>> LE STATIONNEMENT DANS LE REGLEMENT DU PLU

SOUS FICHE 1
OBSERVATIONS GENERALES SUR LES PRESCRIPTIONS FIXANT LES EXIGENCES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT

Vivian Laugier, Maître de conférences en droit public à l'Université de Lorraine

Les dispositions consacrées au stationnement dans le règlement du PLU figurent respectivement aux articles L. 151-30 à L. 151-37 et R. 151-44 à R. 151-46 du code de l'urbanisme pour les parties législative et réglementaire. Ces dispositions visent en particulier à fixer les exigences susceptibles d'être imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement.

L'article R. 151-44 rappelle l'enjeu de ces obligations : « *assurer le stationnement des véhicules motorisés ou des vélos hors des voies publiques, dans le respect des objectifs de diminution de déplacements motorisés, de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et de réduction de la consommation d'espace ainsi que de l'imperméabilisation des sols* ». En toute logique, c'est à partir de ces considérations qu'il devra être justifié desdites obligations dans le rapport de présentation.

1. Une approche rationnelle de l'ampleur des exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement

Telles que définies initialement par les POS, les exigences en matière de stationnement étaient, le plus souvent, jugées excessives par les opérateurs.

Indépendamment du surcoût important qui en résultait parfois pour eux (notamment le cuvelage des parkings en sous-sol), ils faisaient fréquemment valoir qu'il leur était souvent impossible de vendre aux acquéreurs d'appartements la totalité des emplacements réalisés. Il leur était en revanche parfaitement loisible de les vendre à des tiers.

De plus, le renchérissement des projets du fait des exigences en matière de stationnement posées par certains documents d'urbanisme compliquait la réalisation de logements sociaux.

La loi SRU a imposé aux auteurs des documents d'urbanisme une approche plus rationnelle des exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement. Cette approche a d'abord été accentuée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ainsi que par la loi ALUR du 24 mars 2014. Elle s'est ensuite considérablement amplifiée : la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a substitué le plan de mobilité au plan de déplacements urbains ; la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 a assigné à l'action des collectivités publiques un objectif d'absence d'artificialisation nette des sols et crée un régime d'équipement des parcs de stationnement ; la loi du 10 mars 2023 a imposé l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les grands parcs extérieurs ; la loi du 26 novembre 2025 a, enfin, assouplit une partie des obligations pesant sur les constructeurs.

D'une façon générale, il est apparu au législateur que la détermination de l'ampleur des aires

de stationnement pouvait constituer un instrument efficace au service des objectifs énoncés à l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme, placés sous le signe du *« respect des objectifs du développement durable »*. Plusieurs de ces objectifs intéressent directement le stationnement : « besoins en matière de mobilité », « diminution des obligations de déplacements motorisés », « lutte contre l'artificialisation des sols ».

Plus concrètement, si les auteurs du PLU veulent favoriser l'utilisation des transports collectifs, il devient paradoxal d'imposer aux constructeurs la réalisation des aires de stationnement, lesquelles constituent par ailleurs un frein à la densification recherchée par le législateur.

C'est dans cette perspective et avec ce souci qu'il a été prévu, dans certaines hypothèses, d'imposer une limitation à ces exigences, et ce, par la fixation de plafonds (voir sous-fiche 2).

La possibilité de mutualisation des places de stationnement participe également de cet effort de rationalisation des places de stationnement. Elle emprunte aujourd'hui deux voies distinctes : celle du règlement, qui peut minorer les obligations « quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement » (art. R. 151-45, 2°) ; et, depuis la loi du 26 novembre 2025, celle de l'autorisation individuelle, le bénéficiaire d'un permis portant sur « au plus dix logements » pouvant être tenu quitte de ses obligations « en ayant recours à une aire de stationnement mutualisée, dans les conditions définies par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'urbanisme » (art. L. 151-33, al. 3).

Le renforcement des exigences écologiques – notamment la préoccupation de limiter l'artificialisation des sols – influence aussi les règles relatives au stationnement. Cela se traduit aussi bien par la possibilité de fixer des règles relatives aux caractéristiques des aires de stationnement qui contribueront à limiter l'imperméabilisation des sols que par la possibilité, à travers le règlement du PLU, d'inciter au développement de transports alternatifs à l'usage individuel de l'individuel de l'automobile ou pour le moins à l'utilisation de véhicules « propres ». En dehors du PLU, l'article L. 111-19-1 du code de l'urbanisme impose désormais aux parcs de stationnement extérieurs de plus de cinq cents mètres carrés des dispositifs de perméabilité et d'ombrage. En outre, l'article 40 de la loi du 10 mars 2023 impose des ombrières photovoltaïques aux parcs extérieurs de plus de mille cinq cents mètres carrés. Ces deux textes précisent que « l'application des règles des plans locaux d'urbanisme ne peut avoir pour effet d'interdire ou de limiter l'installation des dispositifs » qu'ils prévoient.

2. Caractère d'ordre public des dispositions concernant le stationnement dans le RNU

Que le projet entre dans le champ d'application du permis de construire ou de la déclaration préalable, l'article R. 111-25 du RNU prévoit que peut être imposée « *la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux caractéristiques du projet* ».

Depuis le 1er janvier 2016 (décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015), cette disposition présente un caractère d'ordre public. Ainsi, même si le PLU prévoit des dispositions relatives au stationnement, l'article R. 111-25 est opposable à une demande d'autorisation d'urbanisme.

Toutefois, cet article limite lui-même le nombre de places de stationnement que l'administration peut exiger, mais seulement pour la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État.

L'article R. 111-25 précise en effet que qu'il « *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'État.* »

Par ailleurs, « *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'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface de plancher existant avant le commencement des travaux* ».

3. Délimitation du contenu des fiches

Étant insérées dans une série consacrée à l'écriture de l'ensemble des articles du règlement du PLU, les présentes fiches verront leur contenu, pour l'essentiel, limité aux problèmes posés par l'expression juridique des obligations imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement.

En conséquence, les difficultés qui peuvent survenir relativement à la mise en œuvre des prescriptions législatives et réglementaires, à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisation d'occupation du sol, ne seront envisagées que dans la mesure où il est possible de les prévenir par une rédaction appropriée du règlement.

En revanche, resteront en dehors du cadre de l'étude celles qui peuvent surgir quelle que soit la rédaction retenue. Il n'en va plus ainsi, du moins en partie, du recours aux solutions de remplacement prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 151-33 du code de l'urbanisme en cas d'impossibilité de réaliser les aires de stationnement prescrites (v. sous-fiche 2). Depuis la loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, en effet, *« le règlement précise les conditions d'application »* de cet alinéa, *« qui peuvent être différentes selon les secteurs et les types de bâtiments »*. Cette question relève donc désormais de l'écriture du règlement

Ne seront pas non plus examinées les difficultés qui peuvent survenir en cas de division, sans changement de destination, d'un immeuble à usage d'habitation existant. En effet, dans cette hypothèse, la division n'est soumise à aucun contrôle préalable de l'autorité administrative, de telle sorte que ne peut être que pénale la sanction de la non-prise en compte des incidences de la division sur les exigences en matière d'aires de stationnement.

Au nombre des difficultés que peut susciter l'application des prescriptions en matière de stationnement, peut également être mentionnée celle à laquelle sont confrontés les services instructeurs dès lors que les plans des bâtiments ne constituent pas une pièce susceptible d'être légalement exigée du pétitionnaire. Il leur est donc difficile, voire impossible de s'assurer du respect des exigences réglementaires[1].

[1] À cet égard, on peut d'ailleurs noter que le juge (administratif ou pénal) ne se borne pas à vérifier si le nombre des emplacements prévus ou réalisés correspond bien à l'exigence réglementaire. Il prend également en compte leurs dimensions et leur configuration pour s'assurer qu'ils sont effectivement utilisables (CE, 14 décembre 1992, *époux Léger*, n° 106685 : Lebon 444).