

Thijs Eeckhaut

thijs.eeckhaut@fegc.be

Legal & Executive Manager

Fédération des Entrepreneurs Généraux de la
Construction (FEGC)

M: 0496/ 73.58.78

EMBARGO (mercredi 17 avril, 14u00)

Bruxelles, 15 avril 2024

Note de synthèse : Impact économique de la politique d'octroi des permis d'urbanisme en Belgique (Ideaconsult + KU Leuven)

I. Description et buts de l'étude

Cette étude a été mise en oeuvre suite à la constatation des pertes financières considérables surviennant en raison de procédures de permis prolongées et d'une probabilité relativement faible d'obtenir effectivement un permis. L'étude examine à la fois la durée du processus et les chances de succès, les deux entraînant des coûts économiques substantiels. Les questions de recherche centrales portaient sur la quantification de ces coûts et l'exploration de stratégies pour les minimiser et peuvent être résumées comme suit:

- (1) Combien de temps prend la procédure de demande de permis dans son intégralité - y compris les négociations et/ou les procédures d'appel - en moyenne et quelles sont les chances de succès à chaque étape de la procédure ?
- (2) Quels facteurs influent positivement ou négativement la durée moyenne du processus et les chances de succès de la procédure de permis, et comment ces facteurs se comparent-ils d'une commune à l'autre ?
- (3) Quel est le coût/bénéfice économique si la durée moyenne et les chances de succès pour l'obtention d'un permis augmentaient/dimuaient ?
- (4) Quels pourraient être les conséquences/bénéfices sociaux associés à une augmentation/diminution de la durée moyenne et des chances de succès du processus de demande de permis ?

Pour examiner l'ensemble du processus, IDEA Consult a été chargé de cartographier la phase préliminaire sur la base d'une enquête par sondage. Des recherches supplémentaires sur le processus principal et les procédures d'appel ont été menées par la KU Leuven.

II. Sommaire des résultats de l'étude

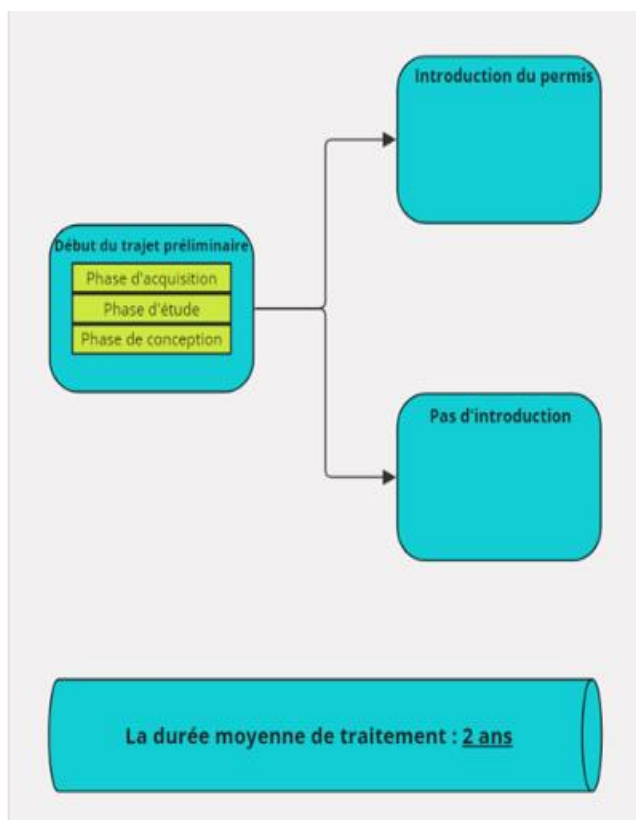
A. Partie I: analyse de la durée moyenne de traitement et des chances de succès de la procédure d'octroi des permis d'urbanisme en Flandre

i. Généralités

Pour calculer la durée moyenne de l'ensemble du processus de demande de permis, les chercheurs ont divisé le processus standard de demande de permis en trois phases :

- **La première phase** a été décrite comme « la phase préliminaire » et comprend les **travaux préparatoires** (négociations, recherche...) qui **précèdent le dépôt de la demande de permis** ;
- **Après le dépôt de la demande de permis**, on entre dans **la deuxième phase** du processus de demande de permis, à savoir "la phase principale". C'est la phase qui va du dépôt de la demande de permis à l'obtention d'**une décision** (octroi, refus, retrait, incomplétude et irrecevabilité) ;
- Si la phase principale aboutit à l'octroi ou au refus de la demande de permis, plusieurs possibilités de recours peuvent également être envisagées, ce qui nous amène à **la troisième phase** du processus de demande de permis, à savoir « la phase postérieure ». Cette phase va du dépôt d'un recours à l'obtention d'une décision finale (approbation ou refus contre lequel aucun recours n'est plus possible).

ii. La durée moyenne de traitement du trajet préliminaire (= les travaux préparatoires)



Dans la phase préliminaire, la faisabilité d'un projet proposé est soigneusement évaluée. Le résultat de cette phase aboutira soit au dépôt d'une demande de permis, soit à la décision de renoncer à la demande de permis.

Les principales pierres d'achoppement du processus préliminaire sont perçues comme étant les suivantes :

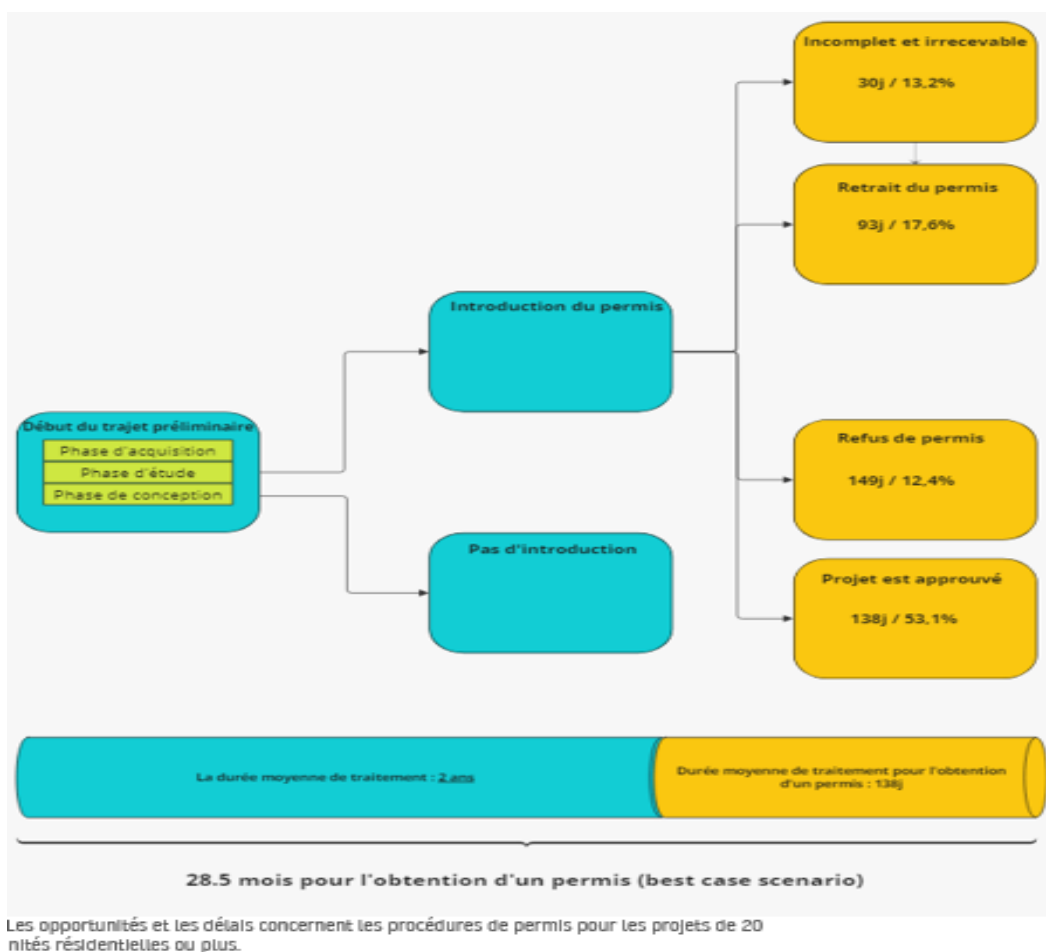
- l'opposition entre les fonctionnaires et les hommes politiques qui ne sont pas sur la même longueur d'onde ;
- une politique ad hoc sans règles ni vision claires ;
- les recommandations préliminaires ne sont pas toujours suivies au cours de la procédure d'octroi.

Il existe plusieurs raisons pour lesquelles une demande de procédure préliminaire permis n'est finalement pas soumise à l'issue de la

Une des principales raisons est que, pendant la phase préliminaire, il devient déjà évident que la demande de permis pour un projet ne sera pas réalisable. Cela peut être dû à différents facteurs, tels que des contraintes techniques, économiques ou réglementaires. Dans de tels cas, le promoteur décide de ne pas soumettre la demande. En revanche, si un projet est considéré comme réalisable, la demande de permis est déposée et on commence le processus principal.

La durée totale des étapes à entreprendre dans la phase préliminaire est estimée par près de 2/3 des répondants à 1 à 2 ans, et selon 1/3, à plus de deux ans. **La durée moyenne de la phase préliminaire peut donc être établie à 2 ans.**

iii. La durée moyenne de traitement et des chances de succès (= de la soumission à l'obtention d'une décision)



a. Durée moyenne de traitement

Après le dépôt de la demande de permis, on entre **dans la deuxième phase du processus de demande de permis, « le processus principal »**. C'est la phase qui va du dépôt de la demande de permis à l'obtention d'une décision (octroi, refus, retrait, non complet et irrecevable). La durée de ce processus est en moyenne de 138 jours, en raison des délais contraignants prévus par décret qui doivent être respectés. Cependant, l'étude indique que les demandes de permis (complexes) (> 20 unités résidentielles) doivent souvent passer par le

processus principal à plusieurs reprises, ce qui signifie que la durée réelle du processus principal est probablement beaucoup plus longue que la moyenne indiquée.

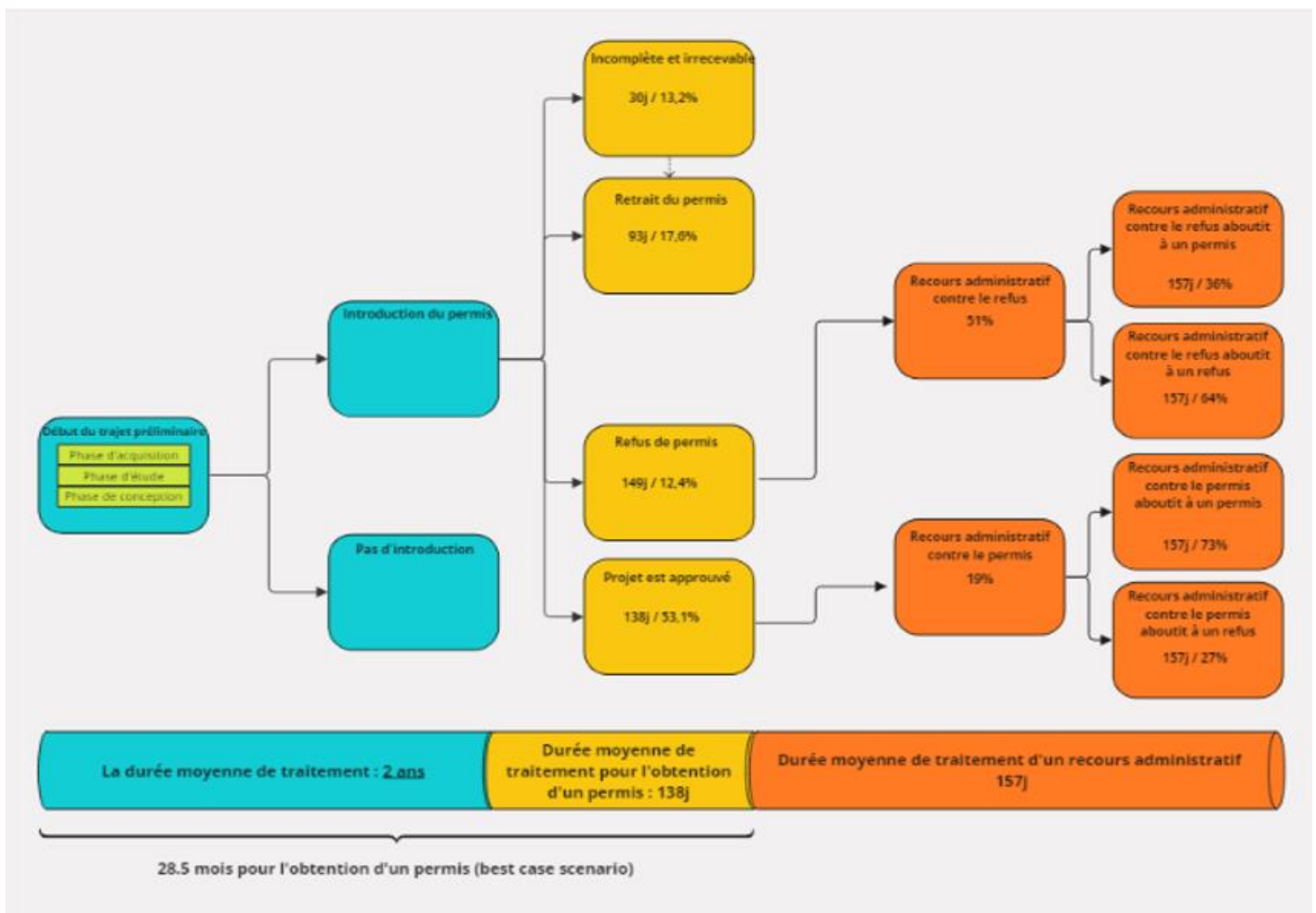
b. Probabilité

Sur la base des données du Guichet environnemental flamand, il a également été possible de réaliser un calcul de probabilité, montrant que dans 53,1 % des cas, le dépôt d'une demande de permis aboutit à une décision positive, tandis que dans 12,4 % des cas, il aboutit à un refus. Cependant, les deux décisions sont susceptibles de faire l'objet d'un recours dans le cadre du processus postérieur (infra, iv.). Enfin, il a également été constaté que 17,6 % de toutes les demandes de permis sont retirées, tandis que dans 13,2 % des cas, il y a un dossier incomplet ou irrecevable, ce qui entraîne généralement un réexamen et/ou une interruption de la procédure en cours.

iv. Durée moyenne et des chances de succès de la phase postérieure (= du dépôt du recours à la décision finale)

Si le processus principal aboutit à l'octroi ou au refus de la demande de permis, **plusieurs possibilités de recours** peuvent également être épuisées, ce qui nous amène à **la troisième phase du processus de demande de permis, à savoir « la phase postérieure »**. Cette phase va du dépôt d'un recours à l'obtention d'une décision finale (contre laquelle aucun recours n'est plus possible). La durée moyenne de cette phase dépend fortement des recours exercés et doit donc être subdivisée en trois phases procédurales successives : (1) la procédure de recours administrative, (2) les procédures juridictionnelles devant le Conseil du Contentieux des Permis d'Environnement et (3) le Conseil d'État.

(1) **Le recours administratif auprès d'une autorité supérieure (après: RA)**



a. Durée moyenne de traitement

Taille du projet (unités de logement)	Durée (jours)
1	99
2	104
3-9	116
10-19	135
20-49	155
50-99	164
100-500	158
total	118
>20	157

Durée du recours administratif en fonction de la taille du projet (Source : Departement Omgeving (2023) omgevingsloket, Verwerking KULeuven)

Toute partie intéressée estimant qu'une décision concernant une demande de permis est erronée peut introduire un recours. Il peut s'agir du demandeur qui n'est pas d'accord avec un refus, d'une autorité publique estimant qu'une approbation ne correspond pas à ses directives, ou de toute autre personne, telle qu'un voisin ou une association, subissant un préjudice du fait de la décision.

La législation prévoit deux types de recours : **un recours administratif** auprès de l'autorité supérieure, suivi éventuellement **d'un recours juridictionnel** devant le tribunal (le Conseil du Contentieux des Permis d'Environnement et éventuellement également le Conseil d'État, infra (2) et (3)).

En cas de recours auprès de l'autorité supérieure, appelé recours administratif, l'organe de recours se prononce sur l'ensemble de la demande et examine aussi les éléments de fond de la demande.

La recherche de la KU Leuven montre que **la durée moyenne** de la procédure de recours administratif dans un projet immobilier de plus de vingt unités résidentielles est de **157 jours**, ce que les chercheurs attribuent aux délais contraignants dans lesquels la procédure doit être menée.

b. Probabilité

Les chiffres montrent que la probabilité de recours administratif dépend du résultat du processus principal :

Taille du projet (unités de logement)	% recours	% Modification de la décision initiale (approbation => Refus)
1	1%	28%
2	3%	42%
3-9	7%	41%
10-19	12%	41%
20-49	18%	33%
50-99	23%	12%
100-500	22%	(0%)*
total	3%	35%
>20	19%	27%

Probabilité d'un recours administratif et résultat d'un projet initial autorisé (Source : Ministère de l'Environnement (2023) compteur d'environnement, Traitement KULeuven)

Si la voie principale conduit à l'octroi d'un permis, un recours sera introduit dans 19 % des cas.

Ce recours aboutit encore à un refus dans 27% des cas et à une confirmation de la décision initiale dans 73% des cas.

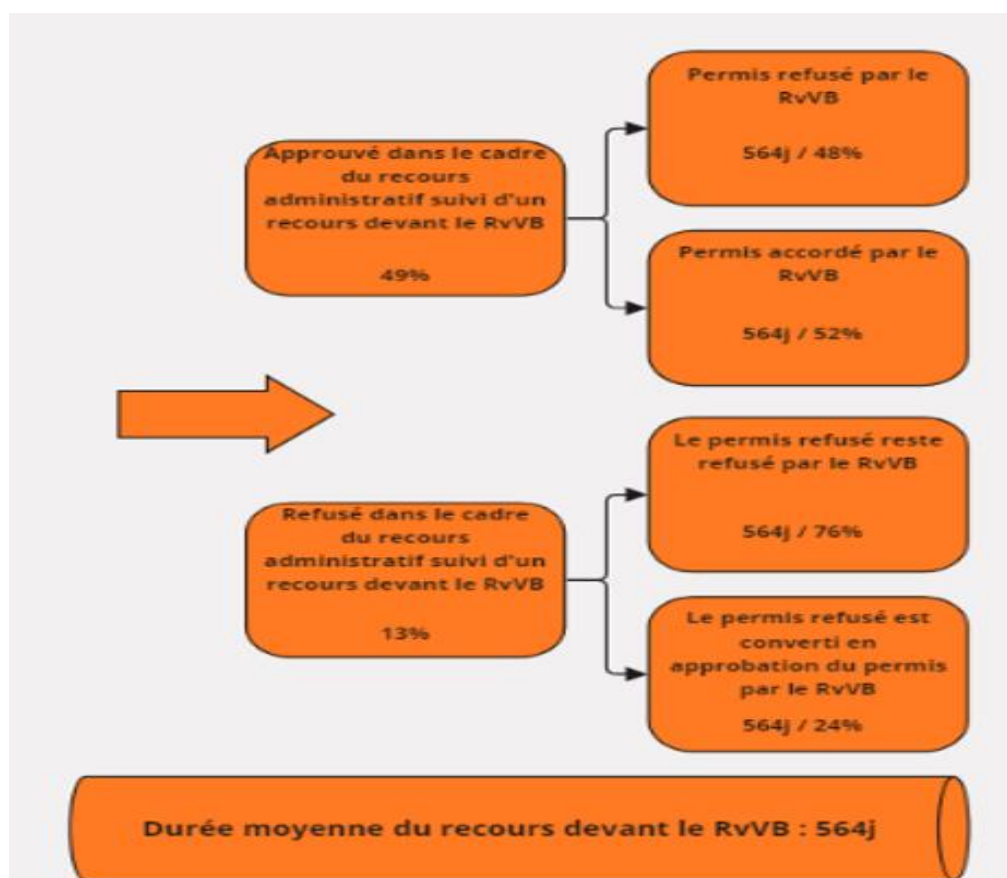
Taille du projet (unités de logement)	% recours	% Modification de la décision initiale (Refus => Approbation)
1	21%	44%
2	25%	37%
3-9	40%	30%
10-19	46%	26%
20-49	50%	37%
50-99	67%	33%
100-500	42%	38%
total	33%	34%
>20	51%	36%

Probabilité d'un recours administratif et issue d'un projet initialement refusé (Source : Ministère de l'Environnement (2023) compteur d'environnement, Traitement KULeuven)

Si la voie principale aboutit à un refus de permis, un recours sera introduit dans 51 % des cas.

Ce recours aboutit à un permis dans 36 % des cas et à une confirmation de la décision initiale dans 64 % des cas.

(2) Le recours juridictionnel devant le Conseil du Contentieux des Permis (ci-après: CCP)



a. Durée moyenne de traitement

L'analyse des données du Guichet environnemental flamand et du Conseil du contentieux des permis, a permis de constater que **le délai de traitement des recours introduits en 2019 et 2020 était en moyenne de 564 jours.**

b. Probabilité

Il y a une probabilité de 49% qu'un recours auprès du Conseil d'État soit introduit pour des projets comprenant plus de 20 unités résidentielles contre une décision positive de l'instance d'appel administrative. Ce pourcentage peut sembler élevé et est probablement souvent mentionné dans les médias. Cependant, ce pourcentage concerne uniquement les demandes de permis accordées qui font suite à un recours administratif, et non toutes les demandes de permis.

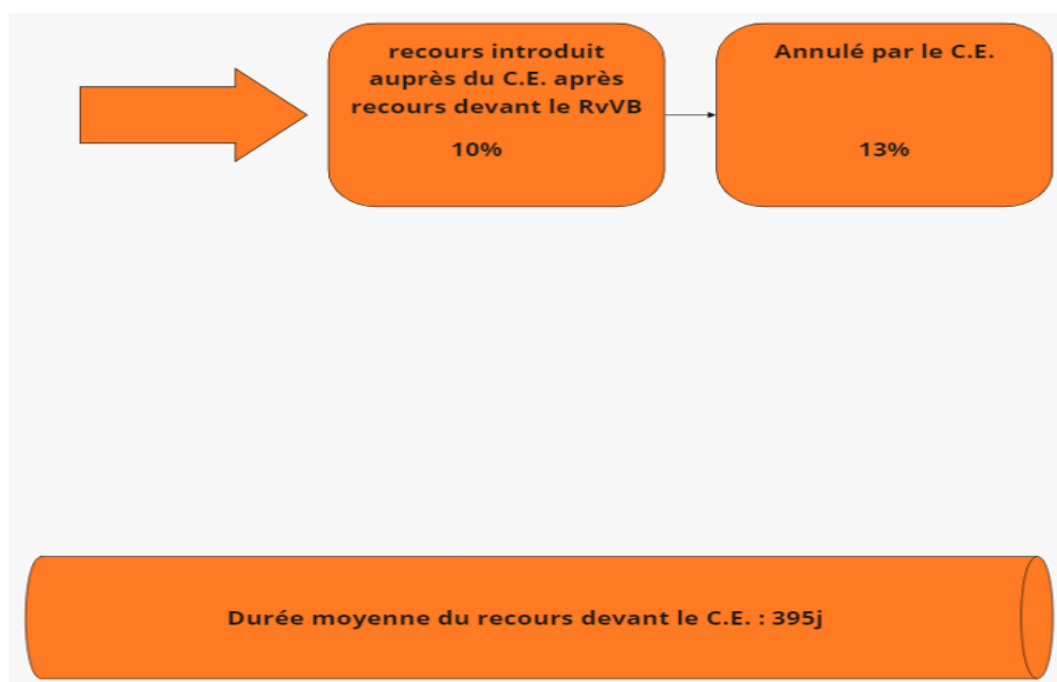
Lorsqu'un recours administratif est rejeté, la probabilité d'un recours auprès du Conseil d'État n'est que de 13% pour les projets comprenant plus de 20 unités. **Cela suggère que les promoteurs sont moins enclins à saisir le CCP si leur demande est rejetée en appel administratif.** Cela contraste nettement avec la probabilité de 49% de recours auprès du Conseil d'État après une décision favorable de la procédure d'appel administratif, **ce qui indique que ce sont surtout les tiers qui sont enclins à faire appel au CCP après une décision favorable au demandeur.**

L'analyse des arrêts de 2023 **révèle que les demandes de permis approuvées après un recours administratif ont une probabilité de 53% d'être annulées par le Conseil du Contentieux des Permis (CCP).** Ce pourcentage ne semble pas varier fortement en fonction de la taille du projet. La probabilité qu'une décision négative de

l'organe d'appel administratif soit annulée par un recours devant le CCP est en moyenne de 24%. En raison du faible nombre de cas - étant donné que la probabilité d'un recours auprès du CCP après le rejet d'une demande de permis est faible - aucune distinction n'est faite en fonction de la taille du projet.

Il est important de noter que le taux réel d'annulation est supérieur à 53%. Toutes les demandes d'annulation ne sont pas rejetées pour des raisons valables. Parfois, une affaire est retirée (peut-être après médiation), ou il y a une autre raison comme l'irrecevabilité. Lorsque l'on compare le nombre d'annulations au nombre de dossiers effectivement examinés sur le fond (les dossiers déclarés recevables par le Conseil), le taux d'annulation s'avère être plus élevé que ne le laisse supposer le chiffre initial.

(3) Le recours juridictionnel devant le Conseil d'État (ci-après: CdE)



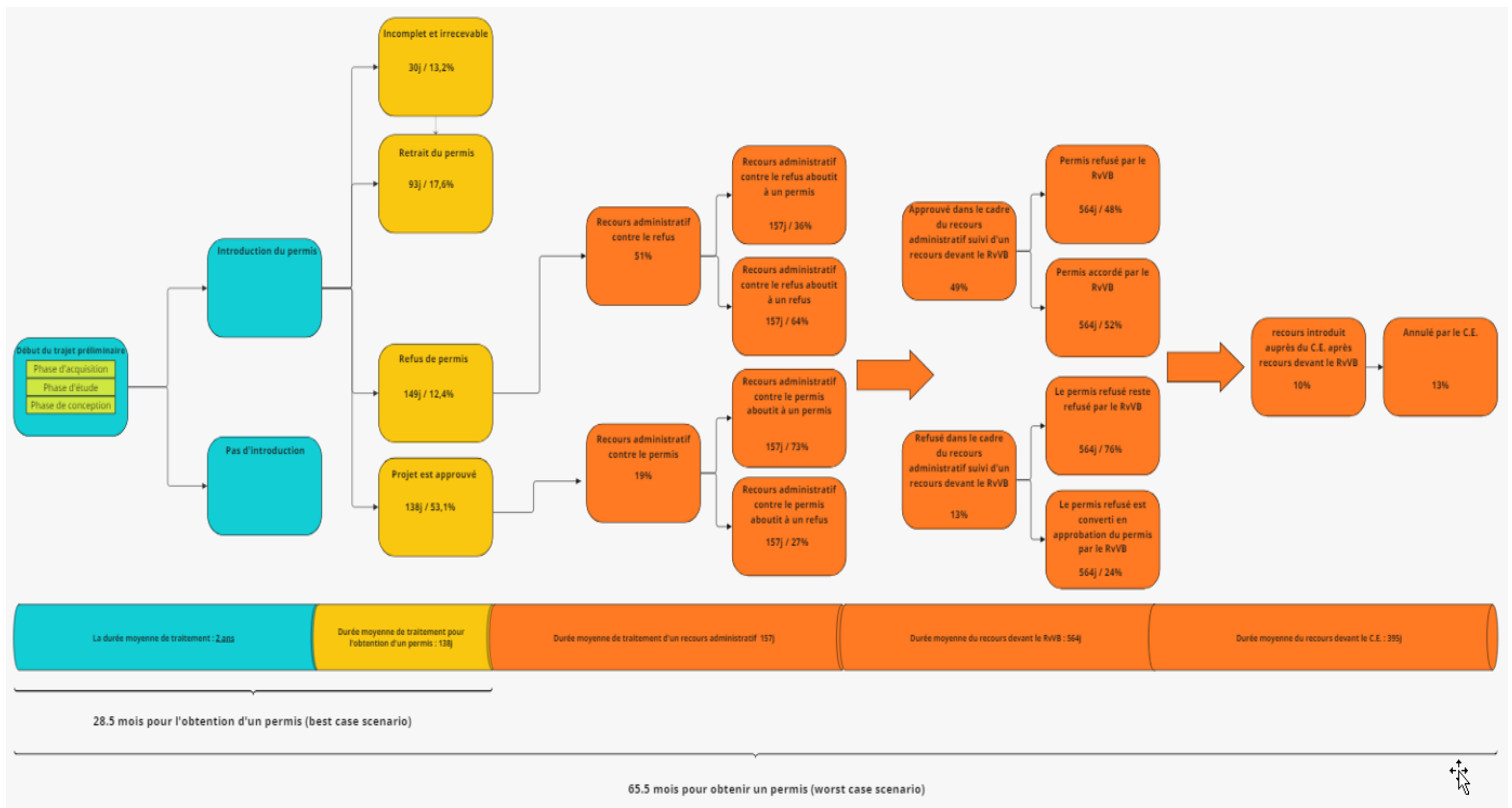
a. Durée moyenne de traitement

La durée moyenne d'un procès devant le Conseil d'État est de 395 jours (13,1 mois). En comparaison, le rapport d'activité (2019-2020) du Conseil d'État indiquait que la durée moyenne entre le dépôt de la requête et l'arrêt définitif était de 12,6 mois, ce qui correspond aux conclusions académiques pour les affaires liées à la construction de logements. Il convient de mentionner qu'il s'agit ici uniquement des dépôts concernant les permis de résidence. De plus, il y a souvent des permis d'aménagement liés au projet mais concernant l'espace public (par exemple, la construction d'une rue). Ces types de permis précèdent le permis de résidence et sont exclus de cette analyse, ce qui signifie que le délai réel est nettement plus long en pratique.

b. Probabilité

Il ressort des bases de données consultées que environ 10% des décisions du CCP sont suivies d'un appel auprès du Conseil d'État (CdE). La probabilité d'annulation d'une décision par le Conseil d'État est relativement limitée et avoisine les 13%.

v. Conclusion intermédiaire : Synthèse de la durée moyenne de traitement et des chances de succès du parcours des permis flamands



La durée moyenne de la phase préliminaire, au cours de laquelle la faisabilité d'une demande de permis est évaluée, est de 2 ans. Les principaux obstacles à cette étape sont les contradictions entre les fonctionnaires et la politique, les politiques ad hoc sans règles claires, et le non-respect des avis préliminaires pendant la procédure d'octroi des permis. La décision de déposer ou non une demande de permis est prise en fonction du résultat de cette phase.

Pour le processus principal, qui commence par le dépôt de la demande de permis et se termine par l'obtention d'une décision, la durée moyenne est de 138 jours. Environ 53,1% des demandes sont approuvées, 12,4% sont refusées, et 17,6% sont retirées, tandis que 13,2% sont incomplètes ou irrecevables. Le processus principal doit souvent être répété plusieurs fois en pratique avant qu'une décision d'approbation ou de refus de la demande de permis ne soit prise, ce qui signifie que le processus principal prend en réalité plus de temps que ce qui peut actuellement être mesuré.

La phase suivante comprend le recours administratif (RA), le recours auprès du Conseil des litiges de l'urbanisme et de l'environnement (RvVB), et le recours auprès du Conseil d'État (CdE). La durée moyenne du recours administratif est de 157 jours. En cas d'approbation du permis, un recours administratif est introduit dans 19% des cas. En cas de refus, un recours administratif est introduit dans 51% des cas.

Le taux d'annulation devant le RvVB est de 53% en cas d'approbation et de 24% en cas de refus, tandis que la durée moyenne est de 564 jours.

Pour le CdE, la durée moyenne est de 395 jours, avec un taux d'annulation de 13% des décisions contestées.

Il ressort de ce qui précède **qu'une procédure d'octroi des permis d'urbanisme moyenne en Flandre dure, au mieux, au moins 28,5 mois et, au pire, 65,5 mois, voire plus**. Ce faisant, il est important de noter qu'il s'agit de moyennes et de limites inférieures, ce qui signifie que les délais de traitement réels et les chances de destruction sont susceptibles d'être considérablement plus élevés, en particulier dans le cas de demandes de permis complexes.

B. Partie II : Facteurs influençant positivement ou négativement le temps de traitement et la probabilité (de réussite) de la procédure d'octroi des permis

L'analyse précédente a montré que la taille du projet, exprimée en nombre d'unités de logement, a un impact significatif sur le temps de traitement et les chances de succès de la procédure de permis associée. À partir de 20 unités de logement, non seulement le temps de traitement augmente, mais le taux de réussite diminue également, une tendance qui se poursuit à mesure que le nombre d'unités de logement augmente.

Toutefois, outre la taille du projet, de nombreux autres facteurs peuvent influencer positivement ou négativement le temps de traitement et le taux de réussite d'une procédure d'octroi. Bien que la plupart de ces facteurs (densité de population, niveau d'éducation, composition de la population, emplacement...) soient depuis longtemps dans le collimateur de nombreux professionnels de l'immobilier, il était jusqu'à récemment impossible de quantifier l'impact exact de ces facteurs sur le temps de traitement et les chances de succès d'une demande de permis. Grâce à la recherche de la KU Leuven, basée sur les données de l'Omgevingsloket flamand, c'est désormais possible.

Dans le cadre de l'étude, les facteurs cités ci-dessus - sur la base d'une analyse de régression multiple - ont été divisés en trois catégories, à savoir ceux liés à la « complexité du projet », à la « complexité réglementaire » et au « contexte » dans lequel le projet est réalisé. Ces catégories sont examinées séparément ci-dessous.

i. Complexité du projet (nombre d'unités de logement, mixité, et présence de bâtiments existants)

Trois variables sont incluses pour la complexité du projet : la taille du projet (en nombre d'unités de logement), une variable indiquant si des appartements doivent être construits et une variable de démolition indiquant si le permis comprend également une demande de démolition d'un bâtiment. Cette variable fait la distinction entre le type de bâtiment démolit (bâtiment ouvert, bâtiment fermé ou un mélange des deux)

	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
	PROBABILITÉ D'OBTENTION D'UN PERMIS			DURÉE		
COMPLEXITÉ DU PROJET						
Taille du projet (nombre de logements)						
1	0%	0%	0%	0	0	0
2	-3%	-2%	-3%	-1	1	2
3-9	-11%	-6%	-7%	12	4	5
10-19	-17%	-9%	-10%	30	8	9
20-49	-18%	-10%	-11%	46	20	19
50-99	-19%	-6%	-8%	58	35	31
100-500	-20%	-7%	-7%	61	36	31
Appartements						
(pas que des maisons)	-14%	-12%	-10%	16	2	-2
Démolition de bâtiments						
Construction détachée	-5%	-5%	-4%	14	3	3

La probabilité d'obtenir un permis pour les grands projets est donc nettement plus faible que pour les petits projets, avec des coefficients compris entre -18% et -20%. Cette différence ne s'explique pas uniquement par la (1) taille du projet, mais également par d'autres facteurs tels que le mix de construction (appartements et maisons) et la présence de bâtiments existants qui influencent le taux de réussite. Par exemple, nous constatons que la construction d'appartements réduit la probabilité d'obtenir un permis de 14 %. La démolition d'un bâtiment entraîne également une probabilité inférieure de 5 %, et même de 7 % s'il se trouve dans un lotissement fermé. En outre, (2) la complexité de la réglementation et (3) les facteurs contextuels affectent de manière significative le taux de réussite et le délai de la procédure d'octroi (infra, ii. et iii.).

ii. Complexité réglementaire (nombre d'avis, de questions, d'amendements...)

Taille du projet (unités de logement)	Avis	Questions	Modifications	Enquête publique
1	0,78	0,36	0,24	0,39
2	1,28	0,37	0,27	0,38
3-9	2,88	0,43	0,38	0,57
10-19	4,27	0,47	0,52	0,88
20-49	5,35	0,54	0,63	0,90
50-99	5,98	0,47	0,66	0,82
100-500	7,19	0,47	0,64	0,82
total	1,32	0,38	0,28	0,44

La complexité réglementaire des procédures d'octroi est influencée par plusieurs facteurs, notamment le nombre d'avis, de questions, d'amendements et d'enquêtes publiques.

Pour les projets plus importants, comportant plus de 10 unités résidentielles, le nombre d'avis requis augmente considérablement, ce qui réduit les chances d'obtenir une octroi. En outre, près de la moitié des demandes de permis sont caractérisées par une demande supplémentaire de la part de l'autorité chargée de délivrer les permis, ce qui peut indiquer un manque de clarté dans la demande. Les changements dans la conception du projet sont généralement limités, mais les projets plus importants font l'objet d'un nombre légèrement plus élevé de modifications. En outre, à partir de 10 unités résidentielles, une enquête publique est souvent requise, ce qui a un impact négatif sur la probabilité d'obtenir une octroi et sur le délai de la procédure..

Les recherches de la KU Leuven montrent que le fait de demander des avis supplémentaires réduit la probabilité d'obtenir une octroi. Il en va de même pour les enquêtes publiques, qui sont plus fréquentes dans les grands projets et réduisent la probabilité d'octroi. **En revanche, les questions et les amendements entraînent un délai plus long, mais peuvent également augmenter la probabilité d'octroi.** C'est notamment le cas lorsque la demande peut encore être modifiée à temps.

Source : [Département Omgeving \(2023\) Omgevingsloket](#), traitement interne

COMPLEXITÉ RÉGLEMENTAIRE

Réglementation du permis

Nombre d'avis	-0,9 %	-1,2 %	3	4
Nombre de questions	-2,1 %	-2,8 %	14	15
Nombre de modifications	1,2 %	1,3 %	4	3
Enquête publique	-3,6 %	-3,7 %	45	44

Réglementation de la parcelle

Parcelle située à

Pas de plan ou plan inconnu	0,0 %	0,0 %	-1	0
Plan général d'aménagement	8,3 %	4,0 %	-8	-18
Plan particulier d'aménagement	3,2 %	2,4 %	-3	-4
PES (communal)	4,4 %	4,8 %	-7	-4
Déjà loti	4,9 %	4,8 %	-5	-6

En outre, la réglementation de la parcelle est également prise en compte, **la clarté des plans augmentant les chances d'obtenir un octroi**. En outre, la présence de plans municipaux d'aménagement du territoire (RUP), de plans spéciaux de construction (BPA) et de lotissements a un impact positif sur le taux de réussite d'un permis.

En ce qui concerne le temps de traitement des procédures d'octroi, il semble que l'impact de la complexité de la réglementation soit plus limité, sauf pour les enquêtes publiques. La taille du projet, en particulier le nombre d'unités de logement, a un impact plus important sur le délai de traitement.

Dans l'ensemble, la complexité de la réglementation est plus importante pour la probabilité d'obtention du permis, tandis que la taille du projet a plus d'impact sur le délai d'exécution.

iii. Dépendance du contexte (composition de la population, niveau d'éducation, densité... ce que l'on appelle les "effets NIMBY")

a. Généralités

La dépendance à l'égard du contexte est liée à d'autres questions. Pour ce faire, une autre division a été jugée nécessaire, à savoir les caractéristiques/effets de la municipalité et les caractéristiques du quartier. Les résultats de ces deux catégories peuvent être décrits de manière générale comme **des effets NIMBY**. Nous les examinons donc séparément, en commençant par les caractéristiques des quartiers et les paramètres inclus dans l'analyse de régression multiple. Nous décrivons ensuite les différences entre les municipalités.

b. Caractéristiques du quartier

La probabilité d'octroi peut être influencée par la composition et les caractéristiques du quartier où le projet est proposé. Les données montrent que dans les quartiers où **le pourcentage de propriétaires** est plus élevé, où **le niveau d'éducation** est plus élevé, où **la densité de population** est plus importante et où la **proportion de résidents de nationalité européenne** est plus élevée, **la probabilité d'obtenir un permis est plus faible**. En revanche, dans les quartiers où **la proportion de résidents non européens** est plus élevée, **la probabilité d'obtenir un permis semble plus forte**.

LOCALISATION

Caractéristiques du quartier

Densément peuplé	-3 %	1
% population active	13 %	-6
% européens	-58 %	-52
% non-européens	32 %	45
% diplômés de l'enseignement supérieur	-22 %	24
% titulaires d'un doctorat	-91 %	-279
% de propriétaires	-6 %	1
Inondable	-2 %	2

Effets de la commune : voir carte

***Il est important de préciser que l'impact des caractéristiques de voisinage susmentionnées (exprimé en %) doit être recalculé en fonction de la part que la caractéristique spécifique représente au sein de la population. Cela signifie, en d'autres termes, que si l'on considère positif l'impact du pourcentage de personnes employées (13 %) sur le taux de réussite du projet de permis, on suppose ici que 100 % des personnes du quartier analysé sont employées. Si "seulement" 90% étaient employées, l'impact positif sur le taux de réussite du projet de permis serait de (90% * 13%), soit 11,7% au lieu de 13%.*

L'analyse de la KU Leuven a également permis d'identifier l'impact des facteurs suivants sur le taux de réussite et le délai d'exécution :

- **Zones densément peuplées** : Dans les quartiers à forte densité de population, il est plus difficile d'obtenir un permis de construire, avec une probabilité inférieure de 3 %. Cela peut s'expliquer par une éventuelle résistance à la poursuite de la densification dans les zones déjà densément peuplées ;
- **Influence du niveau d'éducation** : il semble que les personnes plus éduquées soient plus actives dans les politiques locales et mieux informées sur la législation et les recours, ce qui pourrait conduire à une plus grande probabilité d'influencer les décisions relatives aux permis ;
- **Différence de nationalité** : Il existe une différence notable dans l'impact de la proportion de citoyens européens (-58%) par rapport aux citoyens non européens (+32%). Cela peut s'expliquer par des différences dans le niveau d'implication ou d'influence au sein de la communauté locale ou du processus de planification ;
- **Influence des travailleurs** : L'influence positive du nombre de personnes employées sur la probabilité d'obtention d'un permis est moins clairement expliquée. Cela peut être le signe d'une dynamique socio-économique complexe qui nécessite un examen plus approfondi ;
- **Proportion de propriétaires** : une proportion plus élevée de propriétaires dans un quartier semble avoir une influence négative sur la probabilité d'obtenir un permis, ce qui est cohérent avec la littérature existante. Cela peut indiquer que les propriétaires ont davantage tendance à s'opposer aux nouveaux développements susceptibles de modifier leur cadre de vie actuel.

Ces résultats mettent en évidence la manière dont les facteurs sociodémographiques et économiques peuvent influencer le processus de planification et d'octroi de permis dans différents contextes urbains et communautaires.

c. Impact sur les municipalités

(1) Généralités

L'obtention d'un permis de construire dépend non seulement des caractéristiques du projet lui-même, mais aussi du contexte local dans lequel il est proposé. Les effets de la municipalité semblent être décisifs et peuvent expliquer pourquoi des projets similaires présentant la même complexité au niveau régional peuvent néanmoins avoir des probabilités différentes d'obtenir des permis et des délais différents. Ces différences sont souvent dues à des variations dans les politiques locales et la composition des résidents locaux, qui peuvent indirectement influencer la prise de décision.

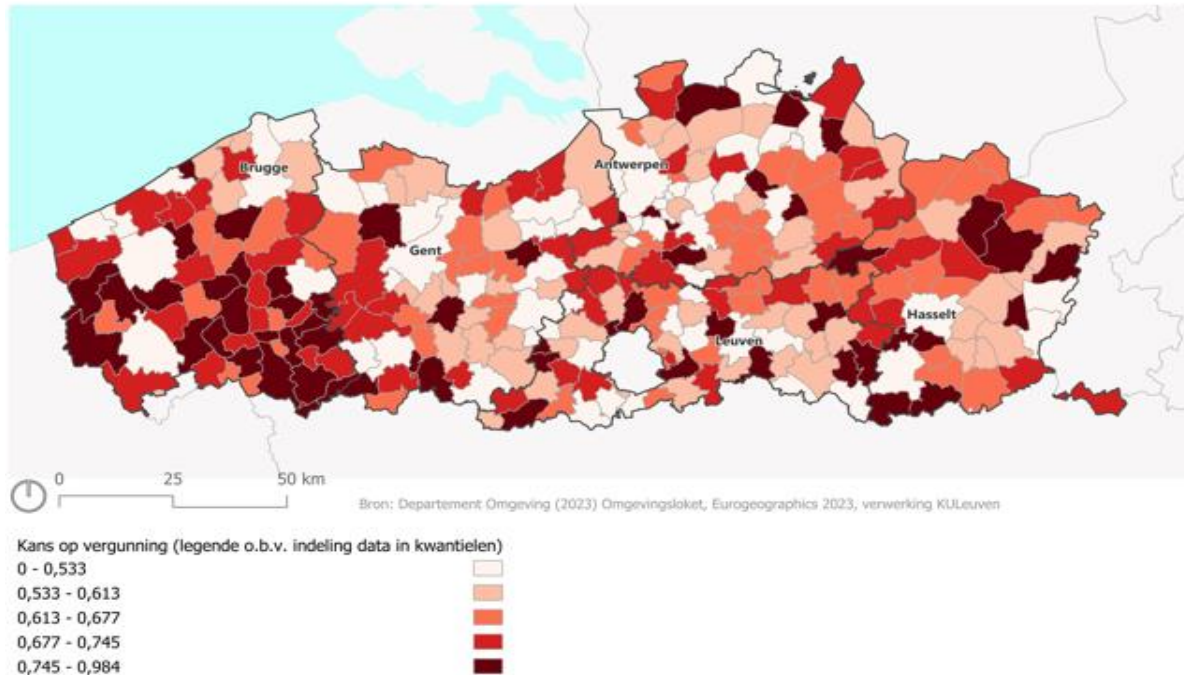
(2) La probabilité d'obtenir un permis varie considérablement d'une municipalité à l'autre

L'étude de la KU Leuven a analysé comment la probabilité et le temps de traitement d'un permis dans une municipalité peuvent être divisés en deux aspects principaux : l'effet de la localisation et l'effet de la complexité (réglementaire) (voir les figures ci-dessous). Cette étude s'est penchée spécifiquement sur les projets complets et recevables, ce qui a permis d'obtenir une probabilité moyenne d'octroi plus élevée que dans les analyses précédentes qui incluaient les demandes incomplètes et irrecevables.

La probabilité d'obtention d'un permis est déterminée par l'impact de la complexité (réglementaire) du projet, où plusieurs variables sont prises en compte et pondérées en fonction du nombre d'unités de logement par demande. En outre, l'impact municipal joue un rôle crucial, en examinant dans quelle mesure la probabilité d'obtention d'un permis pour un projet standard diffère de la moyenne dans cette municipalité.

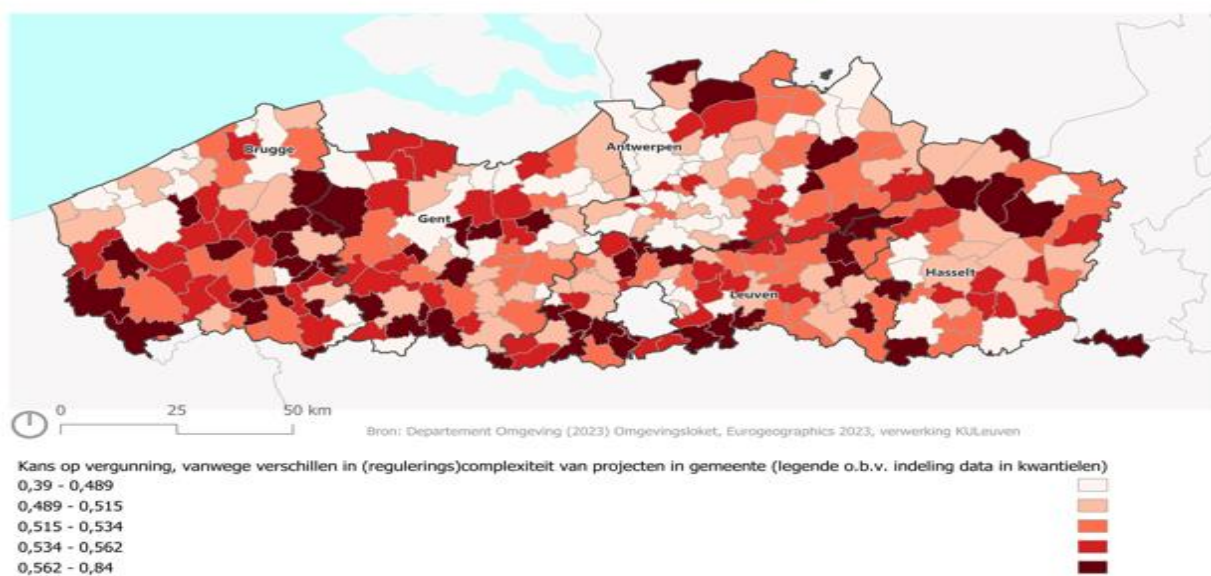
L'étude montre en outre que les facteurs locaux, tels que les politiques locales et les résidents locaux, peuvent avoir un impact significatif sur le processus d'octroi des permis. Ces résultats soulignent l'importance de comprendre le contexte local lors de la planification et de la mise en œuvre de projets de construction.

Gemeente-effecten: **Kans op vergunning**

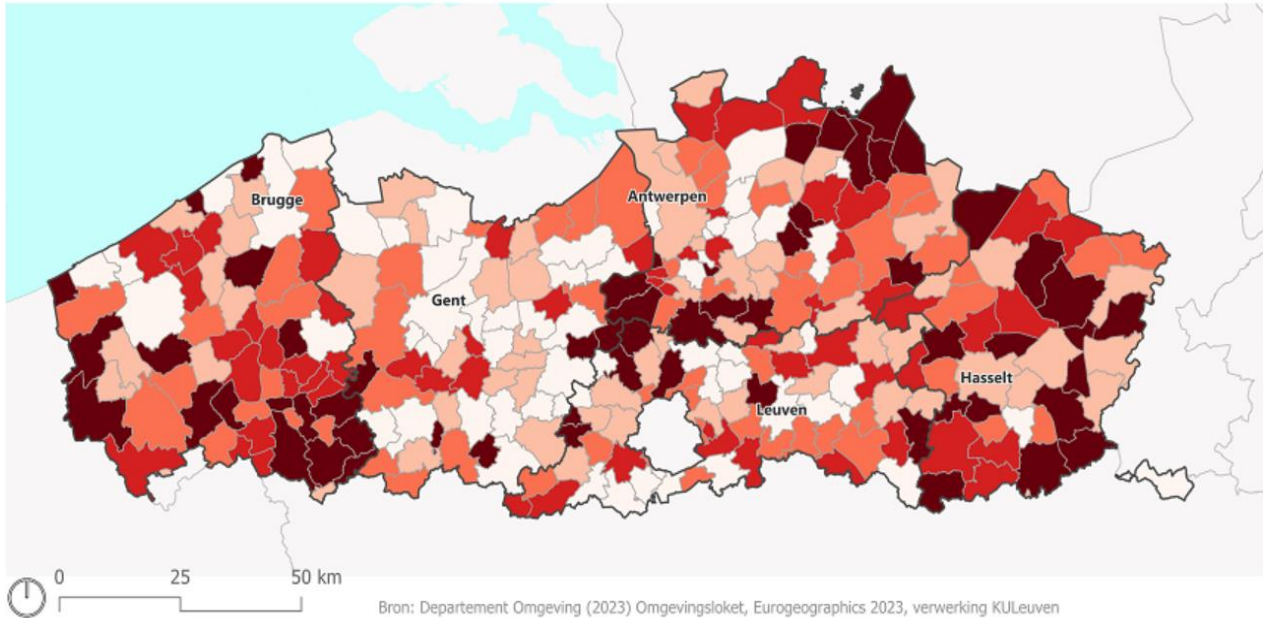


La figure 1 montre que dans les capitales provinciales, la probabilité d'obtenir un permis d'urbanisme est faible. Il en va de même dans la périphérie des grandes villes, y compris la périphérie bruxelloise, la côte et le sud du Limbourg. La probabilité est la plus élevée dans le reste de la Flandre occidentale et dans les régions du Limbourg et de la Campine anversoise.

Gemeente-effecten: **Kans op vergunning, vanwege verschillen in (regulerings)complexiteit van projecten in gemeente**



La figure 2 montre dans quelle mesure cela s'explique par l'effet de composition différent de la complexité (réglementaire) du projet. La complexité (réglementaire) du projet - et donc l'impact - est élevée à la côte, dans les villes centrales et dans un large cercle autour d'Anvers et de certaines communes du Limbourg méridional, ce qui se traduit par une probabilité d'obtention plus faible. Les municipalités résidentielles ayant une plus grande proportion de maisons (y compris celles situées au sud de Bruxelles et à l'est de l'axe Anvers-Bruxelles-Louvain) ont une complexité (réglementaire) moindre et donc une probabilité plus élevée d'obtenir une licence.



Kans op vergunning, voor standaardproject met dezelfde reguleringscomplexiteit in gemeente (legende o.b.v. indeling data in kwantielen)

-0,231 - 0,024	□
0,024 - 0,087	□
0,087 - 0,139	□
0,139 - 0,181	□
0,181 - 0,368	□

La figure 3 montre ensuite l'effet de la localisation municipale sur la probabilité d'obtention d'un permis, qui reflète principalement l'effet de la politique locale et de la population sur la procédure d'obtention d'un permis.

- (3) Le délai de traitement de l'ensemble de la procédure d'octroi des permis d'urbanisme varie également considérablement d'une municipalité à l'autre

Des cartes similaires ont été créées pour le temps de traitement, avec le temps de traitement moyen d'une demande de permis avec décision positive par municipalité, décomposé en temps de traitement dû à la complexité du projet moyen dans cette municipalité, et l'effet de la municipalité qui reflète comment le temps de traitement de la même demande diffère entre les municipalités. Ces cartes peuvent être consultées dans la présentation à la presse ci-jointe (diapositives 16 à 19) ou dans les annexes (p. 95 et suivantes) de l'étude de la KU Leuven.

- (4) Explication des effets municipaux

Le processus d'octroi des permis pour des projets de construction est fortement influencé par plusieurs facteurs locaux, notamment les effets de localisation et les politiques locales. **L'étude de la KU Leuven montre qu'il existe une relation entre la probabilité d'obtenir un permis et les valeurs de localisation dans une municipalité.** Cela signifie que la probabilité d'obtenir un permis pour une demande de projet similaire est plus faible dans les

municipalités où les prix de l'immobilier augmentent et sont déjà élevés. **Cela suggère que là où la demande de logements est élevée et en hausse (comme l'indiquent les prix), c'est-à-dire là où le besoin de logements supplémentaires est plus important, l'offre est limitée par des chances moindres d'obtenir un permis.**

Outre les effets de localisation, les politiques locales jouent également un rôle crucial dans le processus d'octroi des permis. L'étude de la KU Leuven montre également que les municipalités ayant des orientations politiques différentes ont des approches différentes en matière d'octroi de permis. Bien que les raisons de cette différence n'aient pas été entièrement explorées, on soupçonne que les partis libéraux sont plus soucieux de limiter l'étalement urbain et de préserver les espaces ouverts, tandis que les partis conservateurs peuvent être plus enclins à protéger le droit à la propriété et au développement.

iv. Décision intermédiaire : les déterminants qui influencent positivement ou négativement le taux de réussite et le délai de la procédure d'octroi

La deuxième partie de cette étude a non seulement fourni une vue d'ensemble des facteurs influençant la probabilité d'obtention d'un permis et le temps de traitement des demandes de permis, mais a également permis **de calculer leur impact exact sur le taux de réussite (en %) et le temps de traitement (en jours). Une distinction a été faite entre la complexité réglementaire et les évaluations dépendantes du contexte.** La complexité réglementaire est déterminée par les instruments réglementaires, tandis que les évaluations dépendantes du contexte sont principalement liées aux caractéristiques du quartier dans lequel le projet est situé (ce que l'on appelle les effets NIMBY).

L'étude montre que les grands projets ont généralement moins de chances d'être autorisés en raison de la plus grande complexité de la réglementation, qui se traduit par un plus grand nombre d'avis, de questions, d'amendements et d'enquêtes publiques. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas, car certains projets de plus grande envergure comportant moins d'avis ont plus de chances d'être autorisés que des projets de plus petite envergure comportant plus d'avis. En outre, il semble qu'une planification claire (par exemple, RUP, lotissement) augmente la probabilité d'obtenir un permis.

En ce qui concerne le temps de traitement des demandes de permis, il est principalement influencé par la taille du projet et la probabilité de recours, avec une extension de la procédure si une enquête publique est nécessaire.

Outre la complexité de la réglementation, l'analyse a également pris en compte une évaluation dépendant du contexte, en examinant les caractéristiques du quartier et de la municipalité. Les quartiers comptant un **plus grand nombre de propriétaires, un niveau d'éducation plus élevé, une plus forte densité de population et une plus grande proportion d'Européens tendent à avoir une probabilité plus faible d'obtenir un permis**, tandis que les quartiers comptant une plus grande proportion de non-Européens ont une probabilité plus élevée.

Enfin, il apparaît que les municipalités où les prix de l'immobilier augmentent et sont déjà élevés sont moins susceptibles d'obtenir un permis. Cela suggère que dans les zones où la demande de logements est forte et où les prix augmentent, la probabilité d'obtenir un permis est généralement plus faible, ce qui a des implications pour les promoteurs et les décideurs politiques (voir la quatrième section : implications sociales, infra).

C. Partie III : Incidence économique de la politique d'octroi de permis en Belgique¹

i. En général

Dans la troisième partie de l'étude de la KU Leuven, une analyse de flux de trésorerie actualisés a été réalisée, sur la base de laquelle l'incidence économique du trajet d'octroi de permis (régionaux) sur les économies belges et régionales a été estimée. Ces calculs ont été effectués en tenant compte de différents scénarios, pour lesquels un outil spécifique a également été développé. Cet outil a été conçu de manière à ce que les autorités et les entreprises puissent également l'utiliser en fonction de leurs propres paramètres. Cela leur permet de calculer les conséquences économiques d'un retard/d'une accélération du délai de traitement et/ou d'une baisse/d'une augmentation de la probabilité de succès du processus de délivrance de permis pour leur projet spécifique.

Dans ce chapitre, l'accent sera principalement mis sur les résultats de l'analyse de la KU Leuven, plutôt que sur les outils et méthodes ayant conduit aux résultats (voir pages 62 à 77 de l'étude de la KU Leuven, annexe).

ii. Incidence économique des politiques d'octroi de permis (régionales) sur les économies belges et régionales

Pour évaluer le coût économique de la politique d'octroi de permis, les chercheurs de la KU Leuven ont calculé l'impact d'un changement dans (1) la durée de traitement, (2) les charges et coûts supplémentaires et (3) la réalisation d'un programme réduit/d'une densité inférieure sur la valeur actuelle nette d'un projet de référence de l'étude 'Verdichting in Vlaanderen van Atelier Romain'², dont les principaux paramètres ont été réutilisés.

Sur la base de ce projet de référence et des différents paramètres déterminés dans le cadre des différents scénarios, un outil a été créé permettant de calculer l'impact d'un changement dans un ou plusieurs des paramètres susmentionnés (durée de traitement, charges et coûts supplémentaires, programme réduit/densité inférieure, taux de réussite...). Les résultats finaux de cette analyse sont présentés ci-dessous.

Scénario-tool: Coût mesuré en tant que diminution de la valeur actuelle nette ?

Scenario-tool							
Retard	Impact VAN (/UR)		Unités résidentiell es		mois de retard		Totale
	€ 235,00	x		x		=	€ -
Travail supplémentaire pendant la procédure (project)	Discount factor 1-10% jaar van kost		Mois		coût par mois		+
	80%	x		x		=	€ -
	(indien in jaar 2)						
Densité plus faible	Impact VAN (/UR)		Unités résidentiell es		% de densité en moins		+
	€ 652,00	x		x		=	€ -
Exemple :							€ -

A titre d'illustration, nous calculons le coût supplémentaire lié à l'introduction d'un recours auprès du RvVB pour un projet de 50 unités de logement. Cependant, l'issue de ce recours détermine également le coût. Deux scénarios sont donc nécessaires. (Voir notes)

¹ Pages 62 à 78 de l'étude de la Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

² D'après l'étude sur la « Verdichting in Vlaanderen » réalisée par Atelier Romain et IDEA consult (2022), comportant 64 unités de logement, principalement des appartements, <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/verdichting-in-vlaanderen-kostprijs-en-hindernissen>

(1) Plus-value économique d'une réduction d'un mois de la durée moyenne du trajet d'octroi de permis³

La KU Leuven a utilisé l'outil mentionné ci-dessus pour mesurer l'impact sur la variation de la valeur actuelle nette (ci-après : VAN) d'un scénario **dans lequel la durée moyenne de traitement de toutes les demandes de permis (résidentielles) peut être réduite de 1 mois**, auquel cas la valeur actuelle nette de tous les projets de logement dans les régions suivantes augmente comme suit :

- **9,4 millions d'euros** en Flandre
- **2,5 millions d'euros** en Wallonie
- **0,1 million d'euros** dans la Région de Bruxelles-Capitale
- **Total (Belgique) : 12,1 millions d'euros**

La différence entre les Régions s'explique par le nombre d'unités résidentielles autorisées chaque année :

	Nombre d'unités de logement	% d'appartements
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	615	87 %
RÉGION FLAMANDE	40 165	53 %
RÉGION WALLONNE	10 730	39 %
Total	51 510	50 %

Source : Statbel

Si l'on tient compte du fait que la durée moyenne du processus de délivrance d'un permis résidentiel (ci-dessus) a été établie à une moyenne de 28,5 mois (meilleur scénario) et de 65,5 mois (pire scénario), alors une **réduction de la durée moyenne de traitement de dix mois entraînerait une plus-value économique (Belgique) de 121 millions d'euros (!)**.

(2) Incidence économique d'une procédure devant le conseil flamand du contentieux des permis (RvVB) pour des projets individuels⁴

Selon les calculs de la KU Leuven, en cas de procédure devant le RvVB, la valeur actuelle nette du projet contesté diminue considérablement. Pour illustrer cette baisse de valeur, un projet de 50 unités de logement a été simulé à l'aide de l'outil de scénario, révélant que la VAN d'un tel projet diminue de pas moins de **0,6 million d'euros (!)**, ce qui équivaut à une perte de VAN de **12 786 euros (!) par unité de logement en cas de recours devant le RvVB.**

Sur la base de ce calcul et du nombre de jugements rendus par le RvVB (voir le tableau ci-dessous), la KU Leuven a pu déterminer que la perte de VAN due à un recours devant le RvVB en 2023 s'élève à 32,5 millions d'euros pour 193 décisions (pour un total de 2546 unités de logement). Cela équivaut à une perte de VAN de 12 786 euros par unité de logement, comme indiqué ci-dessus.

³ Voir page 74 de l'étude de la Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

⁴ Voir page 75 de l'étude de la Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

Tableau 24 Nombre de décisions du RvVB en 2023* en fonction de la taille du projet

Taille	Décisions du RvVB 2023	Pondéré en fonction des unités de logement	Incidence sur la VAN
1	49	49	-€ 626 556
2	15	30	-€ 383 606
3	60	350	-€ 4 475 402
10	29	376	-€ 4 807 861
20	33	993	-€ 12 697 356
50	5	395	-€ 5 050 811
100	2	353	-€ 4 513 763
Total	193	2 546	-€ 32 555 356
>20	40	1 741	-€ 22 261 930
> 20(%)	21 %	68 %	68 %

(3) Plus-value économique d'une augmentation de 10 % de la probabilité d'obtenir un permis⁵

D'après l'analyse précédente, on pourrait conclure que la durée de traitement a une influence plus importante que la probabilité d'obtenir un permis, comme cela a été démontré dans l'exemple de la probabilité de recours juridique. Cependant, cela ne semble pas être tout à fait exact.

En effet, il existe deux façons de réduire la durée d'un trajet d'octroi de permis de 1 mois :

- On peut raccourcir la durée des différentes procédures; OU
- On peut augmenter la probabilité que la demande soit approuvée.

Selon la KU Leuven, si la probabilité de succès du trajet d'octroi de permis augmente de 10 %, la durée moyenne du processus du trajet d'octroi de permis diminuera également de 1 mois. Cela signifie qu'une augmentation de 10 % de la probabilité de succès de tous les trajets d'octroi de permis résidentiels au niveau belge générerait une plus-value économique d'au moins 12,1 millions d'euros. Il s'agit dans ce cas d'une limite inférieure, car l'augmentation de la probabilité de succès d'un trajet d'octroi de permis signifie également que les coûts supplémentaires qui doivent être engagés en cas de non-approbation du permis (révision de la demande, re-soumission du projet, risque de réduction du programme, moins de ventes, etc.) peuvent être évités.

iii. Conclusion intermédiaire : une optimisation des trajets d'octroi des permis (régionaux) et des procédures d'appel conduit à des plus-values économiques considérables⁶

Les résultats de l'étude de la KU Leuven montrent qu'**une réduction d'un mois de la durée moyenne des trajets d'octroi des permis entraînerait une plus-value économique significative** :

- **En Flandre**, cela représenterait une augmentation de 9,4 millions d'euros.
- **En Wallonie**, cela se traduirait par une augmentation de 2,5 millions d'euros.

⁵ Voir page 76 de l'étude de la Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

⁶ Voir page 78 de l'étude de la Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

- **À Bruxelles**, cela signifierait une augmentation de 0,1 million d'euros.
- **Pour l'ensemble de la Belgique**, cela représenterait une augmentation totale de 12,1 millions d'euros.

De plus, il a été constaté qu'**un recours devant le conseil flamand du contentieux des permis peut entraîner une dépréciation significative de la valeur**. Ainsi, la valeur actuelle nette d'un projet de 50 unités de logement diminue de 0,6 million d'euros en cas de recours, ce qui équivaut à une perte de 12 786 euros par unité de logement.

De plus, il a été constaté que **l'augmentation de 10 % de la probabilité de succès des trajets d'octroi des permis entraînerait une plus-value économique similaire à une réduction de la durée moyenne de traitement d'un mois (à savoir 12,1 millions d'euros)**. Il s'agit dans ce cas d'une limite inférieure, car l'augmentation de la probabilité de succès d'un trajet d'octroi de permis signifie également que les coûts supplémentaires qui doivent être engagés en cas de non-approbation du permis peuvent être évités.

D. Conclusion de synthèse et recommandations ⁷

i. Conclusion de synthèse :

Les résultats de l'étude de la KU Leuven indiquent que les trajets d'octroi des permis sont non seulement extrêmement complexes et chronophages dans la réalité, mais également associés à des coûts économiques significatifs et à une variabilité des chances de succès. Ainsi, les différents volets de l'étude mettent l'accent sur les pertes de valeur économique résultant de procédures prolongées et d'une faible probabilité d'obtention de permis. L'étude offre ainsi un aperçu détaillé de la durée moyenne et des chances de succès des différentes phases du trajet d'octroi des permis (Partie I), des facteurs déterminants qui les influencent (Partie II), et de la plus-value économique potentielle associée à une optimisation des procédures de d'octroi des permis et de recours (Partie III). Les principales conclusions de l'étude sont brièvement répétées ci-dessous.

Dans la première partie de l'étude, l'accent a été mis sur la durée moyenne et les chances de succès de l'ensemble du processus d'octroi de permis (de la conception à la décision finale). Dans ce chapitre, les chercheurs de la KU Leuven ont tiré les conclusions suivantes :

- **Le trajet préliminaire** prend en moyenne 2 ans. Pendant cette phase, des obstacles importants tels que les conflits entre fonctionnaires et politiques, les politiques ad hoc sans règles claires, et le non-respect des avis préliminaires ont été identifiés. La décision de soumettre une demande de permis est prise en fonction du résultat de cette phase ;
- **Le trajet principal, qui commence par le dépôt de la demande de permis et se termine par l'obtention d'une décision, dure en moyenne 138 jours, mais doit généralement être parcourue plusieurs fois.** Environ 53,1 % des demandes sont approuvées, 12,4 % sont refusées, 17,6 % sont retirées et 13,2 % sont incomplètes ou irrecevables. Souvent, la phase principale doit être parcourue plusieurs fois avant qu'une décision finale ne soit prise, ce qui prolonge la durée totale;

⁷ Pagina's 80 t.e.m. 88 van de Studie van de Katholieke Universiteit Leuven (F. Vastmans, 2024)

- Le trajet ultérieur comprend l'appel administratif (AB), l'appel devant le Conseil de Contentieux des Permis (RvVB) et l'appel devant le Conseil d'État (RvST). **La durée moyenne de l'appel administratif est de 157 jours. Au RvVB, la durée moyenne est de 564 jours**, avec un taux d'annulation de 53 % en cas d'approbation et de 24 % en cas de rejet. **Au RvST, la durée moyenne est de 395 jours, avec un taux d'annulation de 13 %**

Il en ressort que **la durée moyenne d'un processus de délivrance de permis en Flandre est d'au moins 28,5 mois, mais dans des cas plus complexes, elle peut atteindre 65,5 mois ou plus**. Il est cependant important de noter que ces chiffres sont des moyennes et des minimums, ce qui implique que les durées et les chances d'annulation réelles peuvent varier considérablement. Dans le cas d'un projet simple (<20 unités de logement), les chances de succès et la durée du projet seront plus optimales que dans le cas d'un projet immobilier complexe (=> 20 unités de logement). Dans ce dernier cas, les chances de succès sont généralement beaucoup plus faibles, tandis que la durée est généralement beaucoup plus longue.

Dans la deuxième partie de l'étude, les facteurs pouvant influencer les chances de succès et la durée du trajet d'octroi de permis de manière positive ou négative ont été quantifiés. Ces facteurs sont divisés en complexité réglementaire et évaluations contextuelles, en mettant l'accent sur les caractéristiques du quartier où le projet est situé, à partir desquels les conclusions suivantes ont été tirées :

L'étude montre que **les projets plus importants ont généralement moins de chances d'obtenir un permis en raison de la complexité réglementaire accrue**, se traduisant par plus d'avis, de questions, de modifications et d'enquêtes publiques. **Une planification claire, telle que des Plans d'Aménagement du Territoire (PAT) ou des lotissements, augmente cependant les chances d'obtenir un permis.** Les projets dans des zones sensibles aux inondations ont cependant moins de chances d'obtenir un permis. En ce qui concerne la durée des demandes de permis, celle-ci est principalement influencée par la taille du projet et les chances de recours ;

- En outre, l'étude montre que les quartiers avec plus de propriétaires, de personnes instruites, de densité de population et une plus grande proportion d'Européens ont généralement moins de chances d'obtenir un permis. Les quartiers avec une plus grande proportion de non-Européens et de personnes en activité ont au contraire plus de chances d'obtenir un permis.

L'une des principales conclusions formulées dans la deuxième partie de l'étude est que dans les communes où les prix immobiliers augmentent et sont déjà élevés, les chances d'obtenir un permis sont moindres. Cela implique que dans les zones à forte demande de logements et à prix croissants, les chances d'obtenir un permis diminuent généralement, ce qui est une évolution préoccupante.

Dans la troisième partie de l'étude de la KU Leuven, l'accent a été mis sur les avantages économiques considérables qu'une optimisation des procédures d'octroi de permis et de recours (régionales) pourrait apporter :

- **Une réduction de la durée moyenne de seulement un mois entraînerait une augmentation économique significative**, avec respectivement 9,4 millions d'euros en Flandre, 2,5 millions d'euros en Wallonie et 0,1 million d'euros à Bruxelles, ce qui représente une augmentation totale de 12,1 millions d'euros pour la Belgique ;

- **Les procédures de recours devant le Conseil de Contentieux des Permis, en revanche, peuvent entraîner une dépréciation significative**, pouvant atteindre jusqu'à 0,6 million d'euros pour un projet de 50 unités de logement, soit une perte économique de 12 786 euros par unité de logement ;

De plus, l'analyse a montré qu'une augmentation de 10 % des chances de succès des projets de permis entraînerait une valeur économique similaire à une réduction de la durée moyenne de seulement un mois (soit 12,1 millions d'euros). Il s'agit dans ce cas d'un minimum, car l'augmentation des chances de succès d'un projet de permis signifie également que les coûts supplémentaires à engager en cas de refus de permis (révision de la demande, re-soumission du projet, risque de réduction du programme, moins de ventes, etc.) peuvent être évités.

Enfin, la KU Leuven a également créé un outil pouvant être utilisé par les entreprises pour calculer l'impact spécifique d'une diminution / augmentation de la durée et des chances de succès du processus de délivrance des permis sur leur projet, ce qui peut être utile dans le cadre d'une analyse coûts-avantages, ou pour évaluer certains risques pouvant survenir pendant le projet.

Grâce à la recherche de la KU Leuven, les principaux problèmes du trajet d'octroi de permis ont pu être identifiés, ainsi que leur impact spécifique sur la durée (exprimée en jours) et les chances de succès (exprimées en %) et le coût économique. Ces constatations permettront à l'avenir d'améliorer l'efficacité économique des trajets d'octroi de permis et de minimiser les pertes financières et sociétales. Pour ce faire, il faudra non seulement raccourcir les délais, mais aussi créer un processus plus prévisible et rationalisé qui favorise le développement de projets et encourage les investissements. Dans le cadre d'une telle rationalisation, il conviendra de se pencher attentivement sur tous les aspects de la délivrance des permis, du trajet préliminaire aux différentes phases de recours, ainsi que sur les facteurs pouvant influencer ce processus de manière positive ou négative.

Afin de lancer le débat sur la rationalisation du processus de délivrance des permis, quelques recommandations seront formulées ci-dessous.

ii. Recommandations

Modernisation des procédures de permis nationales et régionales : Les procédures de permis doivent être menées à terme dans des délais raisonnables. La récente réforme des procédures devant le Conseil d'État et la réforme annoncée des procédures environnementales au niveau flamand vont dans la bonne direction. Cependant, des échéanciers concrets avec des délais contraignants sont essentiels pour un changement réel. Pour ce faire, il pourrait être envisagé de :

- **Créer un point de contact clair auprès de l'autorité délivrant le permis.** Parfois, les demandeurs doivent s'adresser à différents services pour obtenir des informations. Certains services municipaux et urbains fournissent des informations contradictoires, ce qui prend beaucoup de temps pour clarifier et aboutir à des directives univoques. Parfois, les conditions ou les règles d'urbanisme sont difficiles d'accès et peu claires.
- **Fournir des prescriptions urbanistiques claires et consultables de manière accessible, ainsi que des processus clairs pour l'obtention d'un avis préalable.** Il en va de même pour un cahier des charges que l'autorité délivrant le permis souhaite ajouter aux projets soumis à octroi. Ce cahier des charges est

souvent inconnu au début de la procédure de permis et ne devient progressivement clair. Cela nécessite souvent la révision et la redéfinition des plans et des études de faisabilité financière, ce qui entraîne des coûts supplémentaires et beaucoup de temps.

- **Clarifier et améliorer le fonctionnement des réunions de projet et des comités de qualité**, dans le but d'augmenter leur valeur ajoutée.
 - Réduire et/ou optimiser le nombre de réunions de concertation en **investissant dans la création d'organes de concertation permanents dans toutes les villes et communes**. Ces organes de concertation sont très bien perçus par les demandeurs et entraînent dans la pratique des gains de temps considérables. De tels organes de concertation peuvent également être un moyen de réunir simultanément toutes les parties publiques concernées autour de la table. Cela permet de mettre en évidence les contradictions éventuelles dès le départ et peut également les clarifier plus rapidement.
 - **Réduire la complexité réglementaire** pour les projets de grande envergure et encourager une planification claire ;
 - **Analyser les facteurs contextuels tels que les caractéristiques du quartier** et les démographies pour améliorer les chances d'obtention de permis.
 - **Investir dans des outils technologiques** et la gestion des données pour rationaliser les processus et promouvoir l'efficacité.
- **Investissement dans le renforcement des connaissances urbanistiques locales** : À mesure que la complexité des projets de construction augmente, la durée potentielle de la phase préalable au projet de permis augmente également. Les facteurs de complexité comprennent le type de projets (les développements mixtes sont généralement plus complexes que la construction d'appartements, qui est souvent plus complexe que les lotissements), l'emplacement et la densité existante et souhaitée (plus urbaine, plus complexe).
- Une bonne connaissance, tant du côté du développeur que du concepteur, des visions locales et du fonctionnement du service d'urbanisme, peut contribuer à accélérer et à simplifier la phase préalable du processus de permis. Le choix du concepteur joue donc également un rôle dans la capacité à naviguer efficacement dans les procédures d'urbanisme et à établir une communication fluide avec l'autorité délivrant le permis.
- **Plus de soutien aux villes et aux communes par les niveaux de gouvernement supérieurs** : La collaboration entre le secteur de la promotion immobilière et les autorités locales est influencée par différents facteurs, pas seulement les performances et la communication des autorités locales. La politique de décentralisation nécessite peut-être un soutien accru aux villes et aux communes, compte tenu des contextes plus larges de la gouvernance régionale et du financement communal. Les principaux problèmes incluent le métier en pénurie d'urbaniste, où les postes vacants sont difficiles à pourvoir, ce qui entraîne des retards et une charge de travail accrue. De plus, la complexité du processus de construction augmente et parfois, il manque de capacité et de compétence dans les services d'urbanisme pour accompagner des projets complexes et dialoguer avec les promoteurs et les résidents. De plus, les finances des villes et des communes sont sous pression, ce qui peut entraver le service aux demandeurs de permis et le cadre en ressources humaines des urbanistes.