les conditions d'application sont d'interprétation stricte⁴³. Il s'ensuit que le fonctionnaire délégué saisi d'une demande de permis fondée sur l'article 127 doit justifier spécifiquement sa compétence au regard des critères d'application de cette disposition⁴⁴.

L'aménagement d'une aire de stationnement en plein air aux abords d'une construction ou d'une installation autorisée qui n'implique aucune dérogation à des dispositions légales, décrétales ou réglementaires et qui ne nécessite pas d'actes et travaux préparatoires soumis à permis relève de la catégorie des actes et travaux dits « d'impact limité » au sens de l'article 264 du CWATUPE, qui, lorsqu'ils relèvent du champ d'application de l'article 127, sont soumis à une procédure simplifiée, avec des délais réduits⁴⁵.

Enfin, certains projets urbanistiques comportent à la fois, de manière indissociable, une composante qui relève *a priori* de la compétence du collège communal et une composante qui, si elle était considérée séparément, relèverait de la compétence du fonctionnaire délégué. C'est le cas, par exemple, d'un parking affecté en partie au service public et en partie à la fonction rési-

⁴¹ Les parkings ne figurent pas dans la liste des actes et travaux fixée à l'article 272, § 2, du CWATUPE, pour lesquels aucune délégation au fonctionnaire délégué n'est accordée et qui relèvent donc de la compétence du ministre ayant l'aménagement du territoire et l'urbanisme dans ses attributions.

⁴² Ex.: permis sollicité par la S.N.C.B. pour l'agrandissement d'un parking attenant à une gare; permis sollicité par la société wallonne du logement pour la construction d'un parking connexe à des logements sociaux, etc.

⁴³ Voy. not. C.E., n° 199.038, du 17 décembre 2009, *Goreux et Matthys*; C.E., n° 131.706, du 25 mai 2004, *Closset*.

⁴⁴ Voy. C.E., n° 182.969, du 15 mai 2008, *Romain et Dawant*, dont il ressort que n'est pas légalement motivé le permis d'urbanisme délivré à une a.s.b.l. pour l'aménagement d'emplacements de parcage et la plantation d'espaces verts dans lequel le fonctionnaire délégué se contente d'affirmer qu'il s'agit d'une activité de service public, sans fournir aucune explication permettant d'aboutir à cette conclusion. Voy. également Cour administrative d'appel de Lyon, 13 novembre 2007, *A.J.D.A.*, 2008, p. 375, où il est indiqué que la création d'une offre de stationnement gratuit ou à faible tarification, dédiée aux déplacements domicile-travail en voiture particulière, ne peut être regardée comme présentant un intérêt général dès lors que le quartier est desservi par toute une série de moyens de communication de transport en commun offrant de larges possibilités alternatives à l'usage de la voiture particulière.

⁴⁵ Art. 127, § 4, al. 2, 1°, du CWATUPE.

dentielle, mais qui dispose d'un accès unique, en sorte que les deux parties de ce parking ne peuvent être réalisées indépendamment l'une de l'autre. Le Conseil d'État estime, en dépit de l'absence de disposition en ce sens et en rejetant l'adage «l'accessoire suit le principal», que ce type de projet doit faire l'objet d'une seule demande de permis qui doit être déposée auprès du fonctionnaire délégué. Si, par contre, le caractère indissociable des éléments du projet n'est pas établi, ce dernier doit faire l'objet de deux demandes de permis distinctes soumises à l'autorité communale compétente en vertu de l'article 107 du CWATUPE, d'une part, et à l'autorité régionale conformément à l'article 127 du même code, d'autre part.

B. Permis d'urbanisation

Il n'est évidemment pas exclu que la réalisation d'un parking, principal ou accessoire, s'inscrive dans la division préalable d'un terrain. Pour déterminer si cette division est subordonnée à un permis d'urbanisation préalable, il faut évidemment appliquer les critères habituels du champ d'application de ce permis: nombre de lots résultant de la division, nombre de lots bâtis avant cette division, type d'acte juridique de division, etc.⁴⁶.

L'un de ces critères attire ici plus particulièrement l'attention: celui de la *conception urbanistique*. On sait qu'il résulte de ce critère que:

- pour imposer le permis d'urbanisation, l'acte de division doit relever d'une *intention* de réaliser une «urbanisation»;
- cette urbanisation correspond à la construction de bâtiments et équipements;
- elle doit «porter sur l'ensemble du bien formant l'objet de cette division»;
- elle doit être *résidentielle*;
- mais sous les importantes réserves, d'une part, que le projet lié à la division ne doit porter que *principalement* sur la construction de bâtiments destinés à l'habitation et peut, *le cas échéant*, porter sur la construction ou l'aménagement d'«espaces publics ou collectifs», d'«infrastructures techniques ou de bâtiments abritant des fonctions complémentaires à l'habitat» et, d'autre part, que ces bâtiments peuvent être destinés *en tout ou en partie* à l'habitation⁴⁷.

Dans ce contexte, on peut sans doute:

- se rappeler que l'affectation d'un parking accessoire est celle de l'établissement, équipement ou bâtiment principal auquel il est attaché, de sorte que, par exemple, le parking d'un immeuble à appartements relève en principe de l'activité d'habitat;

⁴⁶ Voy. not. les réf. citées in M. DELNOY et M. GOFFIN, *op. cit.*, pp. 51 et s.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 60.

- considérer que, tel que défini ci-dessus, un parking principal constitue un « espace public ou collectif » et/ou une « infrastructure technique ou un bâtiment abritant une fonction complémentaire à l'habitat »;
- admettre qu'un bâtiment destiné à accueillir un parking accessoire à une activité non résidentielle est un « bâtiment affecté à la résidence » s'il y est affecté partiellement, fût-ce même de manière accessoire.

Sans évidemment pouvoir envisager toutes les hypothèses susceptibles de se présenter, il nous semble donc que :

- la réponse est simple si le lot destiné à accueillir le parking n'en est qu'un parmi bien d'autres dont le nombre et la destination imposent en eux-mêmes le permis d'urbanisation : dans ce cas, ce permis s'impose, quelle que soit la destination et l'importance relative du parking dans l'urbanisation projetée ;
- en quelque sorte à l'extrême opposé, n'est clairement pas soumise à permis d'urbanisation la division d'un terrain en deux lots non bâtis en vue de réaliser sur l'un d'eux un parking accessoire à une activité non résidentielle ou un parking principal. En effet, non seulement il ne nous semble pas y avoir, dans ce cas, de conception urbanistique portant sur le bien dans son ensemble, mais aussi, en tout état de cause, l'urbanisation envisagée n'est clairement pas principalement résidentielle ;
- qu'en est-il de la division d'un terrain en deux lots non bâtis en vue de réaliser sur l'un d'eux un parking accessoire à un immeuble à appartements implanté sur un terrain voisin ? Ici non plus, il n'y a pas de conception urbanistique portant sur le bien dans son ensemble et, au regard de ce critère, le permis d'urbanisation n'est pas requis. Si on choisit de l'écartier, le permis s'impose, puisque, le parking étant destiné à l'habitation, on peut considérer que l'urbanisation est principalement résidentielle ;
- la division d'un terrain en deux lots non bâtis dont l'un est destiné à accueillir un immeuble à appartements et l'autre le parking de cet immeuble nous semble soumise à permis d'urbanisation. Dans ce cas, en effet, il y a bien une conception urbanistique d'ensemble et les deux lots sont destinés à accueillir des bâtiments destinés à l'habitation, de sorte que l'urbanisation envisagée est donc principalement résidentielle.

Plus délicate est la question de savoir si un permis d'urbanisation s'impose préalablement à la division d'un terrain en deux lots non bâtis dont l'un est destiné à accueillir un immeuble à appartements et l'autre un parking principal : s'agit-il d'une urbanisation qui vise principalement la construction de bâtiments destinés à l'habitation, alors qu'un seul des deux lots y est consacré ? Nous renvoyons ici aux commentaires doctrinaux relatifs à la difficulté qui résulte de l'adverbe *principalement* dans la définition du champ d'application du permis d'urbanisation.

Enfin, il ne faut évidemment pas perdre de vue l'obligation de déclaration de division visée à l'article 90, § 2, du CWATUPE, en cas de division non soumise à permis d'urbanisation et dont tout ou partie des lots sont destinés en tout ou partie à l'habitation.

C. Permis d'environnement ou déclaration environnementale

1. Champ d'application

a. Parking en tant que tel

En Région wallonne, au vu de la rubrique 63.21.01.01 de la nomenclature des établissements classés⁴⁸, un parking est, en lui-même, soumis à permis d'environnement s'il correspond à un *parc de stationnement* constitué d'un *local* d'une *capacité* d'un certain *nombre* de *véhicules*.

La notion de *parc* – qui, associé au qualificatif qui lui est ici accolé, est le vocable officiellement recommandé pour remplacer celui de *parking* au Québec⁴⁹ – implique en elle-même l'idée de «place réservée»⁵⁰ et donc, celles d'identification, de délimitation et d'attribution. Le Conseil d'État estime que ces critères sont d'ordre matériel et qu'ils ne dépendent pas de la situation juridique, de sorte qu'un ensemble de places de parking qui appartiennent à des personnes différentes n'en constitue pas moins un parc de stationnement soumis à permis⁵¹. Ils ne dépendent évidemment pas non plus de la présentation en plusieurs demandes de permis : s'ils sont fonctionnellement interdépendants, les objets de ces demandes seront considérés comme ne constituant qu'un seul parking⁵².

⁴⁸ Arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.

⁴⁹ <http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/>. On a vu que, dans *Le Petit Robert*, le parc de stationnement est le sens donné à ce mot.

⁵⁰ *Le Petit Robert*, 2004.

⁵¹ C.E., n° 223.841 du 12 juin 2013, *Association de copropriétaires Résidence Bonaparte*. Il s'agissait d'un ensemble de seize emplacements de parking situés au sous-sol d'un immeuble à appartements, accessibles par une seule voie communiquant avec la voirie publique, et dont la propriété ou la gestion était répartie entre plusieurs personnes physiques ou morales : malgré cette division juridique, «c'est l'ensemble des emplacements individuels, de la voie d'accès et des équipements accessoires (éclairage, égouttage, ventilation, porte d'accès, dispositifs de sécurité...) qui constitue l'installation classée».

⁵² On peut renvoyer à ce qui a été dit à ce sujet à propos du permis d'urbanisme. Pour un exemple portant sur des parkings *a priori* présentés comme distincts, mais contigus et implantés sur le même site, et qui ne pouvaient être considérés comme des entités autonomes et indépendantes l'une de l'autre, parce qu'ils étaient non seulement proches géographiquement mais aussi connexes et opérationnellement liés, tout au moins en ce qui concerne les parkings souterrains, en sorte qu'ils constituaient à eux deux une unité géographique et technique, voy. C.E., n° 214.935, du 6 septembre 2011, *de Servigny et Sah*.

La référence au *stationnement* implique, dans le langage courant, la double idée « d'occuper un emplacement sur le domaine public »⁵³. Pour donner sur cette base un sens utile à la rubrique 63.21.01.01, il faut cependant manifestement écarter la référence au domaine public. Le stationnement implique donc l'idée de maintenir un certain temps sur une place délimitée.

Dans le langage courant⁵⁴, le *local* se définit par référence à une *pièce* et celle-ci se définit par référence à une « partie isolée (d'un appartement ou d'une maison), entourée de cloisons ou nettement séparée »⁵⁵. Il se définit aussi par référence à une « partie de bâtiment »⁵⁶. Dans ce contexte, il nous semble qu'un parking est soumis à permis ou déclaration s'il est implanté dans ou constitue un bâtiment et est entièrement entouré de cloisons et/ou d'autres éléments de nette séparation. Dans ce sens, les parkings à étages dont les façades sont constituées de murs discontinus, mais pourvus de rambardes, sont soumis à permis ou déclaration. Par contre, un parking en plein air n'est pas soumis à permis ou déclaration. C'est clairement le cas d'un terrain⁵⁷ ou d'une cour⁵⁸.

Dans le langage courant, le *véhicule* correspond à tout « moyen de transport routier »⁵⁹. Sont donc visés, notamment, les autobus, autocars, camions, automobiles, motos et bicyclettes, avec la réserve de ceux parmi ces véhicules qui sont visés par d'autres rubriques et, notamment, ceux, expressément exclus de la rubrique 63.21.01.01, visés par la rubrique 50.10, à savoir les « véhicules automobiles destinés à la vente ».

Compte tenu de la jurisprudence du Conseil d'État sur la capacité nominale d'une machine⁶⁰ ou la capacité d'accueil d'un établissement⁶¹, la *capacité* dont il est ici question doit *a priori* s'apprécier de manière théorique et abstraite, sur la seule base des dimensions⁶² du parking et de celles des véhicules. Mais, s'il s'agit d'un parking ouvert à tous les véhicules ou à des véhicules de divers types, desquels doit-on prendre les dimensions en compte:

⁵³ *Le Petit Robert*, 2004.

⁵⁴ Nous n'identifions pas de définition juridique du concept de local, à tout le moins dans le cadre ou en rapport direct avec les polices de l'urbanisme et de l'environnement.

⁵⁵ *Le Petit Robert*, 2004.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Comp. la rubrique 50.10 où le terrain est visé au même titre que le local.

⁵⁸ C.E., n° 133.593, du 6 juillet 2004, *Hennaut*.

⁵⁹ Nous retenons cette définition-là et non celle d'« engin à roue(s) ou à moyen de propulsion, servant à transporter des personnes ou des marchandises », car celle-ci débouche sur une liste d'exemples qui sont clairement exclus de la rubrique 63.21.01: les hélicoptères sont visés aux rubriques 62.00.02 et 92.61.08; les avions à la rubrique 62.00.01; les bateaux aux rubriques 61.20.01 et 03; les trains à la rubrique 60.15.02; les tramways à la rubrique 60.20.01.

⁶⁰ Voy. par ex. C.E., n° 219.046, du 25 avril 2012, *Schaus*; C.E., n° 187.896 du 13 novembre 2008, *s.p.r.l. Verhaeren beton en asfalt*.

⁶¹ Voy. par ex. C.E., n° 219.089, du 27 avril 2012, *a.s.b.l. Comité de Vigilance pour la Sauvegarde de Chaumont-Gistoux et crts*; C.E., n° 141.635, du 7 mars 2005, *s.p.r.l. Euro Club*.

⁶² Et de sa configuration interne, bien entendu.

le vélo, l'automobile, l'autocar? Le raisonnement abstrait et théorique trouve donc ici sa limite: pour donner un sens à la rubrique, il faut nécessairement faire intervenir, dans la définition de la capacité du parking, l'intention affichée du demandeur quant au(x) type(s) de véhicules envisagé(s) et, le cas échéant, leurs nombres respectifs⁶³.

Quant au *nombre* de véhicules, il ne semble pas poser de difficulté: il suffit de compter le nombre d'emplacements envisagés dans la demande. À partir de cinquante et un véhicules, le permis d'environnement s'impose; de dix à cinquante véhicules, une simple déclaration environnementale s'impose; en deçà de dix véhicules, le parking n'est soumis à aucune démarche relevant de la police des établissements classés.

Au vu de tous ces éléments, nous proposons de considérer que le parking qui est soumis à permis d'environnement en Région wallonne est tout ou partie d'un bâtiment, identifié(e) et délimité(e) par des cloisons et/ou éléments de nette séparation, comportant cinquante-et-un emplacements ou plus destinés au maintien sur place, pendant un certain temps, de moyens de transport routier comme l'autocar, le camion, l'automobile, la moto ou le vélo, non destinés à la vente.

b. Installations connexes

Souvent, l'implantation/exploitation d'un parking implique celle d'installations connexes qui relèvent elles-mêmes d'autres rubriques de la nomenclature des établissements classés. Il s'agit par exemple⁶⁴ des rubriques:

- 40.10.01.01: production d'électricité – transformateur statique relié à une installation électrique: établissement de classe 2 ou 3 en fonction de la puissance nominale de l'installation;
- 40.30.04: installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux: établissement de classe 2 ou 3 en fonction de la puissance nominale de l'installation.

Quand tel est le cas, le parking et ces installations forment évidemment un établissement au sens de l'article 1^{er}, 3^o, du D.P.E. et doivent faire l'objet d'une seule demande de permis ou d'une seule déclaration. Le classement de ces installations suffit par ailleurs à imposer le permis d'environnement ou

⁶³ Le Conseil d'État est allé, *mutatis mutandis*, dans ce sens, en évoquant la nécessaire appréciation subjective de la capacité d'accueil d'un établissement, dans ses arrêts n° 220.092, du 28 juin 2012, *Sneessens et Jacobs*, et n° 220.091, du 28 juin 2012, *s.c.r.l. La ferme aux chiens*. La solution y retenue est contraire à celle de l'arrêt n° 141.635, du 7 mars 2005, *s.p.r.l. Euro Club*.

⁶⁴ Pour la recherche des installations éventuellement soumises à permis ou déclaration, voy. http://environnement.wallonie.be/cgi/dgrne/aerw/pe/index_rubri.htm.

la déclaration environnementale, même si le parking n'en requiert pas lui-même.

2. Procédure d'obtention du permis d'environnement

Il n'est évidemment pas envisageable de rappeler ici la procédure d'instruction d'une demande de permis d'environnement⁶⁵. Il a par ailleurs déjà été rappelé ci-dessus que si le projet de parking envisagé est soumis à la fois à permis d'urbanisme et à permis d'environnement, c'est la procédure du permis unique qui s'impose⁶⁶.

Dans la nomenclature des établissements classés, la rubrique 63.21.01.01.03 impose une étude d'incidences sur l'environnement aux projets de parking de sept cent cinquante et une places et plus. Pour le reste, nous n'identifions pas d'élément procédural spécifique aux parkings. Si ce n'est l'enseignement jurisprudentiel, la demande de permis portant sur un ensemble d'emplacements de parking situés au sous-sol d'un immeuble à appartements doit être déposée par le syndic en sa qualité de mandataire de la copropriété, qui doit être titulaire du permis quand bien même elle ne possède ni n'exploite elle-même aucun des emplacements de parking⁶⁷.

D. Permis unique

1. Champ d'application du permis

Suivant l'article 81, § 1^{er}, du D.P.E., tout projet mixte doit faire l'objet d'une demande de permis unique. Suivant l'article 1^{er}, 11°, du même décret, le projet mixte est celui « pour lequel il apparaît, au moment de l'introduction de la demande de permis, que sa réalisation requiert un permis d'environnement et un permis d'urbanisme ».

Il ne fait pas de doute que la construction ou l'aménagement d'un parking de cinquante et un véhicules au moins requiert de suivre la procédure du permis unique si les travaux à réaliser sont soumis à permis d'urbanisme. On rappelle en effet que l'exploitation soumise à permis d'environnement se définit par référence non seulement à la mise en service et à l'utilisation d'un établissement, mais aussi, entre autres, à sa « mise en place »⁶⁸, ce qui englobe

⁶⁵ À ce sujet, voy. not. M. KAROLINSKI et Fr. DE MUYNCK, *Memento de l'environnement* – 2012, Waterloo, Kluwer, 2011, pp. 140 et s.; A.-V. BARLET et I. JEURISSEN, *Permis d'urbanisme, permis d'environnement et permis unique en Région wallonne*, Courtrai, UGA, 2009, pp. 242 et s.; P. MOËRYNCK, D. PAULET et J. SAMBON, « Les permis d'environnement », *R.P.D.B., Complément X, Urbanisme et environnement*, Bruxelles, Bruylant, 2007, pp. 1105 et s.

⁶⁶ Sur cette procédure, voy. ci-après.

⁶⁷ C.E., n° 223.841, du 12 juin 2013, *Association de copropriétaires Résidence Bonaparte*.

⁶⁸ Art. 1^{er}, 7°, du D.P.E.

sa « création (...) soit la mise en place des installations classées »⁶⁹. En-dehors de cette hypothèse, il n'est évidemment pas exclu que des parkings soient implantés et exploités sans avoir suivi la procédure du permis unique parce qu'à tout le moins au moment du dépôt de la première demande de permis, l'autre permis n'était pas requis⁷⁰. L'article 81, § 1^{er}, du D.P.E. exclut par ailleurs expressément du champ d'application du permis unique les projets relatifs à des biens immobiliers qui font l'objet d'une mesure de protection visée à l'article 109 du CWATUPE.

2. Procédure d'obtention du permis

Nous n'identifions pas d'élément de la procédure d'instruction de la demande de permis unique qui serait spécifique aux parkings.

En principe, l'autorité de première instance est le collège communal. Ce sont les fonctionnaires technique et délégué qui exercent cette compétence pour les demandes de permis unique portant sur un parking relevant du champ d'application de l'article 127 du CWATUPE⁷¹.

E. Autres autorisations et décisions apparentées

1. Champ d'application

Bien entendu, d'autres autorisations et décisions apparentées sont généralement requises pour l'implantation et l'exploitation d'un parking. Les plus fréquentes sont sans doute celles-ci :

- conformément aux articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du conseil communal lorsque le projet de parking implique la création, la modification, voire la suppression, d'une voirie communale⁷². L'accord du conseil communal est requis uniquement lorsque la voirie à créer, à modifier ou à supprimer est suscep-

⁶⁹ C.E., n° 185.114, du 2 juillet 2008, *a.s.b.l. Le poumon vert de La Hulpe et crts.*

⁷⁰ Par exemple, l'implantation et la mise en service d'un parking dans un bâtiment existant, sans transformations intérieures et changement d'affectation soumis à permis d'urbanisme.

⁷¹ Art. 81, § 2, alinéa 3, du D.P.E. Concernant l'article 127 du CWATUPE, voy. *supra*.

⁷² La modification de voirie, hypothèse la plus fréquente en matière de parking, est définie par ce décret, à l'instar de l'article 129*bis* ancien du CWATUPE, comme étant l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public – soit l'espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parcage des véhicules et ses accotements – à l'exclusion de l'équipement de voirie. On retient également que les chemins vicinaux sont devenus, à la faveur de ce décret, des voiries communales. Dans ces circonstances, l'autorisation préalable du conseil communal est requise lorsque le projet implique, hypothèse fréquente, l'élargissement de l'assiette d'un ancien sentier vicinal pour permettre l'accès à un parking, mais pas lorsque le projet implique uniquement l'asphaltage de ce sentier, sans en élargir l'assiette.

- tible de recevoir une affectation publique ou quasi publique, c'est-à-dire ne revêt pas un caractère purement privatif⁷³;
- la délivrance d'un certificat de patrimoine, si le projet a trait à un immeuble soit classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde comme monument, soit figurant sur la liste du patrimoine immobilier exceptionnel⁷⁴;
 - l'autorisation préalable du gouvernement visée à l'article 171 du CWATUPE si le projet implique d'une manière ou d'une autre d'aliéner ou de grever de droits réels un bien situé dans le périmètre d'un site à réaménager. À titre d'exemple, serait soumise à semblable autorisation l'obtention, par un promoteur immobilier, d'un droit de superficie sur un terrain inclus dans le périmètre d'un site à réaménager en vue d'y aménager entre autres un parking;
 - l'obtention d'une autorisation domaniale – en principe, une permission de voirie – ou l'obtention d'une concession domaniale si le projet implique d'occuper privativement, c'est-à-dire à des fins auxquelles il n'est pas normalement destiné⁷⁵, une portion du domaine public. La concession domaniale se distingue de l'autorisation domaniale par son caractère contractuel: véritable contrat administratif, il y est généralement recouru dans le cadre de « partenariats » visant à valoriser le domaine public. C'est ainsi que, dans la mesure où il y a occupation privative du domaine public, l'installation, par un commerçant par exemple, d'un dispositif de parcage pour vélos et motos sur le domaine communal, que ce dispositif soit placé sur une dalle de béton ancrée dans le sol ou posé à même la voirie⁷⁶, requiert en principe une permission de voirie. L'aménagement d'un parking privé en sous-sol de la voirie implique plutôt l'octroi d'une concession domaniale⁷⁷;
 - l'octroi, par l'inspecteur général du département de la nature et des forêts, d'une « dérogation » aux mesures de protection des espèces animales et végétales fixées aux articles 2 et suivants de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, lorsque le projet de parking a pour effet, en substance, de perturber les espèces animales ou détériorer les espèces végétales protégées par ces dispositions.

⁷³ Une impasse destinée à desservir un parking réservé aux employés d'un immeuble de bureaux, dont l'accès est régulé par une barrière automatique et qui est réservé aux véhicules automobiles, à l'exclusion des piétons, présente un caractère privé dont la création n'est pas subordonnée à autorisation préalable du conseil communal (C.E., n° 190.481, du 16 février 2009, *Taburiaux*).

⁷⁴ Art. 109 et 505/1 du CWATUPE.

⁷⁵ En ce sens, le stationnement ponctuel en voirie, conforme à l'usage normal du domaine, ne nécessite pas l'octroi d'une autorisation domaniale.

⁷⁶ D. LAGASSE, « Les utilisations collectives et privatives », in *Domaine public, domaine privé, biens des pouvoirs publics* (sous la dir. de M. Pâques), *Rép. not.*, Tome XIV, Livre VII, Bruxelles, Larcier, 2008, p. 218.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 231.

En vertu du principe de cumul des polices administratives, le respect d'une police administrative n'emporte pas le respect des autres polices, celles-ci ayant toutes vocation à s'appliquer, de sorte que, d'une part, l'auteur d'un projet doit obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation de celui-ci et, d'autre part, l'obtention de l'une de ces autorisations n'emporte pas le droit à l'obtention des autres. Par ailleurs, dans la mesure où un permis doit être immédiatement exécutoire, il ne peut être conditionné à la délivrance d'une autre autorisation.

Des tempéraments à ces règles sont parfois prévus par les textes. Par exemple, l'article 132*bis*, alinéa 1^{er}, du CWATUPE, s'il n'implique pas l'obtention automatique d'un permis par celle d'un autre, prévoit toutefois que les dérogations aux affectations réglementaires des sols, octroyées sur la base des articles 110 à 114 et 127, § 3, du CWATUPE, peuvent bénéficier aux actes relevant d'autres législations qui sont relatifs au même projet. Selon ce principe, dès lors qu'un permis d'urbanisme a été octroyé en dérogation aux plans et règlements dans le respect des dispositions précitées, tout permis subséquent relatif au même projet, à l'instar d'un permis d'environnement, peut se voir appliquer cette dérogation^{78 79}.

2. Procédure d'obtention

Le principe d'indépendance des polices administratives implique que les autorisations requises en vertu de différentes législations sont en principe délivrées séparément et suivant des procédures indépendantes, sans suivre de chronologie particulière. C'est ainsi que :

- la décision du conseil communal sur les questions de voirie est octroyée conformément à la procédure prévue aux articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;
- la procédure organisant la délivrance d'un certificat de patrimoine est organisée par les articles 508 et suivants du CWATUPE ;
- la procédure par laquelle le gouvernement autorise l'aliénation d'un bien situé dans le périmètre d'un site à réaménager est fixée à l'article 171 du CWATUPE ;

⁷⁸ C. THIEBAUT, « Article 132*bis* », in *Commentaire systématique du « nouveau » CWATUP*, Diegem, Kluwer, 1998, Suppl. 54 (septembre 2012), pp. 41-42.

⁷⁹ Interrogée à titre préjudiciel par le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle a jugé l'article 132*bis*, alinéa 1^{er}, du CWATUPE conforme aux articles 10 et 11 de la Constitution. Créée par contre une discrimination contraire aux articles 10 et 11 précités et à laquelle il appartient au législateur décréteur de remédier, quand seul un permis d'environnement est requis, « l'absence d'un mécanisme, présentant des garanties analogues à celles qui entourent l'octroi d'une dérogation au plan de secteur à l'occasion de la délivrance d'un permis d'urbanisme, permettant à l'exploitant d'une installation existante qui est antérieure au plan de secteur et qui vient à être classée ultérieurement de demander une dérogation à l'affectation des lieux prescrite par le plan de secteur » (C.C., n° 98/2011, du 31 mai 2011).

- l’octroi d’une autorisation ou d’une concession domaniale requiert une décision du gestionnaire du domaine public concerné;
- la procédure d’instruction de la demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et végétales est déterminée par l’article 5*bis* de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature et par les dispositions de l’arrêté du gouvernement wallon du 20 novembre 2003 relatif à l’octroi de dérogations aux mesures de protection des espèces animales et végétales, à l’exception des oiseaux.

Il arrive cependant que le législateur prévoit une articulation explicite des procédures d’obtention des différentes autorisations le cas échéant requises pour la réalisation d’un même projet. C’est le cas :

- de l’article 129*quater* du CWATUPE, qui règle l’articulation entre l’instruction d’une demande de permis d’urbanisme ou d’urbanisation et la procédure d’ouverture, de modification ou de suppression d’une voirie communale;
- de l’article 109 du CWATUPE, qui impose que les demandes de permis d’urbanisme ou d’urbanisation qui concernent certains biens immobiliers protégés⁸⁰.

III. Normes applicables et autres éléments d’appréciation des demandes de permis

A. Normes applicables

Les normes sont importantes à un double titre : d’une part, elles doivent la plupart du temps être respectées indépendamment des permis le cas échéant obtenus et, d’autre part, elles constituent les principaux éléments dont les autorités doivent tenir compte quand elles statuent sur les demandes de permis. Avant d’en faire l’inventaire et d’identifier les rapports qu’elles entretiennent entre elles, nous rappellerons leurs destinataires et leur force juridique.

1. Portée des normes applicables

L’autorité qui statue sur une demande de permis doit respecter une série de normes, qui s’imposent au projet qui lui est soumis. L’instruction de la

⁸⁰ Sur ce que recouvre cette notion, voy. *supra*.

demande de permis sert précisément à vérifier si le projet qu'il vise y est conforme. Que ce soit de manière directe ou indirecte, les normes s'imposent donc tant à l'autorité compétente qu'au porteur de projet.

En principe, seules les normes qui relèvent de la police dont le permis concerné procède s'appliquent à ce permis. C'est le principe d'indépendance des polices. En dérogation manifeste à ce principe, le Conseil d'État accorde une « longue portée »⁸¹ au plan de secteur, en ce sens qu'il estime que « l'autorité qui se prononce sur une demande de permis d'environnement est tenue de vérifier si le projet est conforme aux prescriptions des plans d'aménagement applicables à la zone », alors même que ces plans relèvent de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme⁸². Cette jurisprudence reste difficile à comprendre. Apparemment, sa justification est basée sur le caractère réglementaire des plans de secteur et leur supériorité, dans la hiérarchie des sources juridiques, aux actes à portée individuelle⁸³. Pourtant, portée et force juridique sont deux choses différentes, de sorte que l'on peut considérer que la supériorité d'un règlement sur une décision individuelle s'exprime uniquement dans les limites de son champ d'application matériel⁸⁴. On constate par ailleurs assez curieusement que cette idée de « longue portée » n'est pas appliquée, loin s'en faut, à toutes les normes supérieures par rapport

⁸¹ L'expression, fort parlante, est de M. Pâques.

⁸² Par ex. C.E., n° 209.684, du 13 décembre 2010, *Deprez*; C.E., n° 190.893, du 26 février 2009, *Radermacher et Heck*. C'est différent, évidemment, de dire simplement que, si deux polices poursuivent, dans un secteur donné, des objectifs communs, l'acte relevant de l'une de ces polices est un « élément important » que l'autorité compétente pour adopter l'acte relevant de l'autre police doit « prendre considération pour procéder à un examen complet des circonstances de la cause » (C.E., n° 185.114, du 2 juillet 2008, *Le poumon vert de La Hulpe*). C'est également différent de dire que si les règles qui relèvent d'une autre police – en l'occurrence, celles qui découlent de l'arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion – ne doivent pas être respectées en tant que telles, il reste que l'autorité doit se justifier par rapport à un avis rendu sur la base de ces règles, dans le cadre du critère général – en l'espèce, le bon aménagement des lieux – imposé par la police dans le cadre de laquelle elle statue (C.E., n° 198.265, du 26 novembre 2009, *Sellier*).

⁸³ Voy. les deux mêmes arrêts. L'arrêt n° 185.114, du 2 juillet 2008, *a.s.b.l. Le poumon vert de La Hulpe et crts.*, le confirme, puisqu'y est rejetée la violation par un permis d'environnement d'un arrêté individuel (un arrêté de classement) et invoquée par ailleurs le principe de légalité.

⁸⁴ Dans le même sens, voy. M. PÂQUES, « L'inscription des protections environnementales dans les procédures d'urbanisme », in *L'environnement dans le droit de l'urbanisme en Europe*, Les Cahiers du Gridauh, 2008, n° 18, p. 138. Comp. ég. M. QUINTIN (*La protection du patrimoine culturel*, Bruges, Vanden Broele, 2009, pp. 105 et 106), pour qui il est clair qu'en vertu du principe de légalité consacré à l'article 159 de la Constitution, « la décision individuelle de police doit être conforme à toutes les normes même si celles-ci ressortissent d'autres polices », mais pour autant que ces normes « soient applicables au cas d'espèce », qu'elles « poursuivent des objectifs » qui correspondent aux intérêts dont l'autorité qui prend cette décision a la charge.

à toutes les autorisations⁸⁵, alors que la justification avancée imposerait de le faire⁸⁶.

Les normes applicables s'imposent même parfois au projet sans qu'il soit soumis à permis. Il arrive en effet que la violation de certaines normes, essentiellement réglementaires, soit pénalement sanctionnée, indépendamment de l'obtention ou non d'un permis. C'est ainsi que l'article 154, alinéa 1^{er}, du CWATUPE érige en infraction la violation « de quelque manière que ce soit » des prescriptions des plans d'aménagement et règlements d'urbanisme.

2. Force juridique des normes applicables

Parmi les normes applicables, certaines ont valeur réglementaire, d'autres ont valeur indicative. La valeur réglementaire implique que l'instrument qui en est revêtu doit, en principe, toujours être respecté : on ne peut déroger à un règlement, dans le cadre de l'octroi d'une autorisation, que dans les hypothèses où le législateur permet de le faire ou quand le règlement lui-même l'admet valablement. Les hypothèses de dérogation aux instruments

⁸⁵ Dans l'arrêt n° 190.893 déjà cité, tout en dérogeant au principe d'indépendance des polices en ce qui concerne le plan de secteur, le Conseil d'État indique que « Les règlements en matière de circulation qu'une Ville peut être amenée à prendre, relèvent du pouvoir de police générale communale que lui attribue l'article 135 de la Nouvelle loi communale. Il découle du principe de l'indépendance des polices qu'il n'y a d'interférence quant aux effets de droit d'une police sur une autre qu'à la condition que cette interférence soit expressément prévue par une disposition légale ou réglementaire. Dès lors qu'aucune disposition du R.G.P.T. ne prescrit à l'autorité statuant sur une demande de permis d'exploiter de tenir compte des mesures de police générale communale, notamment en matière de circulation, qui pourraient être adoptées en relation avec le projet envisagé, le grief tiré de l'absence d'évaluation concrète des nuisances à la lumière des règlements de police adoptés ou envisagés par la Ville est dénué de tout fondement » : existe-t-il une disposition du D.P.E. ou même du CWATUPE qui prescrirait à l'autorité statuant sur une demande de permis d'environnement de tenir compte des plans de secteur ? Dans un arrêt n° 223.221, du 19 avril 2013, *Nols et Lenaertz*, le Conseil d'État admet certes que des conditions intégrales découlant du D.P.E. inspirent la motivation d'une décision portant sur une demande de permis d'urbanisme et, plus précisément l'appréciation, en zone d'habitat à caractère rural, de la compatibilité d'un établissement non résidentiel avec les maisons voisines, mais ce n'est évidemment pas la même chose qu'une obligation de respecter ces conditions en tant que règles supérieures.

⁸⁶ On peut être tenté de concilier ces constats et la longue portée du plan de secteur en estimant non seulement que ce dernier a une portée qui dépasse le CWATUPE mais aussi qu'il est quasiment le seul instrument de ce type qui dépasse les limites de la police dans laquelle il s'inscrit (dans ce sens, sauf erreur, voy. M. QUINTIN, *La protection du patrimoine culturel*, Bruges, Vanden Broele, 2009, pp. 105 et 106). Cette spécificité du plan de secteur découlerait-elle de son objet, relatif à la réparation géographique des activités humaines, ou bien de l'ampleur des objectifs visés à l'article 1^{er} du CWATUPE ? Les arrêts rendus par le Conseil d'État n'en disent mot, en tout cas. Par ailleurs, on a vu le Conseil d'État attribuer une longue portée à d'autres normes que le plan de secteur, comme par ex. la réglementation relative aux autoroutes et les servitudes *non aedificandi* qui en découlent (C.E., n° 124.072, du 9 octobre 2003, *Devignon*, où le Conseil d'État semble aller encore plus loin en procédant, assez curieusement, à une « fusion » de la police de l'urbanisme et de celle des autoroutes, par absorption de la seconde par la première). Voy. ég. par exemple, à propos de la transposition à un permis d'urbanisme des critères de salubrité des logements du Code du logement, C.E., n° 227.708, du 16 juin 2014, *Commune de Braine-l'Alleud*.

réglementaires sont identifiées dans le relevé qui suit, norme par norme. La valeur indicative signifie que l'instrument qui en est revêtu doit en principe être respecté, mais que l'existence de l'instrument ne dispense pas l'autorité d'examiner concrètement chaque situation particulière qui lui est soumise, qu'elle peut ou doit s'en écarter chaque fois que les circonstances le justifient ou l'imposent et que, si elle le fait, elle doit fournir des justifications à cet égard⁸⁷. Nous identifions, dans le relevé qui suit, la valeur attribuée à chaque norme.

En modulant quelque peu le projet, les conditions d'un permis sont de nature à permettre l'octroi d'un permis portant sur un projet qui, à défaut, ne serait pas conforme aux normes qui s'y appliquent⁸⁸. Ces conditions sont elles-mêmes soumises à des conditions, dont celle d'être suffisamment précise⁸⁹ ou de ne pas laisser des éléments essentiels à l'appréciation du demandeur de permis ou à d'autres autorités, ou encore celle de ne pas dépendre de la réalisation d'événements futurs incertains⁹⁰. L'autorisation qui contient des conditions ne correspond par définition pas au projet présenté dans la demande, mais, dès lors qu'il s'agit malgré tout d'une autorisation, le demandeur doit, avant d'introduire un recours au Conseil d'État à

⁸⁷ Voy. not. M. DELNOY, « Instruments normatifs à valeur indicative et recevabilité du recours au Conseil d'État – Vers une restructuration des instruments normatifs d'aménagement du territoire? », *J.L.M.B.*, 2011, pp. 1482 et s., <http://hdl.handle.net/2268/100081> et les réf. citées, sp. M. PÂQUES.

⁸⁸ Voy. not. M. DELNOY, « Le permis d'environnement: des avantages pour l'entreprise? », in C. VERDURE (coord.), *Entreprises et protection de l'environnement, Entre contraintes et opportunités*, Limal, Anthémis, 2012, p. 13. Il ne s'agit donc pas d'adapter l'application de la norme au projet, par voie de dérogation, mais d'adapter le projet pour le rendre conforme à la norme.

⁸⁹ À ce sujet, à propos d'emplacements de parking imposés dans les conditions d'un permis, voy. C.E., n° 190.752, du 24 février 2009, *Colle et Tabouret*: le permis attaqué autorisant la construction de deux immeubles de six appartements et de six maisonnettes qui impose comme condition la réalisation de deux emplacements de parking par logement impose ainsi qu'il y ait trente-six « emplacements de parking ». Lorsque le permis ne précise aucunement si les garages de chacune des maisonnettes sont à considérer comme des « emplacements de parking » au sens de cette condition, que les plans mentionnent un endroit précis destiné à recevoir un parking de dix-huit emplacements mais que l'acte attaqué est muet quant à la localisation des emplacements de parking supplémentaires, cette localisation peut entraîner des modifications des plans et est de nature à avoir une influence sur l'importance du charroi. Une telle condition est donc imprécise et justifie l'annulation du permis attaqué. C.E., n° 160.905, du 4 juillet 2006, *Devillers*: la condition d'un permis d'urbanisme selon laquelle « le propriétaire devra veiller à ce que les véhicules des occupants du gîte soient toujours stationnés sans encombrer la voirie et le domaine public » est formulée de manière vague et stéréotypée et ne permet pas de comprendre pourquoi l'autorité a estimé devoir s'écarter de l'opinion exprimée par le fonctionnaire délégué qui avait relevé que la configuration de la parcelle en cause ne permettait la création que d'un seul emplacement de parking et n'avait fait expressément état, en son avis favorable conditionnel, que d'un seul véhicule autorisé.

⁹⁰ C.E., n° 188.118, du 20 novembre 2008, *Fauconnier et Dedoyard*, où il est également indiqué qu'en imposant que le demandeur présente, « préalablement à tout commencement de chantier, un plan détaillé des abords intégrant au minimum un emplacement de parage par logement ainsi que des emplacements "visiteurs" », la commission consultative communale n'imposait pas nécessairement le dépôt de ce plan après la délivrance de l'autorisation. Le permis attaqué se devait de répondre à cette suggestion.

son encounter, « peser avec circonspection le risque de perdre l'avantage relatif à celle-ci »⁹¹.

3. Relevé des normes applicables

Ce qui suit n'a aucune vocation à l'exhaustivité. Par ailleurs, ne sont ici visées que les normes « étatiques », à l'exclusion de celles le cas échéant établies par l'un ou l'autre secteur d'activité et traduisant les règles de l'art ou relevant de la normalisation.

a. Normes à valeur réglementaire relevant de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

L'autorité qui statue sur une demande de permis doit en premier lieu s'assurer du respect des normes légales et réglementaires relevant de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. À ce titre, le principal critère d'appréciation est la conformité du projet au plan de secteur et, le cas échéant, au plan communal d'aménagement, étant entendu que l'affectation d'un parking accessoire est celle du bâtiment principal dont il dépend, en sorte que, par exemple, le parking d'une résidence peut en principe être autorisé en zone d'habitat, le parking d'un village de vacances peut prendre place en zone de loisirs et le parking d'une entreprise est en théorie admissible, selon les caractéristiques propres au bâtiment principal, en zone d'activité économique mixte ou en zone d'activité économique industrielle.

Un parking principal, en tant qu'il correspond à une activité de service ou à un équipement communautaire ou de service public, ou un parking accessoire autre que résidentiel, pour autant qu'il relève de la liste des activités et équipements non résidentiels admissibles en zone d'habitat visée à l'alinéa 2 de l'article 26 du CWATUPE, est admissible en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural à condition que le projet, d'une part, ne mette pas en péril la destination de la zone et, d'autre part, soit compatible avec le voisinage⁹². Cette exigence de compatibilité avec le voisinage est à apprécier *in concreto*⁹³.

⁹¹ C.E., n° 190.225, du 5 février 2009, *s.a. Hôtel Van Belle*, à propos d'un permis d'environnement délivré pour l'exploitation d'un parking en limitant son exploitation à une partie de la superficie envisagée dans la demande.

⁹² Sur la signification de ces deux notions, voy. C.E., n° 223.413, du 7 mai 2013, *Geuskens et Devos*.

⁹³ Voy. C.E., n° 166.926, du 18 janvier 2007, *Clément et crts.*, duquel il ressort que n'est pas compatible avec le voisinage le parking d'une surface commerciale auquel accèderont environ mille véhicules par jour et séparé de la propriété voisine par une bande de terrain végétalisée d'une largeur de trois mètres. Dans le même sens: C.E., n° 188.431, du 1^{er} décembre 2008, *Dubois*, à propos de l'incompatibilité avec le voisinage d'un parking pour poids lourds accessoire d'un établissement industriel, ceinturé d'un écran végétal. Voy. ég., à propos de ce même parking pour poids lourds, C.E., n° 207.163, du 31 août 2010, *Dubois*, où les mesures palliatives prévues par le permis sont cette fois de nature à rendre ce parking compatible avec le voisinage.

Qu'il soit principal ou accessoire, le parking qui répond au critère d'utilité publique ou d'intérêt général est par ailleurs admissible en zone de services publics et d'équipements communautaires.

La zone agricole, dévolue, comme son nom l'indique, à l'agriculture, n'admet les parkings que pour autant que, accessoires ou principaux, ils puissent être qualifiés de « constructions indispensables à l'exploitation agricole », d'« installations d'accueil du tourisme à la ferme » ou d'« activités récréatives de plein air ». Tel n'est par exemple pas le cas d'une aire de stationnement en plein air, quand bien même elle est adjacente à une ferme située, elle, en zone d'habitat à caractère rural et rénovée pour accueillir des activités de réception et est sans incidence à cet égard la circonstance que cette aire de stationnement est indispensable aux activités de réception⁹⁴.

S'agissant d'une zone non urbanisable et sauf à obtenir une dérogation au plan de secteur⁹⁵, un parking principal, même souterrain, ne peut prendre place en zone forestière, les seules constructions autorisées dans cette zone étant, aux conditions prescrites aux articles 452/36 à 452/38 du CWATUPE, celles qui sont indispensables à la surveillance des bois, à la première transformation du bois ou à l'exploitation des bois, voire, également à certaines conditions, prescrites aux articles 452/39 à 452/41, les établissements piscicoles, les refuges de chasse et les refuges de pêche. Par contre, les parkings accessoires liés à ces constructions doivent sans doute et assez logiquement pouvoir être autorisés en pareille zone⁹⁶. La construction d'un parking ne peut être autorisée en zone naturelle et en zone d'espaces verts, les seuls actes et travaux admissibles en pareille zone étant ceux nécessaires au maintien ou à la régénération du milieu naturel. Il en va encore ainsi, en principe, de la zone de parc, réservée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère, sous la réserve des actes et travaux autorisés dans les zones de parc présentant une superficie supérieure à cinq hectares⁹⁷.

La circonstance que la zone considérée est revêtue d'un périmètre de protection spécifique constitue une contrainte supplémentaire, mais qui peut dans certain cas être relativisée. C'est ainsi que l'implantation d'un garage souterrain en zone d'intérêt culturel, historique ou esthétique, laquelle vise à favoriser au sein d'un ensemble urbanisé l'équilibre entre les espaces bâtis ou non et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent, est admissible dans la mesure où pareille construction ne compromet pas l'équilibre ainsi protégé⁹⁸.

⁹⁴ C.E., n° 183.848, du 5 juin 2008, *Dejehet et crts.* Voy. ég. C.E., n° 221.717, du 12 décembre 2012, *Debels et crts.*, à propos d'une aire de stationnement attenante à une salle communale.

⁹⁵ Voy. *infra*.

⁹⁶ À propos d'une aire de stationnement accessoire à un dancing et implantée en zone forestière d'intérêt paysager, voy. C.E., n° 209.684, du 13 décembre 2010, *Deprez*.

⁹⁷ À ce sujet, voy. P. BOUILLARD, « Article 39 », in *Commentaire systématique du « nouveau » CWATUP*, Diegem, Kluwer, 1998, Suppl. 61 (mai 2014), pp. 101-103.

⁹⁸ C.E., n° 190.893, du 26 février 2009, *Radermacher et Heck*.

Quant à l'admissibilité d'un parking situé dans le périmètre d'un plan communal d'aménagement, elle est pour l'essentiel fonction des options retenues dans ledit plan pour la zone considérée⁹⁹.

L'autorité compétente doit également veiller au respect des règlements régionaux d'urbanisme, parmi lesquels :

- le R.R.U. relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite, repris aux articles 414 à 415/16 du CWATUPE. Ce règlement est applicable aux actes et travaux soumis à permis d'urbanisme en vertu de l'article 84, § 1^{er}, du CWATUPE et qui sont relatifs, entre autres, aux « parkings d'au moins 10 emplacements et [aux] immeubles destinés au parking ». Les parkings auxquels ce règlement s'applique doivent nécessairement comporter un ou plusieurs emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite, en fonction du nombre d'emplacements de parking proposés¹⁰⁰. L'une au moins des voies d'accès au parking doit en outre répondre aux conditions de l'article 415/1 du CWATUPE, prévues pour faciliter l'accès au parking des personnes à mobilité réduite. D'autres prescriptions sont par ailleurs relatives aux portes extérieures et intérieures des locaux¹⁰¹, aux cages d'escalier¹⁰², aux niveaux des locaux et aux ascenseurs¹⁰³, aux toilettes¹⁰⁴ ou encore aux bâtiments qui disposent d'un système d'information interne par haut-parleurs¹⁰⁵;
- le R.R.U. relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité, repris aux articles 431 à 442 du CWATUPE. Ce règlement est applicable aux enseignes et dispositifs de publicité visibles depuis la voie publique¹⁰⁶. Il contient, entre autres choses, des interdictions de placement à certains endroits et sur certains bâtiments, les exigences que doivent rencontrer les enseignes et dispositifs de publicité dans certains lieux (zones « vertes » du plan de secteur, immeubles classés comme monuments, lieux classés comme sites, réserves naturelles, etc.) et les emplacements autorisés sur

⁹⁹ Pour un exemple de parking implanté dans une zone de recul affectée aux jardinets et aux pelouses, voy. C.E., n° 213.549, du 30 mai 2011, *la commune de Messancy*. Voy. ég. C.E., n° 225.276, du 29 octobre 2013, *Loi*, à propos d'une voirie d'accès à un parking public implantée dans une zone non affectée à la voirie. Voy. enfin C.E., n° 188.989, du 18 décembre 2008, *Sellier*, sur la différence entre les notions de « garage » et d'« emplacements de parking ».

¹⁰⁰ Art. 415 du CWATUPE : « les parkings doivent comporter à proximité immédiate de leur sortie ou de l'entrée du bâtiment qu'ils jouxtent un emplacement d'une largeur minimale de 3,3 mètres et un même emplacement par tranches successives de 50 emplacements. Ces emplacements sont réservés sur une surface horizontale et sont signalés ».

¹⁰¹ Art. 415/2 du CWATUPE

¹⁰² Art. 415/3 du CWATUPE

¹⁰³ Art. 415/4 du CWATUPE.

¹⁰⁴ Art. 415/10 du CWATUPE.

¹⁰⁵ Art. 415/7 du CWATUPE.

¹⁰⁶ Art. 431 du CWATUPE. Voy. ég. l'article 432 du CWATUPE, qui renseigne les hypothèses dans lesquelles le R.R.U. ne s'applique pas.

les bâtiments (sur les pignons, façades et versants des toitures visibles depuis la voie publique, sur les toitures plates et au sol, à certaines conditions, etc.)¹⁰⁷ ;

- le R.R.U. sur les bâtisses, applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme en l'absence de plan communal d'aménagement et repris aux articles 393 à 403 du CWATUPE. Au titre des exigences de ce règlement qui sont spécifiques aux parkings, on retient, d'une part, celle que tout nouvel emplacement de parcage à ciel ouvert doit être recouvert de pavés et, d'autre part, l'interdiction d'abattage d'arbres effectué dans le but de dégager un ou plusieurs emplacements de parcage pour véhicules¹⁰⁸. La plantation d'arbre feuillu à haute tige pour quatre emplacements de voitures peut en sus être rendue obligatoire par l'autorité compétente¹⁰⁹.

L'autorité compétente est également tenue, en raison de leur caractère réglementaire, par les prescriptions des règlements communaux d'urbanisme le cas échéant applicables. Il n'est évidemment pas envisageable, dans le cadre de la présente contribution, d'examiner la foulditude des règlements communaux d'urbanisme en vigueur et de tenter d'en dégager d'éventuelles lignes de conduite générales relatives aux parkings.

L'interdiction de construire qui découle de la non-conformité d'un projet avec l'affectation de la zone dans laquelle il est destiné à s'implanter peut, à certaines conditions, être neutralisée par l'effet d'un mécanisme dérogatoire, en application des articles 110 à 113¹¹⁰ et 127, § 3¹¹¹, du CWATUPE. C'est à cet égard l'article 111 du CWATUPE qui, le plus souvent, est invoqué. Cette disposition permet d'octroyer une dérogation au plan de secteur, moyennant le respect de l'article 114 du code, pour les constructions, installations ou bâtiments existants dont l'affectation actuelle ou future ne correspond pas

¹⁰⁷ M. DELNOY, M. LAUWERS et A. PIRSON, *Le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie expliqué*, 4^e édition, Liège, Edi.pro, 2013, p. 159.

¹⁰⁸ Art. 402 du CWATUPE.

¹⁰⁹ Art. 402 du CWATUPE. Par ailleurs, l'article 397 du CWATUPE, en vertu duquel aucune construction nouvelle ne peut être édifée en zone de cours et jardins, ne peut être interprété comme interdisant l'utilisation d'une cour intérieure comme parking (C.E., n° 216.468, du 24 novembre 2011, *Courtens et Daubit*).

¹¹⁰ Pour une application de l'article 110 du CWATUPE, voy. C.E., n° 159.525, du 1^{er} juin 2006, *Marchal*, à propos de la construction d'un parking public dans une zone d'espaces verts d'intérêt paysager. Pour une application de l'article 111, al. 2, du CWATUPE, voy. C.E., n° 201.216, du 23 février 2010, *la s.p.r.l. Truck Center Hognoul*, à propos d'un parking situé en zone agricole et présenté comme une partie accessoire indispensable au fonctionnement d'une station-service légalement établie dans la zone d'habitat à caractère rurale contigüe.

¹¹¹ La création d'un talus arboré et d'une haie mixte afin de limiter l'impact visuel et les nuisances d'un parking, ainsi que la pose d'un revêtement perméable sur les emplacements de parkings ne rencontrent pas la condition posée par l'article 127, § 3, du CWATUPE, selon laquelle les actes et travaux autorisés en dérogation aux plans et règlements se doivent de respecter, de restructurer ou de recomposer les lignes de force du paysage (C.E., n° 182.969, du 15 mai 2008, *Romain et Dawant*).

aux prescriptions du plan de secteur et qui font l'objet de travaux de transformation, d'agrandissement ou de reconstruction. La question de savoir si, en particulier, un parking constitue un «agrandissement» d'une construction existante est régulièrement débattue devant le Conseil d'État et il faut sans doute déduire des divers arrêts rendus à ce sujet que le critère, interprété restrictivement s'agissant d'un mécanisme dérogatoire, est celui d'une liaison physique entre le bâtiment, la construction ou l'installation «à agrandir», d'une part, et l'aire de stationnement projetée, d'autre part¹¹².

b. Normes à valeur indicative relevant de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

L'autorité qui statue sur une demande de permis d'urbanisme doit également avoir égard aux instruments juridiques normatifs dépourvus de valeur réglementaire, à l'instar du schéma de développement de l'espace régional (en abrégé: «SDER»), du schéma de structure communal, du rapport urbanistique et environnemental¹¹³, du plan urbain de mobilité et du plan communal de mobilité tels que visés par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale, ou encore des instruments issus de l'aménagement dit «opérationnel» (revitalisation et rénovation urbaine). Ces instruments, dont la caractéristique est, par comparaison avec d'autres instruments indicatifs, d'être spécialement prévus et organisés par le CWATUPE, ont valeur de ligne de conduite, avec la force juridique indicative qui s'y attache¹¹⁴.

Souvent, par ailleurs, des circulaires portant sur un point précis de la matière sont adoptées par le ministre compétent en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme et ce, en-dehors de toute prescription légale. La circulaire ministérielle n° 59 du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des emplacements de parcage lors des travaux de construction¹¹⁵, dite «circulaire De Saeger» du nom de son auteur, vise à organiser, en dehors de la voie publique, l'obligation pour les candidats-bâisseurs de prévoir dans leurs plans

¹¹² Ainsi jugé que ne rentre pas dans la catégorie de travaux d'agrandissement d'une construction existante la réalisation d'un parking en dolomie jouxtant les bâtiments d'une ancienne ferme. Est sans incidence à cet égard la circonstance que ledit parking est relié à la cour pavée de la ferme sur 3,5 mètres «dès lors que celui-ci se situe clairement en dehors du périmètre bien délimité du bâti existant et que le lien qu'il présente avec la construction qu'il est censé agrandir, à savoir la cour intérieure, est particulièrement ténu» (C.E., n° 216.465, du 24 novembre 2011, *Fisse*). Voy. ég. C.E., n° 223.416, du 7 mai 2013, *Romainville et crts.*, duquel il ressort que pour respecter le prescrit de l'article 111 du CWATUPE, il faut que «l'aire de stationnement s'intègre au corps de logis».

¹¹³ Qui, depuis le décret du 30 avril 2009 modifiant le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, peut concerner toutes les parties du territoire communal et non plus seulement les zones d'aménagement communal concerté.

¹¹⁴ Voy. *supra*.

¹¹⁵ Complétée par la circulaire n° 59-1 du 10 mai 1972 et modifiée par la circulaire n° 59-2 du 13 août 1975.

de bâtisse des places de parcage en nombre suffisant. Cette imposition est fondée sur le constat que le nombre croissant de véhicules automobiles induit des difficultés en termes de parcage et de circulation parce que ces véhicules sont trop souvent stationnés en voirie. La circulaire précise néanmoins que l'application des normes « ne sera pas nécessaire par exemple lorsqu'il est déjà satisfait aux exigences, notamment parce qu'il existe des parkings publics en suffisance », pas plus qu'elle ne sera « souhaitable pour certains noyaux urbains saturés, lorsqu'il ne convient pas d'attirer du trafic nouveau grâce à la création de nouvelles possibilités de parcage ». Ceci étant, « aucun assouplissement n'est souhaitable » dans le cadre de la construction de logements, étant entendu que « les résidents usent de toute façon de véhicules qu'ils mettent en stationnement à proximité de leur logement ».

Si cette circulaire est toujours en vigueur en Région wallonne, la question se pose de savoir si elle n'est pas aujourd'hui dépassée, voire contraire aux objectifs du SDER en ce qu'elle prévoit un nombre minimum d'emplacements de parcage pour toute nouvelle construction, ce qui n'est pas de nature à décourager l'usage particulier des véhicules automobiles, avec les conséquences que l'on sait sur la mobilité. Cette circulaire nous semble en conséquence devoir être appliquée avec précaution¹¹⁶. Il est généralement admis qu'elle a valeur de ligne de conduite, dont le respect s'impose en principe et dont l'autorité ne peut s'écarter que moyennant due motivation¹¹⁷.

La circulaire ministérielle du 20 mai 2009 relative aux charges d'urbanisme visées à l'article 128 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine intéresse également notre propos, dans la mesure où elle comporte certaines prescriptions relatives aux parkings. C'est ainsi qu'est requise la création de parkings en nombre suffisant sur le domaine public, « non pas pour pallier l'insuffisance de ceux qui sont requis par les projets à réaliser, lesquels doivent répondre intrinsèquement à leurs besoins,

¹¹⁶ En Région de Bruxelles-Capitale, la circulaire De Saeger a été remplacée par la circulaire n° 18 du 12 décembre 2002 relative à la limitation des emplacements de parcage, qui, pour l'essentiel, supprime l'obligation, prévue dans la directive De Saeger, d'un quota *minimum* d'emplacements de parcage lors de toute nouvelle construction et la remplace par l'imposition d'un quota *maximum* d'emplacements de parcage. Cette circulaire a cependant été annulée par l'arrêt n° 164.853, du 16 novembre 2006, *U.E.B. et UPSI*, du Conseil d'État.

¹¹⁷ C.E., n° 227.597, du 28 mai 2014, *Pauna et crts.* Dans le même sens, voy. C.E., n° 222.587, du 21 février 2013, *la commune de Braine-l'Alleud*. Voy. cependant C.E., n° 225.933, du 20 décembre 2013, *Close et crts.* et C.E., n° 219.406, du 21 mai 2012, *s.p.r.l. Sena*, où le Conseil d'État se départit, dans l'appréciation du moyen, de l'examen de la validité du projet au regard de la circulaire du 17 juin 1970, au profit, notamment, de l'erreur manifeste d'appréciation et, ce faisant, semble écarter l'application de ladite circulaire; C.E., n° 38.799, du 19 février 1992, *Spinette et Wautier*, dans lequel le Conseil d'État rejette clairement la circulaire du 17 juin 1970 au motif que l'absence d'emplacements de parcage est « simplement une condition d'enrôlement d'une taxe, sans relation avec un critère imposant le refus du permis de bâtir ».

mais pour accueillir les visiteurs»^{118 119}. La circulaire précise par ailleurs que ces parkings ne doivent ni être les seuls espaces publics, ni envahir les espaces verts.

c. Normes légales ou à valeur réglementaire relevant de la police de l'environnement

Le parking formant un établissement au sens de l'article 3, 1^o, du D.P.E. est soumis aux conditions générales et sectorielles d'exploitation qui ont été adoptées sur la base de ce décret.

Les conditions générales, applicables à tout établissement classé quelle que soit sa classe¹²⁰, sont reprises dans l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Elles ne comportent rien qui concerne spécifiquement les parkings¹²¹.

À ce jour, les conditions sectorielles relatives aux parcs de stationnement de véhicules (rubrique 63.21.01.01) n'ont pas été arrêtées par le gouvernement wallon. Sont donc généralement utilisées, dans les permis, des conditions particulières d'exploitation. La même conclusion s'impose s'agissant des installations de chauffage de bâtiment (rubrique 40.30.04). En revanche, des conditions sectorielles ont été adoptées en ce qui concerne l'exploitation des transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500kVA (rubrique 40.10.01.01.02)¹²².

En vertu de l'article 6 du D.P.E., l'autorité qui statue sur une demande de permis d'environnement ou unique peut imposer des conditions particulières moins sévères que les conditions générales et sectorielles applicables et, donc, peut y déroger. La marge de manœuvre dont dispose l'autorité à cet

¹¹⁸ Circulaire ministérielle du 20 mai 2009 relative aux charges d'urbanisme visées à l'article 128 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

¹¹⁹ Dans l'arrêt n^o 222.587, du 21 février 2013, *Commune de Braine-l'Alleud*, le Conseil d'État valide la motivation de l'autorité compétente de s'écarter de la règle selon laquelle un projet doit répondre intrinsèquement à ses besoins en termes de parking au motif que la création de garages en site propre n'est pas faisable en sous-sol du futur immeuble et pas souhaitable au rez-de-chaussée, ni à l'arrière de l'immeuble, où il est préférable que soient installés un commerce et une zone de jardin, que des emplacements *intra muros* présentent l'inconvénient de supprimer cinq places de stationnement publiques et qu'en tout état de cause, l'offre en emplacements de parking public reste suffisante pour accueillir le projet.

¹²⁰ Et donc également aux établissements de classe 3, qui ne requièrent pas de permis, mais une simple déclaration (voy. *supra*).

¹²¹ Voy. malgré tout l'obligation expresse de nettoyage régulier des aires de stationnement visée à l'article 4 de l'arrêté, mais elle n'est que l'expression d'une obligation plus générale d'entretien et de maintien en état de propreté imposée à tout exploitant. On rend également attentif aux obligations visées aux articles 6, 13 et 17 de l'arrêté.

¹²² Arrêté du gouvernement wallon du 1^{er} décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500kVA.

égard se voit toutefois sensiblement réduite par les conditions d'octroi de la dérogation, au nombre de six, et, parmi elles, celle selon laquelle la possibilité de déroger doit être expressément prévue par les conditions générales et/ou sectorielles applicables¹²³.

L'autorité qui statue sur une demande de permis est également tenue de respecter les normes de protection des sites Natura 2000, qui, pour ce qui concerne la Région wallonne, ont été insérées aux articles 25 à 31 de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature par le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la faune et de la flore sauvages. À ce titre, elle doit « s'assurer », sur la base notamment d'une évaluation appropriée préalable, que tout projet susceptible d'affecter un site de manière significative ne porte pas atteinte, individuellement ou en conjonction avec d'autres plans ou projets, à l'intégrité du site concerné¹²⁴. Ce régime de protection peut faire l'objet de dérogations, à certaines conditions strictes énumérées dans la loi¹²⁵. Par ailleurs, les actes, travaux, installations et activités qui ne sont pas soumis à permis¹²⁶ en vertu d'une autre législation que la loi du 12 juillet 1973 se voient, eux, appliquer les interdictions générales arrêtées par le gouvernement, ainsi que les interdictions particulières établies dans l'arrêté de désignation du site Natura 2000¹²⁷.

d. Normes à valeur indicative relevant de la police de l'environnement

Le plan Air Climat Énergie 2014-2022 (en abrégé: « PACE »), à l'état de projet¹²⁸, est constitué d'un catalogue de mesures qui ont pour vocation d'améliorer la qualité de l'air, de pallier à l'impact des changements climatiques et d'atteindre les objectifs wallons de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Si ce plan s'adresse *a priori* aux pouvoirs publics, régionaux comme communaux, il nous semble néanmoins susceptible d'impacter

¹²³ Pour un relevé exhaustif des conditions de la dérogation, voy. M. DELNOY, « Le permis d'environnement: des avantages pour l'entreprise? », in C. VERDURE (COORD.), *op. cit.*, pp. 14-15.

¹²⁴ Art. 29, § 2, al. 3, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, telle qu'applicable en Région wallonne.

¹²⁵ La loi prévoit des garanties tant de fond que de forme pour préserver le site concerné: le projet affectant l'intégrité du site ne peut être réalisé qu'en l'absence de solution alternative et pour autant que sa mise en œuvre soit rendue nécessaire par des raisons impératives d'intérêt public majeur. L'autorité doit par ailleurs adopter les mesures compensatoires nécessaires pour assurer la protection de la cohérence globale du réseau et informer la Commission européenne des mesures compensatoires prises (article 29, § 2, al. 4).

¹²⁶ Sur la notion de permis, voy. l'article 1^{er} bis, 28°, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature.

¹²⁷ Art. 28, § 6, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature. Pour une analyse récente, voy. E. ORBAN DE XIVRY, « Nouvelles règles relatives à la désignation et à la protection des sites Natura 2000 », in C.-H. BORN et F. HAUMONT (dir.), *Actualités du droit rural – Vers une gestion plus durable des espaces ruraux?*, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 13-42.

¹²⁸ Le PACE a été adopté en première lecture par le gouvernement wallon le 23 janvier 2014.

également, fût-ce indirectement, les projets des particuliers. Il convient sans doute à cet égard de distinguer les obligations qui s'imposent avant tout aux pouvoirs publics, comme par exemple la création de parcs-relais en-dehors des centres desservis par les transports en commun, des obligations susceptibles de concerner les porteurs de projet, que ce soit directement – la création de parkings de dissuasion à l'extérieur des quartiers ou l'installation de parkings pour vélos – ou indirectement – le refus de l'autorité de délivrer un permis d'urbanisme justifié par la nécessité d'implanter, sur le bien objet de la demande, un parking de covoiturage.

Le plan d'environnement pour le développement durable (en abrégé: «PEDD»), adopté le 9 mars 1995 par le gouvernement wallon, préconise notamment la mise en place d'équipements favorisant les transports intermodaux, spécialement l'installation de parkings et garages à vélos aux environs des gares et des arrêts d'autobus et la construction de parkings de dissuasion en périphérie des agglomérations. Si ces mesures s'adressent, davantage encore que pour le PACE, aux autorités publiques, leur mise en œuvre par ces autorités pourrait de la même façon s'opposer à la réalisation de projets particuliers.

e. Normes légales ou à valeur réglementaire relevant d'autres polices administratives

Le classement des voiries dans la catégorie des autoroutes ou des routes régionales implique diverses servitudes. Ainsi, un arrêté royal du 4 juin 1958¹²⁹ crée, sur la base de l'article 10 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, une zone *non aedificandi* s'étendant sur une largeur de trente mètres de part et d'autre de la limite du domaine de l'autoroute, dans laquelle il est notamment interdit de «construire, reconstruire ou apporter des changements aux constructions existantes»¹³⁰. Par ailleurs, des arrêtés royaux adoptés en 1934 créent, pour chaque province, une zone *non aedificandi* le long des routes régionales¹³¹. À titre d'exemple, pour la province de Liège, un arrêté royal du 12 septembre 1934¹³² crée une zone *non aedificandi* sur une profondeur de huit mètres à partir de l'alignement décrété ou,

¹²⁹ Arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes.

¹³⁰ D'autres interdictions sont applicables dans ces «zones de dégagement», comme celle de terrasser en remblai de plus d'un mètre de hauteur ou en déblai de plus d'un mètre de profondeur.

¹³¹ En Région wallonne, l'article 161 du CWATUPE prévoit que ces arrêtés, qui furent initialement fondés sur la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie désormais abrogée, restent en vigueur «jusqu'au moment de l'entrée en vigueur d'un plan particulier d'aménagement dressé en vertu du présent livre».

¹³² Arrêté royal du 12 septembre 1934 relatif aux routes et servitudes «*non aedificandi*».

en l'absence de celui-ci, à partir de l'alignement normal adopté pour chaque route régionale¹³³.

Même si cette question ne semble pas avoir été tranchée en jurisprudence, nous pensons qu'il convient de donner à la notion de « construction » utilisée dans ces réglementations un sens plus large que celui qu'elle reçoit aux termes de l'article 84, § 1^{er}, 1^o, du CWATUPE, pour englober l'ensemble des actes et travaux – construction, mais aussi ouvrage et placement d'une installation fixe – soumis à permis d'urbanisme par cette disposition¹³⁴. Il en découle notamment que l'interdiction « d'apporter des changements aux constructions existantes » qui prévaut dans les zones de dégagement des autoroutes pourrait non seulement faire obstacle à la création d'un parking dans un immeuble existant, mais aussi sur une aire plane préalablement aménagée à d'autres fins, comme par exemple sur une dalle de caserne militaire. Par contre, l'utilisation d'un terrain pour le stationnement de véhicules sans qu'aucun acte de construction, d'établissement d'un ouvrage ou de placement d'installation fixe soit posé nous paraît échapper à l'interdiction de principe. Les parkings autoroutiers font par ailleurs partie intégrante du domaine de l'autoroute en tout cas lorsqu'ils ont été classés comme tels¹³⁵ et ils ne sont alors pas concernés par l'interdiction.

Des dérogations peuvent être accordées à ces interdictions de construire par le ministre compétent. En ce qui concerne les zones de dégagement des autoroutes, elles ne peuvent toutefois être accordées qu'au-delà du dixième mètre compté à partir de la limite du domaine de l'autoroute¹³⁶.

En matière de prévention contre les incendies et les explosions, outre les normes de base fixées par l'arrêté royal du 7 juillet 1994¹³⁷, auxquelles doivent satisfaire la conception, la construction et l'aménagement des bâtiments nouveaux¹³⁸, on retient l'application aux parkings fermés, de l'arrêté

¹³³ Dans ce dernier cas, la profondeur de la zone *non aedificandi* ne peut excéder huit mètres comptés à partir de la limite actuelle de la route.

¹³⁴ Tant l'antériorité de ces servitudes par rapport à la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme que l'objectif qu'elles poursuivent – « la conservation, la beauté, la viabilité et de la possibilité d'élargissement de la voie » (voy. Ch. repr., *Doc. parl.*, session 1955-1956, n° 545/2, p. 2) – nous semblent plaider en ce sens. La pratique administrative de la D.G.O.1 nous semble en tout état de cause aller en ce sens.

¹³⁵ Art. 1^{er} de l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes.

¹³⁶ Art. 2 de l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes.

¹³⁷ Arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire. Cet arrêté s'applique, conformément à son article 1^{er}, aux bâtiments à construire et aux extensions aux bâtiments existants, en ce qui concerne la seule extension. Il ne s'applique en revanche pas aux bâtiments existants, entendus comme étant, soit les bâtiments élevés et moyens, pour lesquels la demande de permis de bâtir a été introduite avant le 26 mai 1995, soit les bâtiments bas pour lesquels la demande de permis de bâtir a été introduite avant le 1^{er} janvier 1998.

¹³⁸ Voy. en particulier l'article 5.2.

royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion pour le stationnement des véhicules LPG¹³⁹.

f. Normes à valeur indicative relevant d'autres polices administratives

Nous n'identifions pas de normes indicatives relevant d'autres polices administratives qui concerneraient directement les parkings.

4. Rapports hiérarchiques entre normes applicables

Conformément au principe de la hiérarchie des normes, consacré entre autres par l'article 159 de la Constitution, chaque norme de niveau inférieur dans la hiérarchie des sources juridiques doit en principe être conforme aux normes de niveau supérieur. Suivant ce principe, la norme à valeur réglementaire prime celle à valeur indicative.

Quand il s'agit de mettre en rapport deux normes qui ont valeur réglementaire ou indicative, il arrive que le législateur règle expressément les incompatibilités qui en découlent, dans certains cas en distinguant selon que la norme supérieure dans les échelons de la hiérarchie est antérieure ou postérieure à la norme inférieure dans ladite hiérarchie¹⁴⁰.

B. Objectifs à respecter

1. Portée des objectifs à respecter

Toute demande de permis doit être appréciée au regard des objectifs de la police administrative dont il relève, généralement inscrits dans les premiers articles du texte légal qui l'institue. Les objectifs en question s'imposent donc tant au demandeur de permis qu'à l'autorité chargée de statuer sur sa

¹³⁹ Le parking fermé est défini, dans l'arrêté royal, par opposition au parking ouvert, lui-même défini comme étant un parking dont chaque niveau dispose de deux façades opposées satisfaisant aux conditions suivantes :

- a) ces façades sont distantes de maximum soixante mètres, sur la totalité de leur longueur;
- b) chacune de ces façades comporte des ouvertures dont la surface d'ouverture utile vaut au moins un sixième de la surface totale des parois verticales intérieures et extérieures du périmètre de ce niveau;
- c) les ouvertures sont réparties uniformément sur la longueur de chacune des deux façades;
- d) entre ces deux façades, des obstacles éventuels sont admis, pour autant que la surface utile d'écoulement d'air, en tenant compte d'une occupation complète des emplacements pour voitures, soit au moins égale à la surface des ouvertures requise dans chacune de ces façades;
- e) la distance horizontale à ciel ouvert entre ces façades et tout obstacle extérieur doit être d'au moins cinq mètres.

¹⁴⁰ Voy. par ex. l'article 19, § 3, du CWATUPE, l'article 48 du CWATUPE, l'article 78, § 1^{er}, al. 1^{er}, du CWATUPE, l'article 82, § 1^{er}, du CWATUPE, l'article 5, § 2, al. 3, du D.P.E. ou encore l'article 29, § 1^{er}, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature.

demande. Dans le CWATUPE, cela ressort, implicitement mais certainement, de l'article 1^{er}, par référence à des « besoins de la collectivité », qui semblent correspondre au critère du « bon aménagement des lieux »¹⁴¹ que le Conseil d'État a maintenu, malgré le décret du 27 novembre 1997, dans l'appréciation d'une demande de permis d'urbanisme. Dans le D.P.E., cela ressort, implicitement mais certainement, de l'article 2, qui identifie les objectifs associés à ce décret.

2. Force juridique des objectifs à respecter

Les objectifs assignés à une police administrative par le texte légal qui l'instaure ont, du fait de la valeur de ce texte, valeur légale et force obligatoire. Ceci étant, leur teneur est la plupart du temps floue: le contenu de ces objectifs est généralement indéfini. Ce qui est obligatoire, ce n'est donc pas un résultat précis qui correspondrait à ces objectifs, mais bien de chercher à les atteindre et de montrer qu'on l'a fait. Dans la mise en œuvre de ces objectifs, l'autorité compétente dispose donc d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire. Elle est cependant soumise au contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation.

En modulant le projet qu'elles visent, les conditions d'un permis sont de nature à permettre l'octroi d'un permis portant sur un projet qui n'est *a priori* pas conforme à ces objectifs¹⁴².

Il ressort de l'article 1^{er} du CWATUPE que l'autorité qui statue sur une demande de permis d'urbanisme doit avoir égard aux « besoins environnementaux » de la collectivité. On sait par ailleurs que, sur la base des articles D.62 et suivants du Livre I^{er} du Code de l'environnement, cette autorité doit examiner toute demande de permis d'urbanisme sur la base d'une évaluation des incidences sur l'environnement. Ces deux références¹⁴³ permettent désormais de fonder la jurisprudence du Conseil d'État – déjà ancienne même si alors exprimée quelque peu différemment – suivant laquelle cette autorité doit avoir égard non uniquement à l'intégration urbanistique d'un projet, mais aussi en tenant compte des effets de sa mise en service sur l'environnement en général et sur la santé humaine en particulier¹⁴⁴ et qu'à cet effet, elle doit prendre en compte les inconvénients de l'uti-

¹⁴¹ À ce sujet, voy. sp. F. HAUMONT, « Le bon aménagement des lieux: le développement territorial durable », in M. DELNOY, C.-H. BORN et N. VAN DAMME (dir.), *Le droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, 50 ans après la loi organique*, Limal, Anthémis, 2013, pp. 497 et s.

¹⁴² Voy. par ex. C.E., n° 159.525, du 1^{er} juin 2006, *Marchal et crts.*

¹⁴³ Elles sont toutes les deux visées dans l'arrêt C.E., n° 220.092, du 28 juin 2012, *Sneesens et Jacobs*, à propos d'une salle de réception et son parking.

¹⁴⁴ Voy. par ex. C.E., n° 225.236, du 24 octobre 2013, *Giltaire et crts.*; C.E., n° 215.982, du 25 octobre 2011, S.A. *Mobistar*.

lisation ou de l'exploitation de l'installation projetée¹⁴⁵. Ceci étant, au vu de la nature de la condition, tel qu'elle vient d'être rappelée, on ne s'explique pas pourquoi l'autorité qui statue sur une demande de permis d'urbanisme ne peut pas, selon le Conseil d'État¹⁴⁶, imposer des conditions qui portent sur l'activité ou l'installation projetée¹⁴⁷. Cette impossibilité n'existe pas quand l'appréciation environnementale se confond avec celle, applicable en zone d'habitat¹⁴⁸, de la compatibilité du projet avec le voisinage¹⁴⁹.

3. Identification des objectifs à respecter

a. Le critère du « bon aménagement des lieux »

Au-delà des prescriptions légales ou réglementaires en vigueur pour la parcelle concernée, l'autorité compétente en vertu de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme doit se livrer à un examen effectif de la compatibilité du projet qui lui est soumis avec le « bon aménagement des lieux », qualifié avant le décret de novembre 1997 de « principe fondamental du droit de l'urbanisme »¹⁵⁰. Autrement dit, la seule circonstance qu'un projet est conforme aux dispositions normatives applicables ne dispense pas pour autant l'autorité de vérifier que ce projet peut y être implanté compte tenu des caractéristiques propres au lieu¹⁵¹. Par contre, si le projet est d'emblée contraire aux plans et règlements applicables pour la parcelle concernée, il n'y a pas lieu d'examiner la compatibilité de celui-ci avec le bon aménagement des lieux.

¹⁴⁵ Voy. par ex. C.E., n° 201.930, du 16 mars 2010, *Huys et Kupka*; C.E., n° 131.426, du 13 mai 2004, *Van De Put et Van De Put*.

¹⁴⁶ C.E., n° 225.236, du 24 octobre 2013, *Giltaire et crts.*; C.E., n° 215.982, du 25 octobre 2011, *s.a. Mobistar*; C.E., n° 201.930, du 16 mars 2010, *Huys et Kupka*.

¹⁴⁷ Une évolution de jurisprudence serait-elle annoncée dans l'arrêt n° 220.092, du 28 juin 2012, *Sneesens et Jacobs* – confirmé par l'arrêt n° 211.125, du 8 février 2011, *Sneesens et Jacobs* – où le Conseil d'État indique que « La motivation d'un permis d'urbanisme et les conditions qui assortissent un tel permis doivent permettre, en l'absence de tout examen concret dans le préambule ou dans le dossier administratif consacré à l'importance des nuisances dénoncées, de s'assurer que l'autorité compétente a régulièrement vérifié que ces nuisances resteraient, compte tenu des aménagements prévus, dans des limites acceptables pour le voisinage » (c'est nous qui soulignons)? Ce n'est pas exclu.

¹⁴⁸ Art. 26 du CWATUPE.

¹⁴⁹ Voy. par ex., à propos du parking d'une brasserie, C.E., n° 207.163, du 31 août 2010, *Dubois*, où le Conseil d'État indique que l'examen de la compatibilité peut ressortir des conditions éventuelles imposées dans le permis et où il est question, à propos de cet examen et de celui des nuisances éventuelles pour le voisinage immédiat, de « précautions entourant l'autorisation accordée » et de « mesures palliatives prises pour assurer la compatibilité du projet non résidentiel avec le voisinage », qui semblent être les conditions imposées dans le permis.

¹⁵⁰ F. HAUMONT, *Urbanisme – Région wallonne*, Bruxelles, Larcier, 1996, p. 658.

¹⁵¹ C.E., n° 198.265, du 26 novembre 2009, *Sellier*.

Selon Fr. Haumont, le bon aménagement des lieux tend vers «la notion de compatibilité, vers celle d'absence d'impact négatif ou d'incidences inacceptables sur l'aménagement local bâti et non bâti»¹⁵². Il a pu être soutenu que les critères du bon aménagement des lieux sont désormais définis par l'article 1^{er}, § 1^{er}, al. 2, du CWATUPE¹⁵³, qui fixe les objectifs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en énonçant que les autorités compétentes «rencontrent 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». Sans chercher à être exhaustif, loin s'en faut¹⁵⁴, le «bon aménagement des lieux» englobe à tout le moins: la mobilité, en ce compris le stationnement, la sécurité, l'esthétique, le paysage, la pollution de l'air, le traitement des eaux, les déchets, la densité d'occupation, la luminosité, l'ensoleillement et les vues sur les immeubles voisins, l'environnement sonore, l'aspect socio-économique, en ce compris les dépréciations immobilières, etc.

Dans certains de ses arrêts récents, le Conseil d'État considère par ailleurs que certaines règles instituées par le Code civil – servitudes de vues, de jours, règles de la mitoyenneté – sont l'expression, en quelque sorte «ancestrale», d'une appréciation par le législateur du bon aménagement des lieux, de sorte que les autorités administratives doivent en tenir compte lorsqu'elles délivrent des permis d'urbanisme¹⁵⁵. Autrement dit, l'autorité administrative ne peut plus délivrer un permis tout en sachant que son exécution méconnaîtrait lesdites normes du Code civil, du moins pas sans s'en justifier au regard du bon aménagement des lieux¹⁵⁶.

L'aggravation des contraintes de circulation et de stationnement qui serait causée par un projet, résidentiel ou autre, est régulièrement invoquée devant le Conseil d'État. Il découle de la jurisprudence du Conseil d'État à cet égard que tout est affaire d'appréciation d'espèce, en sorte qu'il est relativement malaisé de retenir de cette jurisprudence des règles générales qui fixeraient le nombre – plancher ou plafond – d'emplacements de stationnement requis

¹⁵² F. HAUMONT, *Urbanisme – Région wallonne, op. cit.*, p. 658.

¹⁵³ F. HAUMONT, «Le bon aménagement des lieux», in M. DELNOY, C.-H. BORN et N. VAN DAMME (dir.), *op. cit.*, p. 500.

¹⁵⁴ À ce sujet, voy. F. HAUMONT, «Les critères d'appréciation des permis d'urbanisme», in O. JAMAR (coord.), *L'urbanisme dans les actes*, Bruxelles, Bruylant, 1998, pp. 77 et s.

¹⁵⁵ C.E., n° 218.135, du 20 février 2012, *Coulon*; C.E., n° 216.964, du 20 décembre 2011, *Vangansbeck et Melillo*; C.E., n° 216.719, du 7 décembre 2011, *Orban*; C.E., n° 190.228, du 5 février 2009, *Malbrant*.

¹⁵⁶ Sur cette question, voy. not. M. DELNOY et A. PIRSON, «L'évolution jurisprudentielle des rapports entre permis et droits civils», in Y.-H. LELEU (coord.), *Chroniques notariales*, Vol. 57, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 263-279.

pour qu'un projet déterminé soit compatible avec le bon aménagement des lieux. On relève cependant, entre autres, que :

- l'accroissement du trafic automobile lié à la desserte d'un immeuble est inhérent à l'aménagement de toute zone habitée¹⁵⁷, d'autant plus lorsque le quartier connaît déjà, en situation préexistante, un trafic relativement dense¹⁵⁸;
- les besoins en emplacements de stationnement liés à un quartier résultent d'une situation préexistante et, à ce titre, n'interviennent pas dans l'appréciation du nombre d'emplacements nécessités par un projet¹⁵⁹;
- certaines circonstances – facilité d'accès aux transports en commun¹⁶⁰, présence dans le voisinage immédiat de commerces et de services¹⁶¹, possibilités de stationnement en voirie¹⁶² – peuvent justifier une offre limitée d'emplacements de parking;
- en revanche, des projets futurs et hypothétiques, sur lesquels ni l'autorité, ni l'auteur de projet n'ont la maîtrise, ne suffisent pas à justifier un nombre restreint d'emplacements de stationnement envisagés dans un projet, à tout le moins lorsque les éléments du dossier préconisent davantage de places de parking¹⁶³.

La circonstance que ces enseignements jurisprudentiels proviennent quasi-exclusivement d'arrêts¹⁶⁴ dans lesquels l'impact du projet en termes de stationnement et de mobilité a été examiné sous l'angle du risque de préjudice grave et difficilement réparable¹⁶⁵ n'implique pas, à nos yeux, que ces ensei-

¹⁵⁷ C.E., n° 188.828, du 16 décembre 2008, *Glorieux et crts.*; C.E., n° 160.500, du 26 juin 2006, *de Granges de Surgeres et crts.* Dans le même sens, voy. C.E., n° 173.588, du 19 juillet 2007, *Hennebert.*

¹⁵⁸ C.E., n° 188.828, du 16 décembre 2008, *Glorieux et crts.*

¹⁵⁹ C.E., n° 190.320, du 10 février 2009, *Claerman et crts.* Dans le même sens, voy. C.E., n° 167.230, du 29 janvier 2007, *De Broyer.*

¹⁶⁰ C.E., n° 225.933, du 20 décembre 2013, *Close et crts.*; C.E., n° 172.036, du 8 juin 2007, *Le Cabellec et crts.*

¹⁶¹ C.E., n° 225.933, du 20 décembre 2013, *Close et crts.*

¹⁶² C.E., n° 164.861, du 16 novembre 2006, *Huge.*

¹⁶³ C.E., n° 172.330, du 15 juin 2007, *Verlaet et De Bom.*

¹⁶⁴ C.E., n° 225.933, du 20 décembre 2013, *Close et crts.*; C.E., n° 188.828, du 16 décembre 2008, *Glorieux et crts.*; C.E., n° 173.588, du 19 juillet 2007, *Hennebert*; C.E., n° 172.330, du 15 juin 2007, *Verlaet et De Bom*; C.E., n° 172.036, du 8 juin 2007, *Le Cabellec et crts.*; C.E., n° 167.230, du 29 janvier 2007, *De Broyer*; C.E., n° 164.861, du 16 novembre 2006, *Huge*; C.E., n° 160.500, du 26 juin 2006, *de Granges de Surgeres et crts.*

¹⁶⁵ L'exigence de la démonstration, par le requérant en suspension, d'un « risque de préjudice grave et difficilement réparable » a été remplacée, à la faveur de loi du 20 janvier 2014 portant réforme de la compétence, de la procédure et de l'organisation du Conseil d'État, par celle de la démonstration d'une « urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation ». La question reste à ce stade ouverte quant à la manière dont le Conseil d'État applique cette nouvelle condition de l'urgence. Nous pouvons toutefois raisonnablement présumer, compte tenu de la façon très stricte dont le Conseil d'État appréciait l'ancienne condition du « risque de préjudice grave et difficilement réparable », que l'établissement de l'existence de l'urgence ne sera pas chose aisée.

gnements ne seraient pas valables dans le cadre de l'examen de la compatibilité du projet avec le bon aménagement des lieux, dès lors que les affirmations contenues dans ces arrêts semblent suffisamment générales que pour pouvoir relever de ce concept. Par ailleurs, il semble que tout soit affaire de proportion : restreindre l'offre d'emplacements de stationnement n'est manifestement admissible que pour autant que cette offre reste proportionnée aux besoins liés au projet.

L'évaluation des incidences sur l'environnement, les avis émis par les instances consultées dans le cadre de l'enquête administrative et, le cas échéant, les observations recueillies au cours de l'enquête publique constituent, pour l'autorité appelée à apprécier la compatibilité d'un projet avec le bon aménagement des lieux, de précieux indicateurs¹⁶⁶, dont le principe de minutie et l'effet utile de ces garanties procédurales lui imposent de tenir compte, ce qui implique de les suivre ou de les réfuter.

b. Les objectifs du décret relatif au permis d'environnement

Suivant son article 2, le D.P.E. vise à assurer, dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer.

Cette disposition implique qu'après avoir vérifié le respect des normes légales et réglementaires applicables, l'autorité compétente apprécie l'opportunité du projet qui lui est soumis au regard des objectifs poursuivis par le D.P.E., tels qu'ils sont énoncés à l'article 2. À ce titre, elle doit en particulier avoir égard à la préservation des équilibres climatiques, à la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, ainsi qu'à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets. La notion d'environnement reprise à l'article 2 du D.P.E. doit par ailleurs être interprétée largement, comme comprenant certains aspects relevant *a priori* de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, tel favoriser l'accès à un espace vert dans un contexte urbain¹⁶⁷. À l'instar de ce qui a été dit en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, les avis émis dans le cadre de l'enquête administrative, les résultats de l'enquête publique ainsi que les instruments constitutifs du système d'évaluation des incidences sur l'environnement doivent être pris en considération et guider l'autorité dans son appréciation de la compatibilité du projet avec les objectifs du D.P.E.

¹⁶⁶ Ils lui donnent « une meilleure connaissance de la mesure dans laquelle le projet qui lui est soumis respecte le bon aménagement des lieux » (F. HAUMONT, « Le bon aménagement des lieux », in M. DELNOY, C.-H. BORN et N. VAN DAMME (coord.), *op. cit.*, p. 509).

¹⁶⁷ C.E., n° 194.907, du 30 juin 1999, *s.a. Hôtel Van Belle*, rendu à propos de l'article 2 de l'ordonnance bruxelloise du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

C. Conventions conclues avec les pouvoirs publics

Il arrive fréquemment qu'une demande de permis portant sur la réalisation d'un parking s'inscrive dans le cadre d'un partenariat public-privé. L'on pense en particulier aux demandes de permis introduites par l'auteur de projet qui s'est vu attribuer un marché public de travaux portant sur un parking ou qui a signé avec l'autorité communale une convention de revitalisation urbaine impliquant notamment la construction d'un parking.

Dans ces deux hypothèses, l'exécution du contrat est subordonnée à l'octroi du permis nécessaire à la réalisation des travaux. Or cette particularité pose la délicate question des conséquences de l'engagement contractuel de l'autorité publique sur le pouvoir d'appréciation qu'elle-même doit le cas échéant exercer dans le cadre de l'instruction de la demande de permis: est-elle liée dans ce cadre par la convention conclue avec le demandeur de permis ou peut-elle faire le choix de s'en départir?

Il est en principe interdit, dans le chef d'un pouvoir public, de renoncer contractuellement à ses prérogatives spécifiques d'autorité publique¹⁶⁸. Cette interdiction implique spécialement qu'une autorité ne peut, par convention, s'engager à délivrer un permis: la décision d'octroyer ou de refuser un permis ne peut intervenir qu'aux termes de la procédure d'instruction administrative et participative de la demande telle qu'organisée par la loi et/ou le règlement¹⁶⁹. L'autorité qui s'engage formellement à délivrer un permis s'empêche «de prendre unilatéralement et librement un acte administratif»¹⁷⁰, ce qui n'est pas admissible, de sorte que les clauses garantissant l'octroi d'un permis sont entachées de nullité absolue¹⁷¹. Par ailleurs, même si l'autorité cocontractante ne s'engage pas, dans les termes du contrat, à délivrer un permis, il est raisonnable de penser qu'elle est malgré tout influencée en fait par la convention qu'elle a signée¹⁷², de sorte qu'un doute légitime existe quant à son aptitude à aborder la cause en toute objectivité.

Ensuite, dans la mesure où il doit reposer sur des motifs pertinents et admissibles, un permis ne peut être motivé par des considérations relatives

¹⁶⁸ Voy. C.A., Liège, 29 juin 2004, *Amén.* 2005, p. 80.

¹⁶⁹ F. HAUMONT, «Les phénomènes contractuels et les actes administratifs individuels», *Amén.*, 1997, n° spécial, pp. 59-60.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p. 60.

¹⁷¹ M. PÂQUES, *De l'acte unilatéral au contrat dans l'action administrative*, Story, 1991, n° 288-290; D. DEOM, «Les instruments du droit administratif à l'épreuve des «partenariats public-privé» (P.P.P.)», in B. LOMBAERT (dir.), *Les partenariats publics-privés (P.P.P.): un défi pour le droit des services publics*, pp. 216-217.

¹⁷² Comme le relève à juste titre F. Haumont, «très souvent, la signature de la convention entraîne à défaut d'engagement formel au moins un engagement moral implicite des pouvoirs publics de statuer dans un sens particulier» (F. HAUMONT, «Les phénomènes contractuels et les actes administratifs individuels», *Amén.*, *op. cit.*, p. 59).

à un partenariat public-privé, «si légitimes soient-elles»¹⁷³, si ces considérations ne relèvent pas également du domaine de l'urbanisme. Le risque est grand qu'en cas de recours à son encontre, le permis motivé de la sorte soit annulé.

Ceci dit, à l'analyse, on constate que la plupart des autorisations sollicitées dans le cadre d'un partenariat public-privé sont accordées par l'autorité régionale. Dès lors, en effet, que les demandes de permis portent dans ce cadre généralement sur des travaux visés à l'article 127, § 1^{er}, du CWATUPE, la compétence pour en connaître est confiée au fonctionnaire délégué¹⁷⁴ ou aux fonctionnaires technique et délégué¹⁷⁵. Dans ces hypothèses, que l'engagement des pouvoirs publics soit contractuel ou moral, la question de l'impact du contrat sur le pouvoir d'appréciation de l'autorité qui statue sur la demande ne se pose *a priori* donc pas, à tout le moins lorsque le partenaire public est l'autorité communale. Les choses ne sont cependant pas si simples: pour ne prendre qu'un exemple, même dans les hypothèses précitées où la compétence est confiée au fonctionnaire délégué, le collège communal est souvent appelé à donner son avis et il est alors difficile de considérer qu'il n'est pas, ne serait-ce que moralement, influencé par sa participation au projet.

IV. Conclusions

En droit wallon, le législateur n'a pas jugé utile de soumettre spécifiquement les projets de parking à permis d'urbanisme. On peut le comprendre, car pourquoi aurait-il dû veiller à assurer un contrôle de la conformité des projets de parking à des normes, alors que cette police ne comporte pas de normes qui leur seraient spécifiquement applicables? Et l'absence de ces normes ne s'explique-t-elle pas, comme bien souvent, par l'absence de contentieux dans ce domaine?

Cela ne signifie pas pour autant que les projets de parking ne sont soumis à aucune autorisation administrative préalable. La plupart du temps, ils sont bel et bien soumis à permis d'urbanisme, parce qu'ils comportent des actes et travaux qui sont eux-mêmes soumis à ce permis: construction d'un bâtiment, transformations intérieures non dispensées de permis, modification de destination d'un bâtiment, etc. De même, la plupart des parkings au sens courant du terme sont soumis à permis d'environnement ou à déclaration environnementale. Enfin, parfois, la création de parking requiert également une décision du conseil communal relatif à la création d'une nouvelle voirie commu-

¹⁷³ D. DEOM, *op. cit.*, pp. 214-215. L'auteur donne comme exemple des considérations financières ou sociales.

¹⁷⁴ Voy., pour le permis d'urbanisme, l'article 127, § 1^{er}, du CWATUPE.

¹⁷⁵ Voy., pour le permis unique, l'article 81, § 2, du D.P.E.

nale, un certificat de patrimoine, une autorisation ou concession domaniale ou une autre autorisation administrative.

Il reste que, dans le cadre de l'obtention de ces permis, aucun élément procédural spécifique n'est prévu en rapport avec les parkings. Le fait qu'une étude d'incidences sur l'environnement ne s'impose qu'à partir de sept cent cinquante véhicules est également révélateur de l'absence de préoccupation – dans le chef du public et donc, comme souvent, des autorités – liées aux parkings.

Certes, on ne peut pas non plus dire que les projets de parking ne sont soumis à aucune norme généralement quelconque, loin de là. Ils doivent évidemment, sous réserve de dérogations ou d'écarts, être conformes au plan de secteur, au R.R.U. relatif à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, au R.R.U. relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité, au plan urbain de mobilité et au plan communal de mobilité, aux servitudes *non aedificandi* des autoroutes ou des routes régionales, à l'arrêté royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion pour le stationnement des véhicules LPG, etc.

Il reste que, sous réserve de ce que l'aggravation des contraintes de circulation et de stationnement est régulièrement invoquée devant le Conseil d'État sous l'angle du bon aménagement des lieux, il y a en Région wallonne peu de normes qui s'appliquent spécifiquement aux parkings: la circulaire De Saeger, toujours en vigueur, mais qui semble dépassée, et le plan Air Climat Énergie, si et quand il sera adopté sont les seules normes spécifiques autorisées.

Ainsi donc, en Région wallonne, la problématique des parkings ne semble pas en être une. Jusqu'à présent, doit-on sans doute ajouter. L'avenir – sans doute proche, au vu des projections de développement du parc automobile et des conséquences litigieuses qui en découleront – dira si un contentieux comparable à celui que l'on connaît à ce sujet en Région de Bruxelles-Capitale se développera également en Wallonie dans les années à venir. Nul doute que si, comme cela est plus que probable, cette hypothèse se concrétise, la réaction sera – avec le classique effet retard – que des normes spécifiques seront adoptées, le champ d'application du permis d'urbanisme et d'environnement sera revu et les exigences procédurales seront renforcées, spécialement en termes d'évaluation des incidences sur l'environnement.