

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 septembre 2013

## ACCÈS AU LOGEMENT ET URBANISME RÉNOVÉ - (N° 1329)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N ° 1047

présenté par

M. Baupin, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, Mme Bonneton,  
M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère,  
Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas

-----

**ARTICLE 64**

Substituer aux alinéas 46 à 52 les huit alinéas suivants :

« 7° L'article L. 123-1-12 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 123-1-12.* – Le règlement fixe les minima des obligations de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation.

« 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.

« Lorsque le plan local d'urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat.

« Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de plan de déplacements urbains, le règlement fixe les minima des obligations 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 au II de l'article L. 111-5-2 du même code. Il détermine 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 bureau. À 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.

---

« Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant du troisième alinéa, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

« En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1 du présent code.

« Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation. ».

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le développement des déplacements doux passe par une politique de stationnement adaptée qui doit trouver une traduction au niveau des PLU. Il est proposé que les obligations en matière de stationnement de vélos intégrées au code de la construction et de l'habitation par la loi portant engagement national en faveur de l'environnement de juillet 2010 constitue le minimum des obligations en matière de stationnement vélos imposées par les PLU aux constructeurs. Cela permet également une harmonisation des deux réglementations.

De plus, le plan local d'urbanisme (PLU) intercommunal peut également tenir lieu de plan de déplacements urbains lorsque l'établissement public de coopération intercommunale compétent est autorité organisatrice de transport urbain (PDU).

Il convient de tirer les conséquences de cette possibilité en prévoyant dans le code de l'urbanisme les dispositions concernant le plan de déplacements urbains qui figurent actuellement à l'article L. 12144 du code des transports pour une meilleure lisibilité des dispositions applicables. Ainsi, lorsque le PLU tient lieu de PDU, il fixe nécessairement des obligations minimales d'aires de stationnement pour les vélos.