>> LE STATIONNEMENT DANS LE REGLEMENT DU PLU

SOUS-FICHE 3
LES MODALITÉS DE FIXATION DE LA NORME

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

1. Observations générales

a) Degré de précision des règles en matière de stationnement

Les auteurs du règlement doivent prendre parti quant au degré de précision des règles qu'ils se proposent d'édicter.

Deux options s'offrent en effet à eux. Ils peuvent d'abord imposer des obligations strictement définies, en fonction du nombre de logements, de la surface de plancher, etc. Ils peuvent aussi, reprenant la formulation du RNU ou s'en inspirant, prévoir que le nombre des emplacements de stationnement devra répondre aux besoins de l'opération[1].

Il apparaît tout de suite que, dans la première hypothèse, il suffira, le plus souvent, pour les services instructeurs, d'effectuer un simple calcul mathématique. Dans la seconde, en revanche, il leur faudra procéder, au coup par coup, à une appréciation qui pourra s'avérer extrêmement délicate et donner largement prise à des contestations contentieuses.

Dès lors qu'il est légalement possible (voir ci-après) de fixer, dans une même zone, des règles différentes pour tenir compte de la destination des constructions, il peut parfaitement être envisagé de retenir une rédaction qui, pour certaines destinations, privera l'autorité administrative de toute possibilité d'appréciation et qui, pour d'autres, lui laissera une certaine latitude.

Par ailleurs, au-delà de la détermination d'exigences purement quantitatives, les rédacteurs du règlement peuvent aussi souhaiter imposer des obligations qualitatives. Cette seconde préoccupation se traduira par des exigences relatives à la plantation des aires de stationnement. Elle peut aussi se manifester par l'édiction d'une règle imposant la réalisation de la totalité (ou d'un certain pourcentage) des emplacements de stationnement dans le volume construit.

[1] L'article R. 111-25 du code de l'urbanisme prévoit que « Le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable peut imposer la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux caractéristiques du projet. ».

b) Différenciation des règles en matière de stationnement

En vertu de la lecture combinée des articles R. 151-2 et R. 151-33 du code de l'urbanisme, le règlement peut imposer, en matière d'emplacements de stationnement, des obligations qui ne sont pas définies de façon uniforme pour toutes les constructions. Il est ainsi notamment possible de les faire varier en fonction de leurs destinations et sous-destinations.

En revanche, il est interdit, à l'intérieur d'une sous-destination déterminée, d'introduire une quelconque différenciation fondée sur telle ou telle nature particulière de celle-ci. Par exemple, pour les constructions destinées au logement, il serait illégal d'édicter des prescriptions différentes, selon qu'il s'agit d'une construction individuelle ou d'un programme de logements collectifs[2], en dehors de celles prévues par la loi.

S'agissant des constructions relevant de la destination « commerce et activités de service », la marge de différenciation s'est élargie en raison de l'enrichissement de la nomenclature des sous-destinations. Celle-ci comprend aujourd'hui sept sous-destinations : artisanat et commerce de détail, restauration, commerce de gros, activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle, cinéma, hôtels, autres hébergements touristiques (art. R. 151-28, 3°). Dans ce cadre, le règlement peut légalement soumettre les hôtels et les autres hébergements touristiques à des obligations de stationnement distinctes, ce qui n'était pas possible auparavant. Il ne peut en revanche, à l'intérieur de chacune de ces sept sous-destinations, instaurer des différences selon la nature du commerce.

Outre une réglementation des places de stationnement en fonction des destinations et sous-destinations, l'article R. 151-33 du code de l'urbanisme paraît offrir la possibilité de différencier les obligations en matière d'aires de stationnement en fonction du « type d'activités que [le règlement] définit ». Cela permettrait au PLU d'être encore plus précis en affinant les dispositions relatives au stationnement en allant au-delà des distinctions entre les sous-destinations.

Une telle interprétation ne serait cependant pas sans risque car son fondement législatif ne parait pas évident : il est difficile d'indiquer avec précision et certitude quelle disposition législative fonde la compétence des auteurs du PLU à réglementer les types d'activités au sein des constructions, c'est-à-dire à limiter très fortement la liberté du commerce et de l'industrie et la liberté d'entreprendre. Certes, l'article L. 112-4 du Code de l'urbanisme prévoit que le PLU est opposable aux ICPE. Certes aussi l'article 152-1 dispose que « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques* ».

Mais ces dispositions ne règlent la question de la possibilité du PLU de réglementer les activités susceptibles d'être exercées dans une construction que pour les ICPE, et ceci seulement quand il en va de protection contre le bruit. Prévoir des obligations en matière d'aires de stationnement en fonction des types d'activités paraît donc risqué au regard du principe de liberté du commerce et de l'industrie.

Enfin, pour éviter toute difficulté et, notamment, couper court à toute interrogation sur le point de savoir s'il y a lieu ou non de prendre en compte, pour déterminer la norme qui sera alors appliquée à l'ensemble de l'opération, la destination principale de la construction, il est souhaitable que le règlement précise expressément que, chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des emplacements de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'elles la norme qui lui est propre.

---

[2] Pour les constructions à usage d'habitation, la seule différenciation possible est celle voulue par le législateur pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État (voir fiche 2-1).

c) Le dimensionnement des emplacements

Au-delà de la question du nombre des emplacements, il n'est pas exceptionnel qu'au contentieux se pose également celle de leur dimensionnement. Aussi, dans certains cas, il peut paraître utile de fixer dans le règlement la superficie qui doit être affectée à chacun d'eux, en y incluant leurs accès directs. De ce point de vue, la norme habituellement retenue est de 25 mètres carrés par emplacement.

d) Les conditions d'application des solutions de remplacement

Lorsque le bénéficiaire de l'autorisation ne peut pas réaliser lui-même les aires de stationnement prescrites, il peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant soit d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération (C. urb., art. L. 151-33, al. 2). Depuis la loi du 26 novembre 2025, il revient au règlement de préciser les conditions d'application de ces solutions, qui peuvent être différentes selon les secteurs et les types de bâtiments.

Plusieurs points méritent d'être fixés. D'abord, la distance maximale entre le parc et le terrain d'assiette, qui donne un contenu opérationnel à la notion de « proximité ». Ensuite, la durée minimale des contrats : la condition de « long terme » s'applique aussi bien aux concessions dans les parcs publics qu'aux contrats passés dans les parcs privés (CE, 7 mai 2026, *soc. Rovatti France*, n° 504464, B ; *Constr.-Urb*. 2026, comm. 63, note L. Santoni), et le règlement peut utilement préciser la durée à partir de laquelle elle est remplie. Enfin, les caractéristiques du parc et les justificatifs attendus du pétitionnaire : un contrat de location de places dans un jardin non aménagé ne vaut pas concession dans un « parc privé de stationnement » (CAA Nantes, 14 décembre 2021, n° 20NT03274, C+).

Le règlement peut également différencier ces conditions selon les secteurs, par exemple en fonction de l'offre de stationnement public existante. Les auteurs du PLU garderont à l'esprit que l'autorité compétente peut, par décision motivée, déroger aux règles ainsi fixées (C. urb., art. L. 152-6-1, al. 2).

2. Fixation d'une norme chiffrée

S'ils souhaitent simplifier la tâche des services instructeurs et limiter les risques de contestations contentieuses, les rédacteurs du règlement privilégieront la solution permettant une application quasi mathématique des obligations imposées en matière d'aires de stationnement. Cette solution n'implique d'ailleurs nullement une définition uniforme de celles-ci, qui ne tiendrait pas compte de la destination des constructions.

Ainsi, pour les constructions destinées à l'habitation, la norme peut être déterminée par référence soit à la surface de plancher, soit au nombre de logements.

Certes, les plafonds légaux applicables à l'habitation sont exprimés par logement. Toutefois, le nombre des logements créés ne figure dans le dossier de demande de permis de construire qu'en vue de la collecte d'informations statistiques (art. R. 431-34) et l'omission de cette information ne fait pas obstacle à ce que le dossier soit réputé complet (art. R. 431-4). Il en résulte que les services instructeurs risquent fort de ne pas pouvoir vérifier si est bien respectée la norme qui lierait le nombre des emplacements de stationnement à celui des logements.

Il paraît donc préférable de retenir la surface de plancher, et ce, d'autant plus que les besoins en emplacements de stationnement ne se trouveront alors pas modifiés, dans l'hypothèse d'une division ultérieure de la construction qui entraînerait une augmentation du

nombre des logements.

Les plans intérieurs ne figurant pas dans le dossier de demande de permis, il conviendra pour les services instructeurs de s'en tenir à la surface de plancher déclarée, quitte à procéder aux vérifications nécessaires au moyen d'un récolement effectué suite à l'achèvement des travaux.

Pour les constructions destinées à l'hébergement hôtelier et touristique, outre la surface de plancher, peut également être retenu, pour la fixation de la norme, le nombre des chambres.

Pour les constructions destinées à l'exploitation agricole, la référence à l'emprise, telle que définie par l'article R. 420-1, plutôt qu'à la surface de plancher, permet de mieux appréhender les besoins en matière de stationnement des véhicules.

De la même façon, pour les cinémas, la référence au nombre de fauteuils est vraisemblablement plus opérante que celle à la surface de plancher. L'article L. 111-20 dispose ainsi que, lorsqu'un établissement de spectacles cinématographiques n'est pas installé sur le même site qu'un commerce soumis à autorisation d'exploitation commerciale, l'emprise au sol des surfaces affectées à ses aires de stationnement annexes « ne doit pas excéder une place de stationnement pour trois places de spectateur ».

3. Absence de norme chiffrée

Le règlement peut, le cas échéant pour certaines des destinations seulement, ne pas fixer de norme chiffrée et prévoir, par exemple, que « le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ».

Dans ce cas, il appartiendra d'abord au pétitionnaire de déterminer le nombre des emplacements de stationnement nécessaires pour satisfaire cette exigence. Pour ce faire, il lui faudra prendre en compte la destination de la construction, sa situation géographique, les possibilités de fréquentation simultanées (foisonnement des emplacements). Ensuite, c'est à l'autorité administrative qu'incombera la vérification de l'adéquation entre les besoins à satisfaire et le nombre des emplacements prévus. Enfin, c'est au juge administratif que reviendra, le cas échéant, le soin de porter une ultime appréciation[3].

[3] CAA Nantes 27 juin 2007, SNC LIDL, req. n° 06NT02017.