

>> L'ÉCRITURE DE L'ARTICLE 12 DU RÈGLEMENT DES PLU

Yves Pittard, avocat honoraire

Fiche 2

L'ENCADREMENT NORMATIF DU CONTENU DE L'ARTICLE 12

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, figurent la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, l'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

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

À l'inverse, les rédacteurs de l'article 12 peuvent se voir imposer des planchers. Il en va ainsi, dans certains cas, en ce qui concerne les obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés (voir *infra* 3). De même, l'arrêté du 1^{er} 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.

1. Les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État

L'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme dispose : « *il ne peut, nonobstant toutes dispositions du plan local d'urbanisme, 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'État. Les plans locaux d'urbanisme peuvent en outre ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements.*

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 hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond fixé par décret en conseil d'État ».

Cette disposition commande trois observations :

- Il est souhaitable que les rédacteurs de l'article 12 n'imposent pas, pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, 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.

- Le règlement peut ne pas subordonner la réalisation de programmes de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État à la création d'emplacements de stationnement.

Il s'agit là d'une simple possibilité offerte aux rédacteurs de l'article 12. Aussi, faute pour eux de prévoir expressément cette exonération, les logements visés par le premier alinéa de l'article L. 123-1-3 seront soumis aux prescriptions de droit commun applicables aux habitations (dans la limite toutefois d'une place par logement).

- 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 SHON.

L'article R. 111-6, quant à lui, après avoir posé à nouveau ce principe, strictement dans les mêmes termes, précise qu'en cas de création de SHON, l'exonération ne joue que dans la limite d'un plafond de 50 % de celle existant avant le début des travaux.

Les dispositions de cet article, on le sait, ont perdu leur caractère d'ordre public et ne sont donc que plus applicables dans les territoires dotés d'un PLU. Ces territoires n'en demeurent pas moins soumis aux dispositions du deuxième paragraphe de l'article L. 123-1-3. Toutefois, aussi bien pour simplifier la tâche des opérateurs et des services instructeurs, que pour éviter toute discussion relativement à l'applicabilité du plafond fixé par le décret n°99-266 du 1^{er} avril 1999, codifié sous l'actuel article R. 111-6, il est souhaitable de prévoir expressément à l'article 12 du règlement du PLU que n'est pas exigée la réalisation d'aires de stationnement, y compris en cas de création de SHON (dans la limite d'un plafond de 50 % de celle existant avant le commencement des travaux), lorsque les travaux projetés ont pour objet la transformation ou l'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État.

2. Les équipements commerciaux et cinématographiques

L'article L. 111-6-1 du code de l'urbanisme dispose : « *nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme, l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexe d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale [...] ne peut excéder une fois et demie la surface hors œuvre nette des bâtiments affectés au commerce.*

Lorsqu'un équipement cinématographique soumis à l'autorisation prévue [...] n'est pas installé sur le même site qu'un commerce soumis aux autorisations d'exploitation commerciale [...] l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes de cet équipement cinématographique ne doit pas excéder une place de stationnement pour trois fauteuils ».

Ces plafonds (qui concernent, non le nombre des emplacements de stationnement, mais leur emprise au sol) ont pour vocation d'assurer une utilisation économe de l'espace, en évitant qu'à la périphérie des villes se développent de gigantesques espaces « imperméabilisés » destinés au stationnement des véhicules des clients.

Compte tenu de l'insertion dans l'article du code de la formule « *nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme* », il y a lieu, lors de l'écriture de l'article 12, de prendre en compte les limitations voulues par le législateur et de ne

pas prescrire pour les équipements commerciaux et cinématographiques des exigences en matière de stationnement qui les méconnaîtraient.

3. L'incidence du plan de déplacements urbains

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme dispose : « *lorsque le plan de déplacements urbains a délimité [...] des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, le plan local d'urbanisme respecte ces limitations et, le cas échéant, fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation* ».

Cette disposition, dans le prolongement de l'article L. 123-1 aux termes duquel le plan local d'urbanisme doit être compatible avec le plan de déplacements urbains, tire la conséquence de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (loi LOTI) modifiée par la loi SRU qui, en son article 28-1-2, prévoit 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 des 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 l'habitation. Il 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* ».

Ce dispositif appelle deux observations.

- En premier lieu, alors que l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme a institué un rapport de simple compatibilité entre le PDU et le PLU, la loi LOTI impose, en réalité, une obligation de conformité entre les prescriptions de l'article 12 fixant les exigences en matière d'aires de stationnement et le contenu du PDU.
- En second lieu, s'agissant du stationnement des véhicules non motorisés, c'est un plancher que, cette fois, le PDU peut imposer aux rédacteurs du règlement du PLU¹.

Il résulte des explications qui précèdent que, pour la détermination de l'ampleur des exigences prescrites par l'article 12, il incombe aux rédacteurs du règlement de prendre en compte le PDU, s'il existe, et de veiller au respect des plafonds et planchers qu'il peut comporter dans certains périmètres.

¹ La possibilité de fixer un tel plancher n'est d'ailleurs nullement prévue par le code de l'urbanisme.