

## >> LE STATIONNEMENT DANS LE REGLEMENT DU PLU

### SOUS-FICHE 2

#### L'ENCADREMENT NORMATIF DU PARAGRAPHE 4 DE LA SOUS-SECTION 4 DU REGLEMENT DU PLU

*Yves Pittard, avocat honoraire*

*Révisé par Norbert Foulquier, Professeur de droit public à l'Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, Directeur adjoint du GRIDAUH, codirecteur du SERDEAUT*

Au nombre des préoccupations que les PLU doivent prendre en compte, de telle sorte que soient déterminées les conditions permettant d'en assurer la satisfaction, « dans le respect des objectifs du développement durable », figurent « la diminution des obligations de déplacements motorisés et [le]développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile », ce qui ne se réduit pas aux seuls transports collectifs comme l'envisageait l'ancien article L. 121-1, ainsi que « *la réduction des émissions de gaz à effet de serre [et] l'économie des ressources fossiles* » (c. urb., art. L. 101-2).

À cette fin, le code de l'urbanisme impose, dans certaines hypothèses, une limitation des exigences des PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement, et ce, par la fixation de plafonds.

L'ensemble des dispositions du Code de l'urbanisme, qu'il s'agisse des articles L. 151-30 et suivants ou des articles R. 151-44 à R. 151-46, tend nettement à limiter la possibilité pour le PLU de fixer un nombre minimal de places de stationnement des véhicules motorisés.

### **1. La faculté de droit commun de prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement**

Dorénavant, comme la formulation impérative de l'ancien article R. 123-9 a été abandonnée, il est acquis que le PLU, s'il ne tient pas lieu de plan de déplacement urbain, n'est pas obligé de fixer un minimum et/ou un maximum de places de stationnement des véhicules motorisés lors de la construction d'un bâtiment. C'est devenu une faculté. En effet, l'article R. 151-44 explicite sur ce point l'article L. 151-30 en disposant que « *le règlement peut prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement dans les conditions mentionnées aux articles L. 151-30 à L. 151-37 et dans les conditions* » du paragraphe 4 de la sous-section 4 du code de l'urbanisme.

**a) Les seuils minimaux d'aires de stationnement**

Ces obligations qui constituent des planchers pour les constructeurs, sont fixées en tenant « compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité » (C. urb., art. R. 151-44). Rappelons que le rapport de présentation devra expliquer ces règles, ainsi au demeurant que les objectifs fixés à l'article R. 151-44, tout en faisant le lien avec le plafond énoncé à l'article L. 151-32.

Le règlement peut aller relativement loin dans ses prescriptions puisqu'il peut préciser le type d'aires de stationnement et leurs principales caractéristiques. Ce n'est pas une obligation, mais une faculté. Si elle est mobilisée, se pose la question de la définition des « types » et de leurs « principales caractéristiques ». Probablement, cela peut-il comprendre leurs dimensions, leur caractère ouvert ou non, enterré ou non. Selon le Guide de la modernisation du plan local d'urbanisme publié par l'Administration centrale en avril 2017, le « type » d'aire de stationnement peut correspondre à titre d'exemples à des stationnements en surface, en silo, en sous-sol, sous abri couvert, tandis qu'au titre des « caractéristiques » de ces aires peuvent être imposées leur réalisation en pleine terre ou en surface imperméabilisées...

Ces obligations n'ont pas à être uniformes sur le territoire du PLU et dans une même zone, le règlement peut « minorer ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement » (C. urb., art. R. 151-45 2°). Il s'agit là d'une innovation apportée par le décret du 28 décembre 2015<sup>1</sup>, qui peut trouver à s'appliquer, par exemple à des projets de construction d'un ou de plusieurs immeubles comportant à la fois des bureaux nécessitant des places en journée et des logements pour lesquels les aires de stationnement seront pour la plupart utilisées en-dehors des heures de travail. Cette nouvelle disposition appelle les observations suivantes :

-d'une part, s'agissant de son champ d'application, l'article R. 151-45 2° ne précise pas si cette mutualisation vaut projet par projet ou bien si elle peut jouer dans le cadre de plusieurs projets menés par des pétitionnaires distincts ; néanmoins, dans le cas où la mutualisation concernerait les projets de plusieurs constructeurs, on voit mal comment cette règle pourrait être mise en œuvre en-dehors d'un permis de construire conjoint demandé par l'ensemble de ces constructeurs (C. urb., art. R. 423-1). Par ailleurs, le texte n'exige pas davantage que cette mutualisation soit opérée sur des terrains contigus, mais le rapprochement avec d'autres dispositions du code de l'urbanisme organisant une application globalisée des règles du PLU (en particulier l'article R. 151-21) tend plutôt à considérer que cette contiguïté est nécessaire.

-d'autre part, les dispositions relatives à cette mutualisation pourront formellement prendre la forme d'une règle alternative, ou bien le cas échéant, si ont été délimités des secteurs au sein des zones U et AU où les projets de construction devant être implantés sur plusieurs unités foncières contiguës sont appréciés comme un projet d'ensemble (art. R. 51-21), faire l'objet d'une disposition spécifique dans la mesure où, si l'article R. 151-21 permet une application globalisée des règles du PLU, il n'a pas pour objet (même s'il peut avoir cet effet

<sup>1</sup> Cette possibilité n'était toutefois pas inconnue de la pratique et était d'ailleurs encouragée par l'Administration centrale. Voir à cet égard la Fiche publiée par le CERTU en novembre 2010 sur la mutualisation du stationnement, accessible sur internet par le lien : [https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/coeur-de-ville/certu-mutualisation-989-1.pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/coeur-de-ville/certu-mutualisation-989-1.pdf)

pour les constructeurs concernés), comme l'article R. 151-45 2°, de minorer les obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés.

Par ailleurs, si le PLU impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés pour les immeubles d'habitation et de bureaux (s'ils constituent principalement un lieu de travail), il doit aussi prévoir des obligations minimales pour les vélos, plus précisément des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos (C. urb., art. L. 151-30 et CCH, art. L. 111-5-2). Les Codes ne précisent pas ce qu'il faut entendre par « infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos ». On suppose que ces infrastructures visent plus à protéger les vélos du vol qu'à protéger les tiers des vélos. C'est pourquoi un râtelier auquel on peut attacher un vélo avec un cadenas devrait suffire.

#### **b) Les plafonds « écologiques » et les seuils pour les handicapés**

Les rédacteurs du paragraphe 4 de la sous-section 4 peuvent se voir imposer des planchers et quelques seuils.

Les planchers écologiques varient en fonction du type de construction et/ou de logements. L'expression plancher écologique tend à expliquer que les limitations posées au règlement visent à limiter d'une part la consommation de l'espace destiné aux aires de stationnement et à encourager l'usage des transports collectifs.

Il existe des règles spéciales pour le « logement social » lato sensu. En dehors de ce type de logements, l'article L. 151-36 dispose que « *Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.* »

Quant aux seuils minimaux, l'arrêté du 24 décembre 2015 (abrogeant celui du 1<sup>er</sup> août 2006), pris pour l'application des articles R. 111-18 à R. 111-18-7 du code de la construction et de l'habitation fixe les obligations minimales quant à la réalisation de places de stationnement adaptées pour les personnes handicapées, si le PLU prescrit la réalisation d'aires de stationnement pour les personnes valides.

## **2. Les règles relatives aux aires de stationnement accessoires aux logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, aux maisons de retraite et aux résidences universitaires**

#### **a) Les règles communes aux aires de stationnement accessoires aux logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, aux maisons de retraite et aux résidences universitaires**

Afin d'une part, de multiplier les logements financés grâce aux fonds de l'Etat et faire en sorte qu'ils se trouvent de façon privilégiée dans des endroits bien desservis par les

transports publics (sans que ce soit une obligation), comme, d'autre part, avec l'âge, les personnes utilisent moins leur véhicule automobile et que les personnes qui leur rendent visite dans leur maison de retraite y viennent rarement quotidiennement (ne sont visés que les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles, c'est-à-dire les EPHAD, les EPHA, les PUV (petites unités de vie) et les résidences autonomes) et enfin, pour réduire également le coût des résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation, le législateur a prévu que le règlement peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de leur construction (C. urb., art. L. 151-34).

Si le PLU opte pour prescrire la réalisation de telles aires, sa marge de manœuvre est limitée et ce de deux façons.

Tout d'abord, l'article L. 151-35, reprenant l'article L. 123-1-13, dispose qu'il « *ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé* » pour les constructions destinées à l'habitation visées à l'article L. 151-34 « *la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement* ». Cette disposition tend à neutraliser, au stade de la décision prise sur une demande d'autorisation d'urbanisme, toute disposition d'un PLU qui imposerait plus d'une aire de stationnement par logement. Elle conduit donc, indirectement, à imposer au règlement du plan de ne pas dépasser ce plafond.

La liberté des auteurs du PLU est d'autant plus limitée que l'article R. 151-46 précise que « *trois places d'hébergement d'un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes ou d'une résidence universitaire équivalent à un logement* » et « *lorsque le quotient résultant de l'application du précédent alinéa donne un reste, celui-ci n'est pas pris en compte* ».

De sorte que le PLU ne peut exiger la réalisation de plus de :

- une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs sociaux ;
- une aire de stationnement pour trois chambres d'un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) ;
- une aire de stationnement pour trois chambres d'une construction de résidence universitaire.

Ensuite, pour ces trois catégories, le plafond de 1 aire de stationnement par logement se trouve réduit à 0.5, si les constructions « *sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet* » (art. L. 151-35 al. 2).

Cette disposition commande quelques observations :

- En l'état actuel du droit, il est inutile que les rédacteurs du paragraphe 4 de la sous-section 4 imposent, pour ces trois catégories d'habitation, la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

En effet, si une norme plus contraignante est fixée par le règlement, celle-ci, de par la volonté du législateur, est insusceptible d'être légalement appliquée, c'est-à-dire opposée aux demandes d'autorisation d'urbanisme. Ce point fait d'autant moins de doute que, parmi les dispositions d'ordre public du RNU, à l'article R. 111-25, on retrouve cette règle selon

laquelle « ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat ».

▪ Le règlement peut ne pas subordonner la réalisation de programmes de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, d'établissements publics assurant l'hébergement des personnes âgées ou de résidences universitaires à la création d'emplacements de stationnement.

Il s'agit là d'une simple possibilité offerte aux rédacteurs du règlement. Faute pour eux de prévoir expressément cette exonération, ces logements ne seront soumis à aucune obligation en matière de stationnement.

#### **b) Les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat**

Parce que le législateur accorde une attention toute particulière au logement social, le Code de l'urbanisme prévoit des dispositions spécifiques pour les logements locatifs financés par un prêt aidé par l'Etat.

Ainsi, l'article L. 151-35 dispose que « *L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'État* ».

S'agissant des travaux de transformation ou d'amélioration des bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, la loi prévoit donc que l'obligation de réalisation des aires de stationnement n'est pas applicable, y compris en cas de création de surface de plancher, dès lors qu'en vertu de l'article R. 111-25, disposition d'ordre public du RNU, cette création ne dépasse pas le plafond 50 % de la surface de plancher existant avant le commencement des travaux. Ainsi, un règlement peut prévoir l'obligation de créer des aires de stationnement lors de travaux de transformation ou d'amélioration des bâtiments affectés à de tels logements, si ces travaux aboutissent à la création de plus de 50 % du surface de plancher, non pas par rapport à la surface de plancher de l'ouvrage initial, mais tel qu'il était avant ces derniers travaux. Cette solution vise à limiter les hypothèses où la création d'aires de stationnement devient exigible. Et même dans ce cas-là, au maximum, le PLU peut rendre obligatoire la création d'une aire de stationnement par logement et encore, sous réserve, de la non proximité d'équipements de transport suffisants.

### **3. Les équipements commerciaux et cinématographiques**

Pour les équipements commerciaux, on rappellera que le PLU est doublement encadré : par les règles générales d'urbanisme mentionnées ci-dessous (C. urb., art. L. 111-19) mais aussi lorsqu'existe un SCOT par le document d'aménagement artisanal et commercial que le schéma peut comporter et qui prévoit les conditions d'implantation des équipements commerciaux, l'article L. 141-17 prévoyant que « *Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des*

*formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement...* »

Plus encore que l'ancien article L. 111-6-1 du Code de l'urbanisme, l'article L. 111-19 réduit la surface de plancher destinée aux places de stationnement utilisées par les clients des centres commerciaux et des complexes cinématographiques. Afin de privilégier les transports publics, éviter que ces projets engendrent une excessive artificialisation des sols et, de ce fait, tenter de rapprocher ces ensembles immobiliers des zones urbanisées, le législateur a fixé de façon impérative, sans possibilité pour les PLU d'y déroger, un nouveau plafond des espaces destinés aux places de stationnement utiles à ces commerces. En effet, l'article L. 111-19 dispose que « Nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme, l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale prévue aux 1° et 4° du I de l'article L. 752-1 du code de commerce et à l'autorisation prévue au 1° de l'article L. 217 du code du cinéma et de l'image animée ne peut excéder un plafond correspondant aux trois quarts de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce ».

Toujours dans le souci de limiter l'imperméabilisation des sols, de favoriser les transports collectifs et les véhicules n'utilisant pas ou pas seulement des hydrocarbures, afin de lutter contre les gaz à effet de serre, le calcul de ce plafond ne prend pas en compte certains espaces. Ainsi, « les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces des aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports, les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement » et « la surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface ».

Ce plafond des  $\frac{3}{4}$  de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce s'impose dans le silence du PLU. L'article L. 111-19 affirme que ce plafond s'applique nonobstant toute disposition contraire du PLU. Mais cela n'interdit pas au PLU de prévoir un plafond plus bas (car cet article interdit seulement que l'emprise des aires de stationnement « excède » ce plafond). Et on devrait en déduire que le PLU ne peut pas augmenter ce plafond car cela aurait pour effet de multiplier les aires de stationnement. Or l'article L. 151-37 offre la possibilité aux auteurs du PLU fixer ce plafond « à un niveau compris entre les trois quarts et la totalité de la surface de plancher affectée au commerce ». Cet article permet donc au PLU de déroger à l'article L. 111-19 ! Mais cette dérogation devra être justifiée dans le rapport de présentation, par exemple en faisant valoir le manque de transports collectifs.

On relèvera que l'article L. 111-19 du Code de l'urbanisme ne fait pas de distinction entre les véhicules à explosion, notamment entre les voitures et les motos.

Ces premières contraintes valent aussi bien pour les centres commerciaux que pour les complexes cinématographiques. Mais le Code de l'urbanisme prévoit toutefois quelques règles spéciales à chacune des deux catégories d'ensemble : des règles qui s'imposent sur tout le territoire, nonobstant même toute disposition contraire dans les PLU.

Concernant les centres commerciaux, la construction de nouveaux bâtiments n'est possible que si, non seulement, ils intègrent « sur tout ou partie de leurs toitures, et de façon non exclusive, soit des procédés de production d'énergies renouvelables, soit un système de végétalisation basé sur un mode culturel garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, soit d'autres

dispositifs aboutissant au même résultat » et, pour ce qui nous intéresse dans ici, « sur les aires de stationnement, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols » (C. urb., art. L. 111-19 2°).

Pour les complexes de cinéma, le législateur privilégie ceux qui sont situés sur le même lieu que les centres commerciaux, là encore pour atteindre les objectifs énoncés à l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme. Ainsi, « lorsqu'un établissement de spectacles cinématographiques soumis à l'autorisation prévue aux articles L. 212-7 et L. 212-8 du code du cinéma et de l'image animée n'est pas installé sur le même site qu'un commerce soumis aux autorisations d'exploitation commerciale prévues à l'article L. 752-1 du code de commerce, l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes de cet établissement de spectacles cinématographiques ne doit pas excéder une place de stationnement pour trois places de spectateur » (C. urb, art. L. 111-20).

L'article L. 111-21 selon lequel « *les dispositions des articles L. 111-19 et L. 111-20 ne font pas obstacle aux travaux de réfection et d'amélioration ou à l'extension limitée des bâtiments commerciaux existant le 15 décembre 2000* » est lui aussi d'ordre public. Il s'agit de ne pas remettre en cause la configuration de ces bâtiments commerciaux.

#### **4. L'incidence du plan de déplacements urbains**

Selon les termes de l'article L. 131-4 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec le plan de déplacements urbains.

Or, l'article L. 1214-4 du code des transports prévoit, quant à lui, que « *le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation* ».

Ce même article ajoute que le plan de déplacements urbains « *précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés* ».

Il faut ici distinguer deux hypothèses : celle où le PLU est distinct du PDU et celle où le PLU vaut PDU.

##### **a) Le PLU distinct du PDU**

Si l'ancien article R. 123-9 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n° 2012-290 du 29 février 2012 imposait aux rédacteurs du règlement du PLU de respecter les limitations (plafond ou plancher) fixées par le PDU et cela dans un rapport de quasi-conformité, comme cette disposition n'a pas été reprise lors de la recodification de 2015,

c'est bien un rapport de simple compatibilité avec le PDU qui s'impose aux auteurs du PLU (C. urb., art. L. 131-4 4°) : compatibilité exigeante toutefois puisque le PDU fixe des exigences chiffrées.

Pour la détermination de l'ampleur des exigences prescrites par le paragraphe 4 de la sous-section 4 du règlement du PLU, il incombe à ses rédacteurs d'intégrer le PDU, s'il existe, et de veiller à la compatibilité du plan avec les plafonds et planchers qu'il peut comporter dans certains périmètres.

## b) **Le PLU valant PDU**

Depuis la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, le PDU n'est plus nécessairement distinct du PLU. Parfois, même il doit lui être incorporé.

En vertu de l'article L. 151-48 du Code de l'urbanisme et l'article L. 1214-3 du Code des transports, le PDU est obligatoire « *dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants* ». Lorsque le PLU est élaboré par un EPCI compétent en matière de transports, il peut intégrer un PDU. En dessous de ce seuil démographique, c'est de façon facultative également que le PLU comprend des dispositions valant PDU. Le contenu du PLU varie selon les situations. Il est plus complet et son règlement s'en trouve enrichi si le PLU tient lieu PDU.

### ■ **Le PLU tenant lieu de PDU élaboré par un EPCI tenu d'élaborer un PDU**

Désormais, « *Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, le plan local d'urbanisme peut tenir lieu de plan de déplacements urbains* » (C. urb., art. L. 151-44). Mais même élaboré par un EPCI compétent en matière d'organisation de transports urbains, le PLU n'a pas l'obligation d'intégrer le PDU. C'est seulement une faculté. En revanche, le législateur a exclu que le PLU vaille PDU s'il s'agit d'un PLU infracommunautaire au sens de l'article L. 154-1 du code de l'urbanisme, au sein du territoire d'un EPCI de « grande taille ».

Le PLU tenant lieu de PDU doit comporter « un programme d'orientations et d'actions » (POA). Ce « *programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains* ». L'existence de ce POA a des conséquences sur le rapport de présentation du PLU : celui doit expliquer les choix retenus par le POA (C. urb., art. L. 151-54).

En vertu de l'article L. 151-47, afin de poursuivre les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports, non seulement en application de l'article L. 151-47 le PLU doit impérativement comprendre des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques « *qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports* » ainsi qu'un ou plusieurs plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, applicables sur le territoire de l'EPCI, mais cela se traduit également par un contenu déterminé du règlement.

En effet, quant au paragraphe 4 de la sous-section 4 du règlement du PLU, il doit contenir des dispositions spéciales qui fixent « *les obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés, en tenant compte notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, de la destination des bâtiments, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation* » (art. L. 151-47).

Le règlement doit également déterminer « *des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. A l'intérieur de ces secteurs, il fixe un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation* » (art. L. 151-47).

#### ■ **Le PLUi élaboré par un EPCI non soumis à l'obligation d'approuver un PDU**

En vertu de l'article L. 151-48 du code de l'urbanisme, « *lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas soumis à l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains en application de l'article L. 1214-3 du code des transports élabore un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains, ce plan comprend un programme d'orientations et d'actions et, si nécessaire, des dispositions relatives aux transports et déplacements dans les orientations d'aménagement et de programmation* ».

Cela signifie *a contrario* que si le PLU comprend nécessairement un POA (dont le rapport de présentation doit exposer les raisons ; C. urb., art. L. 151-45), en revanche, ses OAP n'ont à porter sur les transports et déplacements que si c'est « nécessaire ». Surtout, l'article L. 151-48 ne rend pas obligatoirement des dispositions dans le règlement pour les concrétiser et il n'en définit pas le contenu. Toutefois, cet article n'interdit pas que le paragraphe 4 de la sous-section 4 du règlement du PLU contienne des dispositions mettant en œuvre les choix de l'auteur du PLU en matière de déplacements urbains.

## **5. L'incidence des conditions de desserte par les transports publics réguliers**

Indépendamment des conséquences qu'elles ont au titre de leur prise en compte lors de l'élaboration du PDU ou des orientations d'aménagement et de programmation portant sur les transports et les déplacements, les conditions de desserte par les transports publics réguliers ont des incidences sur la détermination des exigences en matière de stationnement alors même que la commune n'est pas couverte par un PDU ou que son PLU n'est pas élaboré par un établissement public de coopération intercommunale.

Ces incidences sont de deux sortes, sachant que leur application doit compter avec les dérogations au PLU autorisées par l'article L. 152-6 du code de l'urbanisme.

**a) Les limites minimales et maximales d'aires de stationnement résultant du SCOT**

Tout d'abord, l'article L. 141-15 du code de l'urbanisme prévoit que le document d'orientation et d'objectifs que comporte le SCOT « *peut préciser, en fonction de la desserte des transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :*

*1° les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ;*

*2° les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer. »*

Sachant que ces obligations minimales ne s'imposeront pas dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains.

**b) Les limites maximales posées en raison d'une desserte suffisante par des transports publics**

Ensuite, en vertu de l'article L. 151-32, « *lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation* ».

Ainsi, même en l'absence de PDU, après avoir démontré, dans le rapport de présentation, que les transports publics sont suffisants, ce qui ne sera pas toujours aisé à démontrer, le règlement peut interdire aux constructeurs de réaliser plus de places de stationnement pour les véhicules motorisés de tout type que le plafond qu'il fixe. Cette faculté est toutefois exclue si la construction a pour destination l'habitation, ce qui comprend le logement et l'hébergement. Evidemment, le règlement pourra instaurer ce plafond non pas uniformément sur le territoire couvert par le PLU, mais sur les secteurs qui, précisément, sont assez desservis.

Toutefois, le législateur n'a pas oublié les constructions destinées à l'habitation, mais il n'a pas laissé aux auteurs du PLU la compétence de limiter les places de stationnement qui leur sont attachées : il a lui-même fixé le ratio. En effet, pour les constructions destinées à l'habitation (autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 pour lesquels il existe un régime spécial, cf. supra), situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement (C. urb., art. L. 151-36). Parce que cette limitation des aires des stationnements affecte le domicile et donc le droit à la vie privée, le législateur l'a soumise à plus de conditions que la restriction autorisée par l'article L. 151-32 : il a spécifié le type de transports collectifs dont la capacité suffisante légitime de limiter le nombre de places de stationnement des voitures. Et si le PLU contient des règles imposant des places dépassant ce plafond de une aire de stationnement par logement, elle n'est pas opposable aux demandes d'autorisations d'urbanisme.

**c) Les dérogations au PLU**

Dans les communes appartenant à une « zone tendue », l'article L. 152-6 du code de l'urbanisme permet de déroger au PLU, notamment en matière de réalisation d'aires de stationnement. Indirectement, cet article influence la rédaction du règlement à propos de ces aires. En effet, leurs auteurs des PLU peuvent être tentés de se montrer exigeants quant aux obligations de création d'aires de stationnement, sachant que leurs services instructeurs pourront faire jouer les dérogations, si le projet pour lequel l'autorisation est sollicitée entre dans le champ d'application de l'article L. 152-6 du code de l'urbanisme.

Selon cet article, dans sa version datant de la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 :

*« Dans les communes appartenant à une zone d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants figurant sur la liste prévue à l'article 232 du code général des impôts et dans les communes de plus de 15 000 habitants en forte croissance démographique figurant sur la liste prévue au dernier alinéa du II de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, il peut être autorisé des dérogations au règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu, dans les conditions et selon les modalités définies au présent article.*

*En tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation dans un objectif de mixité sociale, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée : [...]*

*2° Déroger aux règles relatives à la densité et aux obligations en matière de création d'aires de stationnement pour autoriser la surélévation d'une construction achevée depuis plus de deux ans, lorsque la surélévation a pour objet la création de logement ou un agrandissement de la surface de logement. [...];*

*3° Déroger aux règles relatives à la densité et aux obligations en matière de création d'aires de stationnement pour autoriser la transformation à usage principal d'habitation d'un immeuble existant par reconstruction, rénovation ou réhabilitation, dans la limite du gabarit de l'immeuble existant ;*

*4° Déroger en tout ou partie aux obligations de création d'aires de stationnement applicables aux logements lorsque le projet de construction de logements est situé à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, en tenant compte de la qualité de la desserte, de la densité urbaine ou des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement existantes à proximité ».*

Grâce à l'article L. 152-6, l'autorisation peut entièrement dispenser le pétitionnaire de toute obligation de réalisation d'aires de stationnement ou réduire l'importance de cette obligation. Cet article n'exclut pas une dérogation à la hausse, mais ce n'est pas du tout son esprit et ce serait contraire aux dispositions du RNU qui fixent des plafonds en matière d'aires de stationnement.

## 6. Les dispositions propres aux véhicules électriques

L'article L. 151-31 ouvre une faculté de réglementation du stationnement.

En effet, selon cet article, « *lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret* ».

Cette disposition appelle plusieurs remarques.

Premièrement, si le PLU ne prévoit pas un pourcentage différent, l'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est limitée que de 15 % dès lors que les projets des constructeurs prévoient une mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage.

Deuxièmement, on relèvera que cette disposition ne prévoit pas des places exclusivement réservés à ce type de véhicules écologiques. Des places pouvant accueillir des véhicules « ordinaires » et des véhicules « écologiques » permettraient de bénéficier de ce régime.

Troisièmement, une disposition du PLU qui remplacerait ces 15 % par un nombre moindre ne serait pas opposable aux pétitionnaires.

Quatrièmement, le PLU peut prévoir un pourcentage plus élevé.