

La mutualisation du stationnement

De plus en plus de collectivités ont engagé ou envisagent des démarches de mutualisation du stationnement dans le but de :

- favoriser un meilleur équilibre entre l'offre et la demande de stationnement,
- maîtriser la place de la voiture en ville,
- économiser l'espace dédié au stationnement,
- optimiser les coûts.

Que retenir de ces premières initiatives au plan juridique ? Quels leviers réglementaires utiliser pour mener à bien la mutualisation ? Que faut-il retenir des jurisprudences en la matière ?

Tels sont les principaux points abordés dans cette fiche qui s'adresse essentiellement aux services techniques et juridiques des collectivités.

Mutualisation du stationnement : de quoi s'agit-il ?

En matière de stationnement, il est fréquent que les villes soient confrontées à un déséquilibre simultané marqué par :

- d'une part une pénurie de places de stationnement sur voirie, qui se traduit notamment par une saturation de celles-ci, une faible rotation des véhicules qui nuit à l'attractivité des commerces, un développement du stationnement en double file ou sur trottoirs générant des difficultés de circulation et un contexte d'insécurité routière pour les usagers vulnérables,
- d'autre part et paradoxalement, une offre globale de stationnement hors voirie (publique et privée) surdimensionnée à certains égards, qui entraîne notamment un gaspillage financier, une augmentation de la circulation à l'heure de pointe, ou le non-respect des objectifs du PDU en matière de mobilité en créant des « aspirateurs à voiture ».



Ateliers 2/3/4/ pour le compte de Cirmad Prospectives - Nantes Métropole

La mutualisation du stationnement s'avère une réponse très concrète à ce déséquilibre. Elle consiste :

- soit à limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier en créant des parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches,
- soit à faire jouer la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter par exemple la construction d'un nouvel ouvrage.

La mutualisation peut donc être initiée dans le cadre d'opérations urbaines à venir (ZAC, etc.) ou envisagée dans le cas d'un tissu urbain déjà existant.

Cette série de fiches est destinée à apporter des éclairages juridiques en matière de stationnement sur des sujets d'interrogation récurrents ou sur des thématiques d'actualité.

La prochaine fiche à paraître portera sur le stationnement et la différenciation des usagers.

Certu 2010/81



Quels sont les avantages de la mutualisation ?

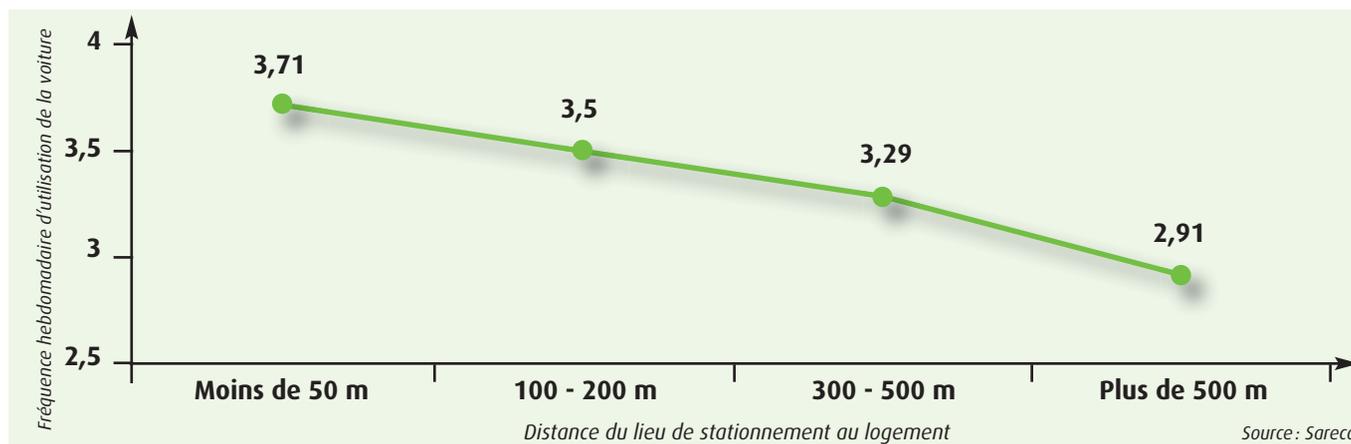
La mutualisation présente en particulier les avantages suivants :

- **une optimisation économique** : la Collectivité peut faire jouer le foisonnement et la complémentarité entre les demandes de stationnement : commerces et bureaux, par exemple, n'ont pas leur pointe de génération les mêmes jours dans la semaine. Les économies d'échelle, les gains en coût de construction, et simultanément en espace consommé, peuvent être d'un tiers (Exemple : Étude de stationnement, ZAC de Borderouge à Toulouse, Sareco). Le coût de construction d'une place de parking en ouvrage est généralement compris entre 30 000 et 40 000 euros, d'où l'intérêt évident de limiter autant que possible le nombre de places à réaliser,
- **la disparition d'effets pervers** : les immeubles et leur population évoluent, tandis que la capacité des garages privés reste stable. La mutualisation permet d'éviter les situations de déséquilibre précédemment citées, qui inévitablement se produiront dans le temps, en favorisant une meilleure adéquation entre offre et demande de stationnement et son évolution au cours des années,
- **une meilleure maîtrise des déplacements motorisés** : en termes politiques, la maîtrise de ces places mutualisées donne à la Collectivité plus de moyens pour mener à bien sa politique de stationnement,

- **une gestion facilitée** : les places publiques mutualisées sont bien adaptées pour accueillir les visiteurs d'immeubles de bureaux ou de logements,

- **une incitation à la réduction de l'usage de la voiture** : les places mutualisées constituent une bonne incitation à moins utiliser sa voiture. En effet, la disponibilité ou non d'une place, les conditions de durée et de tarifs sont déterminantes dans le choix modal de l'usager. Tel est l'un des enseignements de l'étude « Les citoyens face à l'automobilité », publiée en 1998 par l'ADEME et le Certu qui montre que « la disposition d'un stationnement assuré à son lieu de travail entraîne 9 fois sur 10 l'usage de la voiture pour aller travailler ». Plus récemment, l'étude « Contraintes de stationnement et choix modal »¹ (Certu octobre 2009) confirme que lorsque la contrainte stationnement se renforce (stationnement payant, temps de recherche d'une place, temps de marche à pied terminal...), la part modale de la voiture baisse toujours mais dans des proportions variables (en recul de 12 à 40 points selon les villes et types de déplacements).

Enfin une étude menée par Sareco² sur Lyon, Saint-Etienne et Dijon précise que l'usage de la voiture tend à diminuer lorsque le stationnement ne se trouve pas à proximité immédiate du lieu de destination ou de départ, cas de figure assez fréquent dans le cas de stationnements mutualisés.



La fréquence d'usage de la voiture décroît quand la distance au lieu de stationnement augmente

Le réaménagement de l'île de Nantes en constitue une illustration intéressante.

Celui-ci a pour objectif de transformer cet espace de 337 ha en une véritable extension du centre-ville. Le projet avec 400 000 m² constructibles sur 3 secteurs est d'envergure. En accompagnement de cette mutation urbaine, Nantes Métropole et la SAMOA (SEM aménageur) ont mené une réflexion globale sur le sujet du stationnement. La politique retenue a consisté à :

- limiter le nombre de places de stationnement privé (1pl/150 m² de bureaux prévu par le PLU),
- construire en parcs de secteur maîtrisés par la collectivité près de 1 500 places de stationnement afin de répondre à la demande non satisfaite tout en gardant la maîtrise sur les parcelles.

Le réaménagement de l'île de Nantes est actuellement en cours et les effets de la mutualisation ne seront visibles que lorsque l'urbanisation du secteur sera pleinement achevée.

¹ Étude disponible en téléchargement gratuit sur www.certu.fr (catalogue)

² Étude « Quel lien entre conditions de stationnement et choix du lieu de résidence ? » disponible sur www.sareco.fr

Comment favoriser la mutualisation ?

Favoriser un meilleur équilibre entre offre et demande de stationnement, à la fois sur du court et du long terme suppose :

- pour l'avenir, une limitation de la réalisation de places privées,
- pour le présent, la maîtrise par la Collectivité de places publiques de stationnement en ouvrage.

Limiter la réalisation de places de stationnement privées

Les collectivités disposent de plusieurs leviers pour agir en vue de limiter l'offre privée de stationnement. Ceux-ci passent essentiellement par l'intermédiaire des documents de programmation en matière de déplacement et d'urbanisme (SCoT, PDU et article 12 du règlement des PLU).

Prévoir la mutualisation au PLU

Plusieurs collectivités ont prévu expressément dans la rédaction de leur PLU, au niveau des dispositions générales concernant le stationnement, la possibilité d'avoir recours à un parking mutualisé dans le cas d'opérations complexes. Une telle démarche peut s'avérer particulièrement utile en la matière.

Exemples de rédactions de règlements de PLU

Toulouse : (projet de révision du PLU) : « Dans les opérations d'aménagement, il est possible de réaliser un parc de stationnement commun à l'ensemble ou à une partie de l'opération, sous réserve qu'il corresponde aux besoins particuliers et justifiés des occupations ou utilisations du sol et qu'il respecte les conditions normales d'utilisation. »

Strasbourg : « Les normes précitées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives (bureaux d'entreprise, ... à l'exception des logements). Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie [préalablement] »

Besançon : « Dans le cas d'un lotissement, d'un permis groupé ou d'une opération d'ensemble dont le parti d'aménagement le justifie, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun ».

Fixer des normes plafonds pour les bureaux et commerces

Cette possibilité est prévue par le nouvel article L123-1-12³ du Code de l'urbanisme et tout particulièrement son premier alinéa selon lequel :

« Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation ».

Contrairement à ce qui était le cas auparavant, elle n'est plus soumise à la condition préalable de l'existence de prescriptions en ce sens par le PDU.

Il s'agit bien d'une norme plafond au sens où le constructeur ne pourra pas réaliser davantage de places de stationnement que la limite maximale édictée par le PLU.

Elle n'existe pas a contrario pour les habitations.

À noter dans la même logique liée aux transports, que conformément au nouvel article L 123-1-5-13° bis , le règlement pourra « dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, imposer dans des secteurs qu'il délimite une densité minimale de constructions », ce qui renforcera sans doute d'autant l'utilité, voire même la nécessité de la mutualisation du stationnement.

Exemples de normes de stationnement maximales dans les constructions de bureaux de quelques grandes agglomérations françaises et européennes

- **Sur le site historique de Lyon :** 1 place maximum pour 120 m² de SHON.
- **Pour la Part-Dieu à Lyon :** 1 place maximum pour 110 m² de SHON.
- **Francfort :** 1 place pour 175 m² au centre à 1 place pour 35 m² en périphérie.
- **Genève :** de 1 place pour 250 m² en centre-ville à 1 place pour 50 m² en grande périphérie.
- **Bruxelles :** selon la desserte TC, 1 place pour 200 m² à 1 place pour 90 m².
- **Grenoble :** selon la desserte TC, 1 place maximum pour 80 m² de SHON à 1 place maximum pour 50 m² de SHON.

³ Article introduit par la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II)

Limiter dans les PLU les normes planchers pour les habitations, ainsi que les bureaux et commerces

La norme plancher correspond à l'obligation de réaliser un minimum de places de stationnement.

Il convient alors dans le règlement de PLU de **ne pas prévoir des normes planchers trop élevées qui pourraient inciter les constructeurs à surdimensionner les espaces consacrés au stationnement** au lieu de les ajuster aux besoins réels de la construction.

Cette démarche **est expressément prévue en matière de logements sociaux** par le nouvel article L123-1-13⁴ du Code de l'urbanisme selon lequel :

« Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat. Les plans locaux d'urbanisme peuvent en outre ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements ».

Hors ce cas précis, la validité juridique de normes planchers faibles paraît aujourd'hui acquise dans les autres cas également.

En effet, le principe en la matière est que « La délivrance du permis de construire peut être subordonnée: a) A la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire » (article R 111-6 du Code de l'urbanisme⁵). Cette règle est assez régulièrement reprise directement à l'article 12 des PLU.

Cette disposition selon laquelle en principe les places correspondant aux besoins d'une construction doivent être réalisées sur le terrain de cette dernière invite donc à créer des stationnements spécifiques pour chaque usage. Il s'agit là d'une démarche contraire à la logique de mutualisation.

Mais la portée de ce principe est finalement assez limitée pour deux séries de motifs :

- d'une part et depuis longtemps, la jurisprudence autorise la prise en compte des places à l'extérieur pour apprécier les besoins propres de la construction à réaliser.

Voir notamment Conseil d'Etat 8 juillet 1983 M. Gérard BABALIAN (Req N° 32.959) : « alors même que ces travaux étaient envisagés aux fins d'utiliser l'immeuble comme magasin de vente au détail, il n'est pas établi que les besoins nouveaux en stationnement temporaire de véhicules qu'ils pouvaient provoquer exigeaient, compte-tenu des caractéristiques des voies publiques desservant l'immeuble et de l'existence de plusieurs parcs de stationnement public à proximité, la réalisation d'installations propres à assurer ce stationnement temporaire en dehors de ces voies ».

Ou a contrario, Cour administrative de PARIS du 13 juin 2002, ASSOCIATION PROTECTION THIBAUT (N° 00PA02172) : « qu'en raison de la localisation du restaurant et alors que l'existence de réseaux de transport en commun approprié à sa desserte n'est pas établie, ses divers usagers seront essentiellement des automobilistes ; que, compte tenu à la fois de l'importance des besoins de stationnement nés du fonctionnement de l'établissement, de l'absence de parc public de stationnement et de places sur les voies publiques les plus proches, ainsi que des dangers pour la sécurité publique d'un stationnement irrégulier à cause de la configuration des lieux, le maire de la commune de Lagny-sur-Marne, en ne subordonnant pas la délivrance du permis de construire à la création d'un nombre de places de stationnement excédant les quarante prévues par le pétitionnaire en conformité avec les obligations prescrites par l'article UX 12 du règlement du plan d'occupation des sols, a commis une erreur manifeste d'appréciation au regard des dispositions précitées de l'article R.111-4 du code de l'urbanisme ».

Cette jurisprudence permet donc de considérer que l'appréciation du nombre de places de stationnement nécessaires, dans le cadre de l'article R111-4 et par extension dans celui de l'article 12 du PLU, peut prendre en compte les conditions exogènes au terrain, relatives à la circulation, aux transports publics et aux parcs de stationnement autour. Elle autorise en principe une norme plancher faible lorsqu'il existe des parcs publics.

- d'autre part et surtout, depuis le 1er octobre 2007, et contrairement à son prédécesseur, le nouvel article R 111-6 n'est pas « d'ordre public » et ne s'applique pas en présence d'un PLU, de telle sorte que ce dernier peut en écarter l'application et peut s'avérer particulièrement laxiste en la matière.

Ainsi que le souligne alors Yves PITTARD⁶, « il en résulte que dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme, en l'absence de prescriptions édictées à cet égard par le règlement, l'autorité compétente ne peut légalement subordonner la délivrance de l'autorisation d'occupation du sol à la réalisation d'aires de stationnement. Un PLU qui n'imposerait aux constructeurs aucune obligation en matière de réalisation d'aires de stationnement, ou qui n'en imposerait que pour certaines destinations ne serait d'ailleurs nullement illégal puisque seules les règles relatives à l'implantation des constructions doivent nécessairement être fixées ».

⁴ Introduit par l'article 19 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 dite Grenelle 2

⁵ Ancien article R 111-4 du Code de l'urbanisme renvoyé sans modification de contenu à l'article R 111-6 du même Code

⁶ Fiches GRIDAUH sur l'écriture des PLU (www.gridauh.fr)

La différenciation des normes planchers selon les activités

L'article R 123-9 du Code de l'urbanisme prévoit au sujet du règlement de PLU, notamment en matière de réalisation d'aires de stationnement, que « *les règles édictées dans le présent article peuvent être différentes, dans une même zone, selon que les constructions sont destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière ou à la fonction d'entrepôt. En outre, des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ».

Au regard des objectifs poursuivis par le législateur et de la jurisprudence, rien ne paraît interdire que ces catégories puissent faire l'objet de sous catégories dès lors qu'elles sont techniquement justifiées, selon par exemple la nature des habitations, des commerces, des bureaux ou des utilisations.

Les normes en cause pourront donc être définies de manière aussi précise que possible dans le PLU afin de permettre une meilleure mutualisation.

D'une façon générale, on notera que les normes plafonds ou planchers peuvent être fixées au niveau du document d'orientation et d'objectifs du SCoT ou du PDU, éléments avec lesquels le PLU doit être compatible.

Ainsi est-il prévu au sujet des SCoT par le nouvel article L122-1-8 du Code de l'urbanisme :

« *Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.*

Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ».

La maîtrise par la Collectivité de parcs de stationnement en ouvrages

La récupération des places existantes non utilisées

Les places concernées peuvent appartenir notamment à des copropriétés, à des bailleurs sociaux ou à d'autres institutions comme par exemple des hôpitaux ou des universités. Elles peuvent être utilisées une partie de la journée et vides le reste du temps comme par exemple pour une université, ce qui peut justifier d'autant la mutualisation et le foisonnement.

La Collectivité peut alors gérer des parcs de stationnement qui lui seraient « loués » ou mis à disposition par des personnes privées ou publiques ; étant rappelé que les biens utilisés par une collectivité locale pour accomplir ses missions ne doivent pas impérativement relever d'un régime de do-

manialité publique. (Au demeurant, un certain nombre de parcs de stationnement appartenant à des collectivités est intégré dans des copropriétés, sans division en volumes, de telle sorte qu'ils ne relèvent pas de son domaine public, la copropriété étant exclusive du régime de domanialité publique).

Des conventions peuvent être passées entre la Collectivité et ces différentes personnes, qui déterminent les obligations réciproques entre les parties (charge des travaux et de l'entretien, responsabilité de l'exploitation, réservation de places ou de droits d'entrée pour les copropriétaires ou les locataires, conditions d'abonnement et tarifications.)

La Collectivité est alors en mesure d'intégrer tout ou partie du parc en cause dans le cadre de la gestion plus globale de son service public du stationnement.

À titre d'exemple, la Communauté Urbaine de Lille (Lille Métropole Communauté Urbaine) a récemment engagé une étude de faisabilité technique, juridique et financière pour une gestion globale de l'offre privée et publique de stationnement à l'échelle d'un quartier tout en conservant les intérêts des propriétaires.

Les acteurs concernés sont LMCU, les Villes, l'Université catholique, un bailleur social (Lille Métropole Habitat).

L'expertise a démontré la faisabilité technique de l'opération.

Elle insiste en particulier sur la professionnalisation de la gestion du stationnement et implique une organisation et un montage juridique qui reposent notamment sur :

- les compétences réciproques des différents acteurs : la Communauté urbaine est en mesure d'assurer la gestion des parkings publics et privés mis à sa disposition, tandis que le stationnement doit être géré et contrôlé de manière coordonnée par les Maires en tant qu'autorités de police,
- la remise des ouvrages à la Communauté des différents propriétaires par voie de conventions déterminant les conditions réciproques d'utilisation des parkings et la prise en charge des travaux nécessaires,
- l'élaboration d'une politique tarifaire conjointe entre les bailleurs (tarifs sociaux), les Maires concernés et LMCU.

La réalisation de nouveaux parcs

Se pose bien évidemment la question de leur financement.

Celui-ci peut le cas échéant être intégré dans le cadre d'une ZAC en tant qu'équipement public de nature à répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions, conformément aux dispositions de l'article L 311-4 du Code de l'urbanisme, ou dans celui d'un programme d'aménagement d'ensemble (PAE) au titre de l'article L 332-9 du même Code.

Ce financement peut par ailleurs être réduit d'autant, par l'incitation faite aux constructeurs de prendre des places dans les parcs publics, sous la forme d'amodiations ou de concessions à long terme.

Cette possibilité est prévue par l'article L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi Grenelle II, qui devient l'article L. 123-1-12 :

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

Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, 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.

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 ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation ».

Ainsi que le précise notamment la Circulaire n°2001-56 UHC/DU/16 du 27 juillet 20017, le Code de l'urbanisme introduit un mécanisme de solutions successives et strictement subsidiaires les unes par rapport aux autres :

• **en premier lieu, le pétitionnaire doit être en mesure de réaliser ses places de stationnement sur le terrain support** de la construction ou sur un terrain dans un périmètre de l'ordre de 300 m,

• **en second lieu**, si tel ne peut être le cas en raison d'une impossibilité, il peut s'exonérer de cette obligation par la **concession à long terme de places de stationnement dans un parc public ou privé**,

• **en troisième lieu**, si aucune de ces deux premières hypothèses n'a pu être mise en œuvre, le pétitionnaire peut **s'acquitter de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement**. Il s'agit donc simplement d'une « ultime alternative ».

Par contre l'impossibilité de réaliser les places sur le terrain objet de la construction ou dans un périmètre de 300 mètres, est interprétée de manière plus large puisqu'elle peut correspondre à des motifs techniques, juridiques, architecturaux ou d'urbanisme, ainsi que le soulignent au demeurant la circulaire précitée et la jurisprudence.



© Laurent Mignaux - MEDDTL

Voir notamment :

- Cour administrative d'appel de Paris du 12 juillet 1994 (N° 94PA00031) faisant état de la configuration des lieux.
- Conseil d'Etat « Ville de Rennes » du 29 décembre 1999 (N° 194188) sur des contraintes archéologiques et la présence d'espaces verts.
- Cour administrative d'appel de Nantes « Communauté urbaine de Brest » du 22 décembre 1994 (N° 93NT00494) sur le fait que la Communauté urbaine était restée propriétaire du sous-sol de la ZAC en cours d'aménagement, ce qui empêchait la réalisation de parkings privés.
- S'agissant des « concessions » dans un parc public ou privé, la jurisprudence a l'occasion de qualifier "à long terme" une concession de 16 ans (CE, 8 déc. 2000, Ville Paris : Mon. TP 25 janv. 2001, p. 93 ; RD imm. 2001, p. 95).

Rien ne semble imposer que les places soient affectées strictement ou réservées matériellement.

Ainsi, il n'a jamais été indiqué qu'une telle concession devait par nature constituer une occupation privative et exclusive de la place en cause. Tel peut effectivement être le cas, comme cela peut se faire pour une amodiation, mais plusieurs éléments amènent à considérer qu'il ne s'agit nullement d'une obligation, au rang notamment desquels :

- la structure même des parcs publics, qui dans leur grande majorité ne comprennent pas d'espaces isolés et réservés à des personnes particulières, ce qui n'empêche pas l'application de l'article précité du Code de l'urbanisme,
- la logique même de l'article en cause, qui exige que le titulaire de la concession puisse bénéficier à tout moment d'une place, ce qui n'implique pas nécessairement une place affectée,
- la logique des abonnements qui ne bénéficient pas de places affectées, alors que la concession n'est en quelque sorte qu'un abonnement à long terme,

- la pratique qui admet ces concessions non affectées sous la forme de droits permanents d'usage, comme cela peut notamment être le cas pour l'Établissement public de gestion de la Défense à Paris ou au Syndicat d'agglomération nouvelle de SENART .

Le financement d'un parc de stationnement public par les concessions à long terme reste donc une possibilité, mais encore relativement accessoire, compte tenu du fait qu'elle s'inscrit en principe dans le cadre d'une impossibilité pour le pétitionnaire de réaliser ses places de stationnement sur son terrain ou à côté.

Rien n'empêche par contre en principe ledit pétitionnaire de réaliser ou faire réaliser lesdites places dans un cadre mutualisé, a fortiori si le règlement de PLU en a prévu expressément la possibilité et l'a organisée.

Quels enseignements des premières expériences de mutualisation ?

- *Les montages juridiques doivent répondre à une double attente : permettre une gestion globalisée de l'offre tout en préservant les intérêts particuliers de chacun des acteurs. L'équilibre est donc assez subtil et dépend de nombreux facteurs.*
- *Qu'il s'agisse de mutualisation d'une offre de stationnement existante ou d'une offre à créer comme une ZAC, les exemples existants indiquent que l'adhésion des acteurs et la gouvernance de ce projet complexe sont déterminants pour l'aboutissement de la démarche.*
- *Le portage (réglementaire, de l'information, de coordination, et souvent financier) par les collectivités publiques est un facteur clé de la réussite du projet, qu'il s'agisse notamment de la définition de la norme (tout particulièrement au niveau de l'article 12 du règlement du PLU) ou de l'organisation et de la gestion du projet.*
- *Parfois un temps pour permettre la maturation notamment politique du projet apparaît nécessaire.*
- *La mutualisation existe depuis les années 1970, mais elle a été très peu mise en œuvre jusqu'au début des années 2000. De nombreuses opérations avec parkings mutualisés sont aujourd'hui en projet, les années à venir devraient donc être riches d'enseignements.*

Pour en savoir plus

Les conventions d'exploitation du stationnement hors voirie. Fiche Stationnement éléments juridiques n°1 - 2010

Le service public du stationnement, caractéristiques des conventions d'exploitation - 2001

Collection de fiches "une voirie pour tous" : Encombrement des trottoirs Fiche n°5 Stationnement - 2010
Fiche Le point Sur « 20 ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises. Quelles évolutions ? Quelles contributions aux politiques de déplacements ? » - 2009

www.certu.fr

Contact : Danièle Vulliet : 04 72 74 58 28

daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

dd.certu@developpement-durable.gouv.fr

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

© Certu 2010

La reproduction totale
ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Mise en page :
CETE de Lyon

Unité 6 Communication

Cette fiche a été rédigée par Maître Philippe Taithe, avocat au barreau de Paris - 0140402121 phtaithe@btp-avocats.eu et Eric Gantelet Directeur général de la société SARECO - 0142462266
Avec l'aimable collaboration de Madame Sandrine Le Bourhis (Nantes Métropole Communauté Urbaine)
et de Monsieur Jean-Pierre Forest (Grand Lyon)