>> LE STATIONNEMENT DANS LE RÈGLEMENT DU PLU

SOUS-FICHE 2
L'ENCADREMENT DES EXIGENCES EN MATIÈRE D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

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 », ainsi que « *la réduction des émissions de gaz à effet de serre [et] l'économie des ressources fossiles* » (c. urb., art. L. 101-2). Depuis la loi du 22 août 2021, l'action des collectivités publiques doit en outre viser à lutter contre l'artificialisation des sols, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette à terme.

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 notamment par la fixation de plafonds.

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

Le PLU, s'il ne tient pas lieu de plan de mobilités (PDM), 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. En ce sens, l'article R. 151-44 dispose 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 présent paragraphe ».*

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 (C. urb., art. R. 151-45, 1°). Ce n'est, là-encore, pas une obligation, mais une faculté. Si elle est mobilisée, se pose la question de la définition des « types » et de leurs « principales caractéristiques ». Cela peut comprendre leurs dimensions, leur caractère ouvert ou non, enterré ou non, etc.

Ces obligations n'ont pas à être uniformes sur tout le territoire couvert par le PLU, le règlement pouvant « 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°). Cette possibilité 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 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. 151-21), 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 pour les constructeurs concernés), comme l'article R. 151-45 2°, de minorer les obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés.

Depuis la loi du 26 novembre 2025, la mutualisation peut aussi prendre une autre forme, qui échappe cette fois au règlement : pour « les opérations prévoyant la création d'au plus dix logements », le bénéficiaire de l'autorisation « peut être tenu quitte des 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). La mise en œuvre de ce mécanisme relève ainsi de l'appréciation du pouvoir instructeur, ce qui suppose de le saisir en amont, en démontrant notamment que la mutualisation couvre les pics d'occupation. Par exemple, avec deux places exigées par logement, une opération de huit logements peut être dispensée de ses seize places grâce à un parc voisin.

b) Les obligations minimales pour les vélos

Lorsque le règlement consacre des dispositions au stationnement des véhicules motorisés, « il fixe des obligations suffisantes pour les vélos, pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues à l'article L. 113-18 du code de la construction et de l'habitation » (c. urb., art. L. 151-30). Ces obligations ont été très largement renforcées au cours des dernières années. Un règlement qui exigerait des places de stationnement automobile sans prévoir d'obligations pour les vélos serait, sur ce point, entaché d'illégalité. Ces obligations doivent en outre être « suffisantes », ce qui exclut des exigences purement symboliques.

Le code de la construction et de l'habitation astreint le constructeur d'un ensemble d'habitations, d'un bâtiment industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail, d'un bâtiment accueillant un service public ou d'un ensemble commercial ou accueillant un cinéma, dès lors qu'ils sont équipés de places de stationnement individuelles, à les doter « des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos ». Les articles L. 113-19 et L. 113-20 étendent cette exigence, respectivement, aux travaux sur les parcs de stationnement annexes et aux bâtiments tertiaires existants comprenant au moins 10 places. Il peut toutefois être dérogé aux obligations de ces deux derniers articles lorsqu'aucun espace disponible susceptible d'accueillir les infrastructures n'est accessible à un cycliste depuis l'espace public, sauf si l'accès peut être « raisonnablement adapté ».

Quand l'obligation de prévoir des emplacements de stationnement de vélo existe, le PLU doit fixer la surface par emplacement et le nombre minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos sont fixés en « fonction du nombre de logements et de pièces principales, de l'effectif des travailleurs, de l'effectif des agents ou usagers, ou de la capacité du parc de stationnement selon la catégorie de bâtiments » (CCH, art. R. 113-18). Les infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent disposer au minimum de deux emplacements, étant précisé que chaque emplacement induit une surface de stationnement de 1,5 m^2 au minimum, hors espace de dégagement. En dehors de cette règle, le nombre minimal d'emplacements obligatoires dépend du type de bâtiment. Les valeurs sont fixées par un tableau annexé à l'arrêté du 30 juin 2022 (reproduit en annexe de cette sous-fiche).

Les caractéristiques de ces infrastructures varient également. Nonobstant les éléments spécifiques à certaines constructions (par exemple, nécessité d'un accès sécurisé pour les ensembles d'habitations), elles doivent comporter des dispositifs permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. Elles doivent également être situées ou réparties sur la même unité foncière, de préférence au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol du parc de stationnement, du bâtiment ou de l'ensemble d'habitations (CCH, R. 113-12). Cette localisation au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol est une recommandation du PLU : celui-ci peut faire un autre choix sans être illégal. Lorsque le règlement comporte des obligations de réalisation d'aires de stationnement, il peut « en préciser le type ainsi que les principales caractéristiques » (art. R. 151-45, 1°).

Depuis la loi du 26 novembre 2025, le stationnement des vélos n'est plus seulement une charge supplémentaire : il constitue la contrepartie d'une réduction possible des obligations relatives aux véhicules motorisés (art. L. 151-30-1 et L. 152-6-1). Ainsi, en tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, *« par décision motivée, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement ».*

c) Les plafonds « écologiques » et les seuils relatifs à l'accessibilité

Les rédacteurs des dispositions relatives au stationnement peuvent se voir imposer des plafonds et quelques seuils.

Les plafonds écologiques varient en fonction du type de construction et/ou de logements. L'expression tend à expliquer que les limitations posées par le règlement visent à limiter la consommation de l'espace et à encourager l'usage des transports collectifs.

L'article L. 151-34 du Code de l'urbanisme prévoit ainsi que le règlement du PLU *« peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, de logements locatifs intermédiaires, de logements faisant l'objet d'un bail réel solidaire, d'un logement-foyer, d'établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et de résidences universitaires ».* Le cas échéant, le rapport de présentation du PLU doit justifier ce choix, notamment au regard des besoins réels de stationnement des publics concernés.

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 huit 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'obligation de rendre accessible aux personnes handicapées une partie des places de stationnement automobile accessible aux personnes valides résulte aujourd'hui des articles R. 162-1 (bâtiments d'habitation collectifs), R. 162-6 (maisons individuelles) et R. 162-9 (établissements recevant du public et installations ouvertes au public) du code de la construction et de l'habitation. Ces exigences s'imposent au constructeur.

2. Les règles spécifiques 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

Dans plusieurs hypothèses, pour des motifs différents, le législateur a prévu que le règlement puisse ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction (C. urb., art. L. 151-34). Il en va ainsi lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État (1°), de logements locatifs intermédiaires (1*bis*), de logements faisant l'objet d'un bail réel solidaire (1*ter*), d'un logement-foyer (1*quater*), des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées (2°) ou encore des résidences universitaires (3°).

Si le PLU opte néanmoins pour prescrire la réalisation de telles aires, sa marge de manœuvre est limitée, pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et les résidences universitaires, et ce de deux façons.

D'une part, l'article L. 151-35 dispose qu'il « ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées au 1° de l'article L. 151-34 la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement ni, pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 2° et 3° du même article L. 151-34 (établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et résidences universitaires), la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement ». Cette disposition conduit donc, indirectement, à imposer au règlement du plan de ne pas dépasser lesdits plafonds.

De ce dernier point de vue, 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 ».

Dans ces conditions, le PLU ne peut exiger la réalisation de plus de :
– une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État ;
– une aire de stationnement pour six places d'hébergement d'un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) ;
– une aire de stationnement pour six places d'hébergement d'une résidence universitaire.

D'autre part, pour les seuls logements mentionnés au 1° de l'article L. 151-34 (logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat), le plafond d'une aire de stationnement par logement est réduit à 0,5 lorsque ces logements « sont situés à moins de huit 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). Les établissements pour personnes âgées et les résidences universitaires ne sont plus concernés par cette réduction, puisqu'ils relèvent désormais du plafond de 0,5 quelle que soit leur localisation.

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.

c) Les autres plafonds légaux applicables aux logements existants

L'article L. 151-35-1, créé par la loi n° 2024-322 du 9 avril 2024 relative à l'habitat dégradé, dispose que *« nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement pour une opération de transformation ou d'amélioration d'immeubles faisant l'objet d'un arrêté de mise en sécurité ou de traitement de l'insalubrité pris en application des articles L. 511-11 ou L. 511-19 du code de la construction et de l'habitation ou inclus dans un îlot ou dans un ensemble cohérent d'îlots comprenant un tel immeuble, lorsque ladite opération a pour objet de faire cesser la situation ayant motivé la prise de l'arrêté ».*

L'article L. 151-36-1 écarte quant à lui toute obligation de réalisation d'aires de stationnement, *« nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme »*, pour *« les travaux de transformation ou d'amélioration effectués sur des logements existants qui n'entraînent pas de création de surface de plancher supplémentaire »*, lorsque ces logements sont situés dans une commune appartenant à une zone d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants figurant sur la liste prévue à l'article 1406 *bis* du code général des impôts ou dans une commune 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.

Ces deux plafonds réduisent sensiblement l'intérêt pour les auteurs du PLU d'édicter des règles spécifiques aux travaux sur constructions existantes à usage d'habitation, s'agissant des constructions visées aux articles susmentionnés.

3. Les équipements commerciaux et cinématographiques

Pour les équipements commerciaux, le PLU est soumis à deux séries de contraintes.

En premier lieu, les règles générales d'urbanisme réduisent la surface de plancher destinée aux places de stationnement utilisées par les clients des centres commerciaux et des complexes cinématographiques (C. urb., art. L. 111-19).

Afin de privilégier les transports publics, d'éviter que ces projets engendrent une excessive artificialisation des sols et, de ce fait, de tenter de rapprocher ces ensembles immobiliers des zones urbanisées, le législateur a fixé de façon impérative un nouveau plafond des espaces destinés aux places de stationnement utiles à ces commerces. Ainsi, 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. 217-7 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 »*.

Ce plafond des ¾ de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce s'impose dans le silence du PLU. L'article L. 111-19 précise qu'il s'applique également 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). L'article L. 151-37 offre toutefois la possibilité aux auteurs du PLU de 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.

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 ».

En second lieu, lorsqu'existe un schéma de cohérence territoriale, le PLU est contraint par le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique que comporte son document d'orientation et d'objectifs. Aux termes de l'article L. 141-6, ce document détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales, et « ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement ». Le même article ajoute que, « pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ».

Ces deux séries de 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, l'article L. 171-4 du code de la construction et de l'habitat impose aux constructions de bâtiments à usage commercial, industriel, artisanal ou administratif, de bureaux, d'entrepôt, aux hangars non ouverts au public faisant l'objet d'une exploitation commerciale, aux hôpitaux, aux équipements sportifs, récréatifs et de loisirs, aux bâtiments scolaires et universitaires et aux parcs de stationnement couverts accessibles au public, lorsqu'elles créent plus de cinq cents mètres carrés d'emprise au sol, d'intégrer « soit un procédé de production d'énergies renouvelables, soit un système de végétalisation (…), soit tout autre dispositif aboutissant au même résultat ». L'obligation s'étend aux extensions et aux rénovations lourdes de plus de cinq cents mètres carrés d'emprise au sol. Elle est réalisée en toiture sur une proportion minimale croissante : au moins 40 % à compter du 1er juillet 2026, puis 50 % à compter du 1er juillet 2027. Le même article prévoit en outre, en ce qui concerne plus particulièrement le stationnement, que *« les parcs de stationnement non couverts de plus de 500 mètres carrés associés aux bâtiments ou aux parties de bâtiments doivent également, lorsqu'ils sont prévus par le projet, intégrer sur au moins la moitié de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation ».*

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 mobilité

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 mobilité (PDM).

Or, l'article L. 1214-4 du code des transports prévoit, quant à lui, que « *le plan de mobilité 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 mobilité « *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 PDM et celle où le PLU vaut PDM.

a) Le PLU distinct du PDM

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 PDM, et cela dans un rapport de quasi-conformité, c'est bien un rapport de simple compatibilité avec le PDM qui s'impose désormais aux auteurs du PLU (C. urb., art. L. 131-4 4°) : compatibilité très contraignante toutefois, puisque le PDM fixe des exigences chiffrées.

Pour la détermination de l'ampleur des exigences prescrites par le règlement du PLU, il incombe à ses rédacteurs d'intégrer le PDM, 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 PDM

En vertu de l'article L. 151-48 du Code de l'urbanisme et de l'article L. 1214-3 du Code des transports, le PDM 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 PDM. En dessous de ce seuil démographique, c'est de façon facultative également que le PLU comprend des dispositions valant PDM. Le contenu du PLU varie selon les situations. Il est plus complet et son règlement s'en trouve enrichi si le PLUi tient lieu de PDM.

▪ Le PLUi tenant lieu de PDM élaboré par un EPCI tenu d'élaborer un PDM

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 mobilité »* (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 PDM. C'est seulement une faculté. En revanche, le législateur a exclu que le PLU vaille PDM 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 PDM 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 mobilité* ». 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, 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.

Dans ce cadre, le règlement du PLU 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 à l'article L. 113-18 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 PDM

En vertu de l'article L. 151-48 du code de l'urbanisme, *« lorsqu'une communauté de communes de moins de 30 000 habitants élabore un plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité en application de l'article L. 1214-3 du code des transports élabore un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité, ce plan comprend un programme d'orientations et d'actions et, si nécessaire, des dispositions relatives à l'habitat ou 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 obligatoires des dispositions dans le règlement pour concrétiser ces OAP et il n'en définit pas le contenu. Toutefois, cet article n'interdit pas que le 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 PDM 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 PDM ou que son PLU n'est pas élaboré par un établissement public de coopération intercommunale.

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

a) L'incidence du SCOT

L'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale, entrée en vigueur le 1er avril 2021, a refondu le contenu du SCOT. À la différence de ce que permettait l'ancien article L. 141-15 du code de l'urbanisme, le SCOT ne peut plus imposer directement au plan local d'urbanisme des normes chiffrées en matière de stationnement[1].

Le SCOT est néanmoins susceptible d'exercer une influence indirecte. Cette influence se manifeste de trois façons.

Tout d'abord, par l'intermédiaire des orientations de la politique de mobilité, que le document d'orientation et d'objectifs fixe *« dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile »* (art. L. 141-7, 3°) ;

Ensuite, par le biais des objectifs chiffrés de densification, arrêtés *« en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs »* (art. L. 141-7, 5°).

Enfin, et s'agissant plus spécifiquement du commerce, par l'intermédiaire du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique, dont les conditions d'implantation privilégient *« l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement »* (art. L. 141-6).

De ce triple point de vue, les auteurs du PLU disposent d'une marge d'appréciation qu'ils n'avaient pas sous l'empire de la rédaction antérieure de l'article L. 141-15. Il leur appartient néanmoins de justifier la cohérence de leurs choix avec les orientations de mobilité du schéma.

1

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

En vertu de l'article L. 151-32 du code de l'urbanisme, *« 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 PDM, après avoir démontré, dans le rapport de présentation, que les transports publics sont suffisants, 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. Évidemment, 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 huit cent 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 d'une aire de stationnement par logement, elle n'est pas opposable aux demandes d'autorisations d'urbanisme.

c) Les dérogations au PLU

En vertu de l'article L. 152-6 du code de l'urbanisme, *« des dérogations au règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu peuvent être autorisées, dans les conditions et selon les modalités définies au présent article »*, notamment en matière de réalisation d'aires de stationnement.

Depuis la loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, ces dérogations ne sont plus réservées aux communes appartenant à une zone d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants ou aux communes de plus de 15 000 habitants en forte croissance démographique : elles peuvent être accordées sur l'ensemble du territoire.

Indirectement, cet article influence la rédaction du règlement à propos de ces aires. En effet, les 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 cet article.

Ainsi, en tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut :

« 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 d'une

majoration de 30 % 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 800 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 […] ;

5° bis Déroger aux obligations de création d'aires de stationnement applicables aux logements pour les travaux de transformation ou d'amélioration effectués sur des logements existants qui n'entraînent pas de création de surface de plancher supplémentaire supérieure à 30 % de la surface existante ;

Pour les opérations de réhabilitation d'immeubles en centre-ville, la collectivité compétente peut, par délibération motivée, déroger à l'obligation de création de places de stationnement prévue par le règlement du plan local d'urbanisme ».

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.

La loi du 26 novembre 2025 a aussi étendu le 2° de l'article L. 152-6, qui permet désormais de déroger à l'ensemble du règlement – donc aussi aux obligations de stationnement – pour autoriser la surélévation d'une construction achevée depuis plus de deux ans en vue de créer des logements ou d'agrandir la surface de logement. Elle a aussi créé deux nouvelles dérogations :

D'une part, dans les zones d'activité économique, au profit de projets de logements ou d'équipements publics, l'autorité compétente peut notamment déroger « aux obligations en matière de stationnement » (art. L. 152-6-7) ;

D'autre part, dans les zones U et AU, elle peut déroger aux règles du PLU pour des opérations de logements destinés spécifiquement aux étudiants (art. L. 152-6-8).

Lorsque l'autorité compétente n'est pas le maire, ces dérogations requièrent en principe l'accord de celui-ci (art. L. 152-6-10).

6. Les dispositions propres aux véhicules électriques

Selon l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme, *« lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 30 % 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 ou si une aire de covoiturage existe dans l'environnement immédiat de l'opération ».*

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 30 % dès lors que les projets des constructeurs prévoiront 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 réservées 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 30 % par un nombre moindre ne serait pas opposable aux pétitionnaires. Le PLU peut en revanche prévoir un pourcentage plus

Quatrièmement, et en tout état de cause, la mise en œuvre de cette réduction n'est pas sans difficultés pratiques. Le texte ne fixe aucun rapport entre le nombre de véhicules mis à disposition et l'ampleur de la réduction, si bien qu'un seul véhicule électrique en autopartage pourrait théoriquement déclencher la réduction de 30 % pour toute l'opération. Le texte ne règle pas davantage les modalités suivant lesquelles la réduction se combine avec les plafonds des articles L. 151-35 et L. 151-36 ou avec la conversion prévue à l'article L. 152-6-1, ni la durée de la mise à disposition. Les auteurs du PLU ont intérêt à préciser dans le règlement les modalités de calcul (base, arrondi, ordre d'application), sans pouvoir toutefois restreindre le bénéfice d'une réduction que la loi accorde de plein droit.

Enfin, on distinguera soigneusement cette minoration, qui relève du plan local d'urbanisme, de l'obligation de pré-équipement des emplacements de stationnement en vue de l'installation de points de recharge, qui n'en relève pas. Celle-ci est régie par les articles L. 113-11 à L. 113-15 du code de la construction et de l'habitation, qui constituent la section « Stationnement des véhicules électriques ». Le pré-équipement y est défini comme « la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » (art. L. 113-11). Dans ce cadre, si le règlement du PLU n'a pas compétence pour édicter de telles prescriptions, il doit en revanche être écrit de manière à ne pas en compromettre l'exécution.

ANNEXE
NOMBRE MINIMAL D'EMPLACEMENTS DESTINÉS AU STATIONNEMENT SÉCURISÉ DES VÉLOS

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Bâtiments neufs équipés de places de stationnement			
- Ensemble d'habitation - (un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)	Sans objet	Occupants	1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales
- Bâtiments à usage industriel ou tertiaire - constituant principalement un lieu de travail	Sans objet	Salariés	15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments accueillant un service public	Sans objet	Agents	15% de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
		Usagers	15% de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l' article L. 752-3 du code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	Sans objet	Clientèle	10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements

Bâtiments disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux			
- Ensemble d'habitation - (un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)	10	Occupants	1 emplacement par logement
- Bâtiments à usage industriel ou tertiaire - constituant principalement un lieu de travail	10	Travailleurs	10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	10	Agents	10% de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
	10	Usagers	10% de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l' ◎ article L. 752-3 du code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	10	Clientèle	10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 places

Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel			
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel	10	Travailleurs	10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment (pour la copropriété en application du I du R. 113-14)
	10	Travailleurs	Au maximum 10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans les locaux du copropriétaire selon les dispositions de l'article 2 du présent arrêté (pour l'application du II du R. 113-14)