



OLIVIER BONNEAU



JEAN GOURDOU



CAMILLE MOROT-MONOMY

Mise à disposition en autopartage de véhicules électriques ou de véhicules propres : un outil intelligent pour réduire les obligations en matière de stationnement

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme prévoit que les obligations en matière de stationnement peuvent être réduites dans l'hypothèse où les constructeurs mettent à disposition des véhicules électriques ou propres en autopartage. Ce mécanisme mal connu peut s'avérer particulièrement favorable aux porteurs de projets et en phase avec les aspirations de notre époque. Afin d'encourager cette pratique, il apparaît utile de procéder à l'étude de son principe (I.) et de ses conditions (II.).

I. UN MÉCANISME SOUPLE

Une réduction des obligations dépendant des circonstances locales

Le dispositif est issu de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, introduit par voie d'amendement en première lecture devant le Sénat.

Cette disposition fait suite à un double constat :

- certains parcs de stationnement en copropriété seraient sous-utilisés ;
- le transport « collaboratif » constituerait un levier d'évolution vers des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme pose ainsi le principe d'une réduction de 15% minimum de l'obligation de stationnement en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques ou propres en autopartage.

Le principe légal n'a volontairement pas été détaillé par un décret car, selon une réponse ministérielle, cette démarche serait dépendante « du contexte local, qui peut changer d'une ville à l'autre et même d'un quartier à l'autre, de la localisation des projets, de leur taille, de leurs modalités de gestion, de la qualité de la desserte en transport collectif, de l'offre en véhicules en autopartage déjà disponible » (Rép. Min. n° 1366S, JO Sénat, 22.06.16, p. 10128).

II. DES MODALITÉS VARIABLES

Un pourcentage « plancher » de réduction des obligations

Il ressort également de la réponse ministérielle de 2019 précitée qu'est confié au porteur du projet le soin d'être moteur de la mise en place de ce mécanisme d'autopartage.

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme précise que les **15%** représentent un **minimum**.

En d'autres termes, **il est loisible au porteur du projet de proposer, dans le cadre de l'instruction, une réduction plus forte de ce pourcentage**, au regard des spécificités du projet et des équipements du quartier.

Dans l'hypothèse où un PLU ne prévoirait pas une réduction supérieure (un pourcentage inférieur étant inopposable car *contra-legem*), ou en cas d'échec d'une proposition prévoyant une réduction supérieure à 15% (*cf. infra*), **il apparaît que l'autorité compétente serait tout de même tenue d'accorder un permis de construire prévoyant deux places en autopartage tout en diminuant de 15% les obligations de stationnement prévues au PLU.**

Des modalités de gestion du service non soumises au droit de l'urbanisme

Une réponse ministérielle de 2019 précise qu'il ne revient pas non plus au PLU d'imposer des modalités d'application de l'article L. 151-31 : « ces modalités ne peuvent être inscrites dans le document d'urbanisme qui s'impose au permis de construire et dont l'objet est de fixer les règles d'occupation des sols et non de prévoir les modalités de gestion d'un service de mobilité » (Rép. Min. n° 19121, JO AN, 09.07.19, p. 6519).

Les modalités de gestion du service relèvent en effet de rapports de droit privé entre le pétitionnaire et son partenaire.

Du point de vue de la conformité aux règles d'occupation du sol, il nous semble que le pétitionnaire pourra se borner à joindre à sa demande de permis de construire un contrat qui permettrait de satisfaire à l'obligation de mise à disposition des véhicules en autopartage.

A cet égard, **la collectivité pourra s'assurer de la mise en œuvre pérenne des engagements du pétitionnaire à travers le contrôle de conformité.**

Un nombre de véhicules et une durée à définir

La réponse ministérielle de 2019 indique, s'agissant des modalités de gestion du service, que celles-ci « doivent par ailleurs s'inscrire dans le temps afin d'en garantir la pérennité ». En l'absence de précisions normatives, jurisprudentielles ou doctrinales, une attention particulière doit donc être portée à la **condition de durée**.

S'agissant du **nombre de véhicules**, la réponse ministérielle de 2019 précise qu'il n'est pas opportun de fixer à l'échelle nationale un *ratio* du nombre de places d'autopartage à réaliser. Un minimum de deux places semble toutefois indispensable.

Si les termes de cette mise à disposition peuvent faire l'objet d'une discussion dans le cadre de l'instruction, restent en suspens certaines questions qui devraient être tranchées par les juges du fond.

Il nous semble que si l'ensemble des modalités peuvent être soumises à discussion, la qualité du dossier et des justifications apportées seront déterminantes.

Quelques précisions

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme (ancien L. 123-1-12) est situé dans le paragraphe du code consacré au traitement, par le règlement du PLU, des obligations en matière de stationnement.

Ce paragraphe énumère les exceptions légales qui s'imposent aux règles posées par le PLU, à savoir :

- les véhicules en autopartage ;
- l'impossibilité d'exiger la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement (logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'État, EHPAD, résidences universitaires, etc.)
- l'impossibilité d'exiger la réalisation de plus de 0,5 aire pour les constructions précitées, ou d'une pour celles situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport public guidé, ou de transport collectif en site propre ;
- l'inopposabilité de l'obligation de réaliser des aires lorsque des travaux sur logements existants n'entraînant pas de création de surface de plancher sont réalisés dans des communes de plus de 50 000 hab. citées à l'art. 232 du CGI, ou de plus de 15 000 hab. citées à l'art. 302-5 du CCH.

Abréviations

C. urb. : code de l'urbanisme
PLU : plan local d'urbanisme
CGI : code général des impôts
CCH : code de la construction et de l'habitation
JO : journal officiel

Département droit public immobilier & énergie

Olivier Bonneau, associé gérant, docteur en droit public, spécialiste en droit public et de l'urbanisme

Jean Gourdou, avocat, professeur agrégé de droit public

Fabien Tesson, maître de conférence en droit public

Fanny Clerc, associé junior

Mélissa Rivière, associé junior

Damien Della-Libera, avocat

Laura Descubes, avocat

Emilie Fabre, juriste

Simon Guirric, avocat

Nicolas Jarroux, avocat

Amaud Le Guluche, avocat

Antoine Vaz, avocat

Camille Morot-Monomy, avocat, docteur en droit public