



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## réglementation

Question écrite n° 81295

### Texte de la question

Mme Arlette Grosskost attire l'attention de Mme la ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité sur les conséquences de la suppression, à partir du 1er janvier 2015, de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement (PNRAS), spécialement dans les villes qui possèdent un centre ancien, protégé au titre de la législation liée à la préservation du patrimoine. Le paiement de cette participation permettait ainsi de pallier le déficit de stationnement lors de la réhabilitation d'immeubles, à l'occasion, notamment, de la création de logements nouveaux. En effet dans ces secteurs il n'est pas possible de transformer les rez-de-chaussée en garage et il existe peu de places de parking à vendre. La suppression de la PNRAS prévue à l'article 28 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 et son remplacement par la taxe d'aménagement répondait à un but de simplification mais cela va avoir pour résultat de bloquer les projets de réhabilitation d'immeubles et donc de rendre impossibles les opérations immobilières en secteur sauvegardé. Ainsi le risque de voir les centres-villes dépérir est réel. C'est le cas notamment de la ville de Colmar où se posera la question de la réaffectation de bâtiments à caractère historique appartenant à différents ministères et dont l'État envisage prochainement de se dessaisir. Elle lui demande s'il est opportun de décourager l'achat de tels biens par des investisseurs alors même que l'impossibilité d'obtenir une autorisation d'urbanisme pour leur reconversion ou leur réhabilitation est d'ores et déjà avérée. De plus, empêcher la création de logements en centre-ville est contradictoire avec la volonté affichée de limiter la consommation foncière et l'étalement urbain sur les espaces naturels. C'est pourquoi elle lui demande si un dispositif proche de la PNRAS pourrait être rapidement mis en place afin de rendre à nouveau possibles des projets de réhabilitation, sans que la question du stationnement ne soit un frein.

### 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 :** [Mme Arlette Grosskost](#)

**Circonscription :** Haut-Rhin (5<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 81295

**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 :** [16 juin 2015](#), page 4461

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