



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

réglementation

Question écrite n° 80708

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer attire l'attention de Mme la ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité sur la suppression de la participation pour non réalisation d'aires de stationnement (PNRAS) depuis le 1er janvier 2015. L'acquittement de cette participation par les bénéficiaires d'un permis de construire dans les centres anciens les exonérant de leurs obligations en matière de stationnement, permettait jusqu'alors, pour les communes, de pallier le déficit de stationnement lors d'une réhabilitation d'immeubles situés en centre ancien protégé au titre de la législation sur les monuments historiques, secteur où notamment la transformation de rez-de-chaussée en garage n'est pas réalisable. La perception de cette participation permettait ainsi la réalisation de places de stationnement sur la commune tout en permettant la rénovation de biens en secteur sauvegardé, souvent dégradés. La suppression de cette participation va inéluctablement contraindre les collectivités à refuser toutes modifications aux permis de construire ou bloquer les projets de réhabilitation, en totale contradiction avec l'objectif de préservation du patrimoine bâti et de limitation de l'étalement urbain. En conséquence, il lui demande quelle mesure alternative et outils juridiques équivalents elle entend mettre en œuvre pour éviter que la question du stationnement ne soit un frein à de tels projets essentiels à la revitalisation des centres anciens.

Texte de la réponse

Le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) peut comprendre des prescriptions en matière de stationnement. Jusqu'au 31 décembre 2014, en cas d'impossibilité de satisfaire aux obligations en matière de stationnement, il pouvait être exigé du bénéficiaire d'une autorisation de construire une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement. À titre de rappel, la participation pour non réalisation d'aires de stationnement (PNRAS) ne pouvait être entendue comme une mesure supplétive. Elle ne devait être mise en œuvre qu'en dernier ressort, c'est-à-dire lorsqu'en premier lieu le pétitionnaire ne pouvait pas réaliser, pour des raisons techniques, les places requises par le plan local d'urbanisme sur le terrain d'implantation du projet ou sur un terrain situé dans l'environnement immédiat, et, en deuxième lieu, s'il se trouvait dans l'impossibilité d'acquérir des places dans un parc privé ou d'obtenir une concession dans un parc public. Ces dispositions existent toujours à l'article L. 151-33 du code de l'urbanisme. En outre, deux types de dispositifs permettant la délivrance de permis de construire, nonobstant leur incompatibilité avec les prescriptions relatives au stationnement, ont été mis en œuvre. En premier lieu, l'ordonnance no 2013-889 du 3 octobre 2013 relative au développement de la construction de logements a notamment créé l'article L. 152-6 du code de l'urbanisme, qui précise qu'il est possible de déroger aux obligations en matière de création d'aires de stationnement : - en cas de surélévation d'une construction achevée depuis plus de deux ans, lorsque cette surélévation a pour objet la création de logements ; - en cas de transformation à usage principal d'habitation d'un immeuble existant ; - en cas de construction de logements situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre. Cette dérogation ne peut s'appliquer que 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 ; dans les communes de plus de 15 000 habitants en forte croissance démographique figurant sur la liste prévue à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation ; ainsi

que dans les communes appartenant à une des zones d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants mentionnées à l'article 18 de la loi no 89- 462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs. En second lieu, la loi no 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises a fixé de nouvelles limites aux exigences du document d'urbanisme en matière de stationnement lié à l'habitation. Ainsi, il ne pourra être exigé, - plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'État, ainsi que lors de la construction d'établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et des résidences universitaires ; Cette limite est réduite à 0,5 si ces constructions sont situées à moins de 500 mètres de transports en commun et lorsque la qualité de la desserte le permet (article L. 151-35 du code de l'urbanisme), - plus d'une aire de stationnement pour les autres catégories de logements situés à moins de 500 mètres de transports en commun dès lors que la qualité de la desserte le permet (article L. 151-36 du code de l'urbanisme). Concernant le financement de nouvelles aires de stationnement publiques, celles-ci peuvent être financées via l'instauration d'une taxe d'aménagement (TA) à un taux majoré, notamment sur le secteur identifié, justifiée par les besoins en stationnement dans un secteur contraint. Dans ce cas, il appartient aux communes concernées d'engager une réflexion sur le taux de la taxe d'aménagement à prévoir dans ces secteurs. La construction de parcs publics de stationnement permettra ainsi de proposer aux opérations qui n'ont pas les places requises de disposer de concessions définies à l'article L. 151-33 précité, et donc de respecter les prescriptions du document d'urbanisme. Si le problème de stationnement est récurrent dans certains secteurs, un projet urbain partenarial (PUP) pourrait également être délimité et des conventions passées avec les opérateurs, ayant pour objet de contribuer partiellement au financement d'un parc public de stationnement nécessaire aux habitants. En conséquence, lorsqu'il s'agit de résoudre les problèmes de stationnement, les outils de financement (TA, PUP) existent. Pour ces raisons, il ne nous semble pas adéquat d'envisager un ajustement législatif. À terme, une évolution des prescriptions du plan local d'urbanisme pourrait être envisagée, afin de mettre en cohérence ces dispositions avec les possibilités techniques de réalisation d'aires de stationnement dans le secteur identifié.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 80708

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : Logement, égalité des territoires et ruralité

Ministère attributaire : Logement et habitat durable

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juin 2015](#), page 4263

Réponse publiée au JO le : [11 avril 2017](#), page 2978