

## LA DIVISION DE L'IMMEUBLE BÂTI ET L'ARTICLE 12 DU PLU

Les difficultés de déplacement et de stationnement dans les villes, la lutte contre la pollution atmosphérique, sont autant de problèmes qui incitent les rédacteurs des PLU à vouloir mener une véritable politique leur permettant d'agir sur ces maux de notre siècle.

Les plans de déplacement urbain, rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, concourent à la réalisation des objectifs de diminution du trafic automobile, de développement des transports économes et les moins polluants et d'organisation du stationnement.

Les documents graphiques des PLU doivent faire apparaître les périmètres délimités par le plan de déplacement urbain à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement.

L'article R. 123-9 12<sup>o</sup> du Code de l'urbanisme dispose que le règlement du PLU « peut comprendre tout ou partie des règles suivantes : (...) 12<sup>o</sup>) Les obligations imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement ».

L'article 12 du règlement de zone d'un POS/PLU constitue ainsi le siège de la réglementation locale en matière de stationnement mais est facultatif.

Soit le PLU prévoira dans l'article 12 la création d'aires de stationnement à l'occasion de toutes occupations nouvelles du sol.

Soit le PLU ne le prévoira pas, et le permis de construire ne pourra pas imposer la prise en compte d'aires de stationnement en vertu de l'article R. 111-6 du Code de l'urbanisme, contrairement à l'état du droit antérieur au décret du 5 janvier 2007. En effet, ce nouvel article R. 111-6 ne fait plus partie des dispositions d'ordre public s'appliquant, même sur le territoire des communes dotées d'un POS/PLU.

Rappelons qu'en ce qui concerne les communes non couvertes par un PLU, conformément à l'article R. 111-6 nouveau du Code de l'urbanisme, ces communes pourront imposer la réalisation d'aires de stationnement, lors de la délivrance d'un permis de construire : « Le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable peut imposer la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins du projet ».

### I. Le fait générateur de l'obligation de création d'aires de stationnement

Le fait générateur de l'obligation de création d'aires de stationnement éventuellement prévue dans le PLU, est le permis de construire.

La décision de non opposition à une déclaration préalable.

En outre, la loi SRU avait introduit un alinéa à l'ancien article L. 421-3 du Code de l'urbanisme : « Si les travaux ou constructions ne sont pas soumis à l'obtention d'une autorisation prévue à l'article L. 421-1, les dispositions contenues dans le plan local d'urbanisme relatives à la réalisation d'aires de stationnement s'appliquent ».

Cette disposition n'a pas été reprise dans l'article L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme mais le nouvel article L. 421-8 issu de l'ordonnance

du 8 décembre 2005 dispose qu'à l'exception de certaines constructions (de faible importance, ou de caractère temporaire ou encore, secret pour raisons de sûreté, dont le contrôle est assuré par une autre autorisation ou législation) « les constructions, aménagements, installations et travaux dispensés de toute formalité au titre du présente code doivent être conformes aux dispositions mentionnées à l'article L. 421-6 ».

L'article L. 421-6 dispose que « le permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux projetés sont conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, à l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions, l'assainissement des constructions et à l'aménagement de leurs abords... ». Cet article ne vise pas expressément la nature de stationnement, mais doit être appréhendé de manière extensive. Rappelons au surplus les dispositions de l'article L. 160-1 du Code de l'urbanisme qui sanctionne les infractions au POS/PLU.

Le propriétaire qui divise son immeuble en réalisant uniquement des travaux intérieurs pour distribuer les appartements, soit en vue de leur mise en location soit en vue de faire une donation-partage ou de les vendre, devra donc, en vertu de ces articles, respecter l'article 12 du PLU.

Nous pouvons considérer que la division d'un immeuble constitue le troisième fait générateur de l'obligation de création d'aires de stationnement.

Tout dépendra de la manière dont cet article 12 appréhendera l'obligation de création des aires de stationnement.

Soit le nombre de places sera exprimé :

— en fonction de la SHON du projet (exemple : une 50 m<sup>2</sup> SHON), et dans ce cas le règlement du PLU devra également préciser la modalité de calcul du nombre de places supplémentaires (soit une 2<sup>e</sup> place à partir de 51 m<sup>2</sup> ou de 100 m<sup>2</sup>).

Si le projet ne génère aucune création de SHON, cette réglementation ne s'appliquera pas et le « propriétaire-diviseur » n'aura pas à créer d'aires de stationnement.

Si le projet génère de la SHON et donc le dépôt d'une autorisation d'urbanisme, cette réglementation s'appliquera et le nombre de places à créer sera fonction de la SHON créée.

— en fonction du nombre de logements (exemple : une place par logement) sans différenciation de la superficie des logements.

Le « propriétaire-diviseur » devra créer autant de places de stationnement que de logements créés.

— cumulativement en fonction de la SHON créée et du nombre de logements (exemple : une place pour 50 m<sup>2</sup> SHON avec un minimum de une place par logement).

Pour le cas où l'un des deux critères (SHON à créer ou nombre de logements supplémentaires) ne serait pas présent, le « propriétaire-diviseur » n'aura pas à créer d'aires de stationnement.

L'article 12 pourra opérer une distinction en fonction de la destination du projet (habitation, commerciale...), de même qu'il pourra prévoir un mode de stationnement (en surface, en souterrain, en silo).

À l'instar du PLU de Paris dans la zone urbaine générale, l'article 12 pourra prévoir, par exemple :

— que le stationnement des véhicules à moteur n'est soumis à une norme quantitative que pour les constructions à usage d'habitation (SHON : 100 m<sup>2</sup>), la capacité d'accueil des autres immeubles devant être examinée au regard des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, de diminution de la pollution ;

— que la norme de stationnement ne s'applique pas aux surfaces des planchers existants y compris ceux faisant l'objet d'un changement de destination soumis à permis de construire ;

— la création d'aires de livraison, de dépose d'autocars, de stationnement, l'aménagement de locaux pour les vélos et poussettes.

La rédaction plus ou moins générale de l'article 12 confèrera à l'administration qui devra délivrer l'autorisation d'urbanisme, une compétence discrétionnaire. Tout au contraire, une rédaction très précise mettra l'administration en situation de compétence liée (1).

## II. Les modalités de réalisation des aires de stationnement

Conformément à l'article L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme et à la jurisprudence du Conseil d'État, les modalités de réalisation de ces places sont hiérarchisées.

Elles devront être réalisées prioritairement dans les conditions de droit commun suivantes :

— sur le terrain d'assiette du bien appartenant au « propriétaire-diviseur » ;

— ou dans un environnement immédiat (300 m).

Cette possibilité de réaliser les aires de stationnement sur un terrain autre que le terrain d'assiette de l'opération a été autorisée par la loi SRU. La circulaire du 29 décembre 1978 le prévoyait mais cette pratique n'avait aucune valeur réglementaire.

En l'absence de mention dans le PLU du mode de calcul de la distance entre un immeuble et des places de stationnement, cette distance ne doit pas être mesurée en suivant les voies publiques, mais à vol d'oiseau (2).

Les places doivent en outre être réalisées de telle manière qu'elles ne soient pas enclavées ni accessibles par une autre place de sta-

tionnement, disposition qui figure par exemple dans le PLU de Paris. Dans un arrêt du 26 février 2001, le Conseil d'État avait pourtant accepté de prendre en compte trois places de stationnement accessibles uniquement à partir d'autres places de stationnement (3).

Un propriétaire pourrait donc se voir imposer la réalisation de travaux d'aires de stationnement en sous-œuvre, sous le bâtiment existant, et cela nonobstant la remise en cause de l'économie de l'opération ! L'argument financier tiré du caractère disproportionné du coût de ces travaux n'est pas en effet pris en compte par l'administration.

L'impossibilité de réalisation des places dans ces conditions de droit commun, devra en effet être justifiée exclusivement :

— soit par la nature du sous-sol : l'exigüité du terrain, une pente excessive ;

— soit par des raisons d'ordre esthétique ou architectural non imputables au constructeur.

Les juges du fond apprécient souverainement si la réalisation de places de stationnement telle qu'exigée par le règlement du PLU est ou non techniquement impossible (4).

L'impossibilité technique a été constatée dans les cas suivants :

— non-réalisation d'un second sous-sol pour des raisons archéologiques, impossibilité d'abattre des arbres et des plantations (5) ;

— nécessité de conservation de l'implantation des constructions en limite des voies publiques ainsi que le bâti existant autour de l'église (6).

Si la réalisation des aires de stationnement dans les conditions de droit commun est impossible pour les deux raisons ci-dessus, le constructeur pourra les réaliser subsidiairement et être tenu quitte de son obligation :

— soit en obtenant une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation. À propos de la durée de la concession, le Conseil d'État a considéré « qu'eu égard aux objectifs poursuivis par le législateur, des concessions de places de stationnement d'une durée de dix ans ne peuvent être regardées comme étant à long terme » (7) ;

— soit, depuis la loi SRU, en procédant à l'acquisition des places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation. Cette possibilité d'acquisition dans un parc privé de stationnement était autorisée par la circulaire du 29 décembre 1978, mais avait été reconnue illégale (8).

(1) D. Larralde, *Stationnement et règles d'urbanisme*, *Constr.-urb.*, mars 1999, p. 5.

(2) CE, 8 décembre 2000, *Société d'HLM Tradition et Progrès AOTP*, req. n° 193533 BJD, n° 1/2001, p. 35, concl. D. Chauvaux.

(3) CE, 26 février 2001, *Doewling-Carter*, req. n° 211318, *Études foncières 2001*, n° 92.

(4) CE, 22 novembre 2002, *Rey Grange*, req. n° 233606, BJD 6/2002, p. 469, concl. S. Austry.

(5) CE, 29 décembre 1999, *ville de Rennes*, req. nos 194188 et 197188, BJD 6/1999, p. 453, concl. Chauvaux.

(6) CAA Nantes, 2<sup>e</sup> ch., 8 novembre 2000, *David et a.*, BJD 1/2001, p. 69.

(7) CE, 30 juin 1993, req. n° 130372, *Juris-Data* n° 1993-043819.

(8) CAA Paris, 26 juin 1997, *M. Vincent*, req. n° 952818, BJD 5/1997, p. 382, *Confirmé par CE*, 26 mars 1999, *M. Vincent*, req. n° 189805, BJD 2/1999, p. 135, concl. J.-C. Bonichot.

Étant observé que les places, dans un parc public ou privé, ne doivent pas avoir déjà été comptabilisées dans ce parc au titre d'une autre opération.

Dans ces deux derniers cas, l'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 introduit une nouvelle notion de proximité (et non d'environnement immédiat) : la concession à long terme ou l'acquisition de places de stationnement devront avoir lieu à proximité de l'opération. Il ne semble pas qu'il y ait une définition de la notion de « proximité » différente de celle de l'environnement immédiat.

L'impossibilité de réalisation de ces places, selon les modalités de droit commun et les deux modalités de substitution ci-dessus, pourra générer le versement par le propriétaire, de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement telle que prévue désormais aux articles L. 123-1-2, alinéa 3 et L. 332-7-1 du Code de l'urbanisme, pour autant qu'elle ait été instaurée.

### **III. Le fait générateur de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement (PPNRAS)**

Conformément au nouvel article L. 332-28 du Code de l'urbanisme, le fait générateur de la participation est :

— le permis de construire exprès, mais également tacite. L'article L. 424-6 du Code de l'urbanisme dispose en effet que : « Dans le délai de deux mois à compter de l'intervention d'un permis tacite ou d'une décision de non-opposition à une déclaration préalable, l'autorité compétente peut, par arrêté, fixer les participations exigibles du bénéficiaire du permis ou de la décision prise sur la déclaration préalable » ;

— le permis d'aménager ;

— les prescriptions faites par l'autorité compétente à l'occasion d'une déclaration préalable ;

— l'acte approuvant un plan de remembrement.

Sans fait générateur, la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement n'est pas exigible.

À la lumière de la jurisprudence administrative :

— la participation ne peut être prescrite par une décision postérieure à son fait générateur (9) ni être générée par un procès-verbal d'infraction, sauf les dispositions de l'article L. 414-6 du Code de l'urbanisme susvisé ;

— une attestation de permis de construire tacite délivrée en application de l'ancien article R. 421-31 du Code de l'urbanisme et prescrivant la participation, avait pu constituer le fait générateur de celle-ci (10) ;

— un permis de construire modificatif constitue un fait générateur nouveau, uniquement s'il est regardé comme se substituant lui-même au permis primitif (11). Dans ce cas il y a substitution de fait générateur de la dette (12).

Dans un arrêt du 23 novembre 2005, la Cour de cassation réaffirme que l'action en recouvrement de la participation pour une réalisation d'aires de stationnement ne peut être exercée lorsque les constructions ont été édifiées irrégulièrement sans permis de construire (13).

Le projet de la loi SRU prévoyait la suppression de cette participation mais n'a pas été entériné sur ce point.

L'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 remplace dans le chapitre du Code de l'urbanisme relatif aux régimes des participations financières, les dispositions relatives à la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement, et plus particulièrement sous l'article L. 332-7-1.

Le paiement de la participation est l'ultime branche de l'alternative.

Le versement de cette participation ne constitue ni un choix du pétitionnaire ni un choix de la commune mais un palliatif à une impossibilité de réaliser les places de stationnement dans les conditions ci-dessus.

La circulaire n° 2001-56 du 27 juillet 2001 relative à la réforme des contributions d'urbanisme de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 et notamment la partie afférente à la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement, précise « III. La participation financière, ultime alternative ».

Ainsi, le Conseil d'État a décidé que « si le permis de construire (...) met à la charge du pétitionnaire une participation financière à raison de l'absence de réalisation des places de stationnement requises, il ne ressort pas des pièces du dossier que cette réalisation, en sous-sol ou en surface, était techniquement impossible. Qu'ainsi le permis de construire attaqué méconnaît les dispositions sus rappelées ». Le permis de construire a été annulé (14).

### **IV. Les modalités d'application de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement (PPNRAS)**

Le territoire de la commune devra être couvert par un document— d'urbanisme (PLU — y compris les anciens POS et les anciens PAZ devenus PLU le 1<sup>er</sup> avril 2001 — PSMV), la participation pouvant également être exigée pour des opérations réalisées en ZAC ou dans un PAE. Sans normes de stationnement édictées par un document d'urbanisme, pas de participation.

[9] CAA Douai, 13 février 2003, Société Comptoirs modernes unions commerciales c/ commune de Villers-Cotterêts, req. n° 001251, BJD 2/2003, p. 134.

[10] CAA Douai, 18 novembre 2004, SCI de l'Étudiant, req. n° 01DA00987, Rev. collect. territ. interco. n° 3, mars 2005, comm. 50, G. Pelissier.

[11] CE, 14 novembre 1990, Chabert, req. n° 88484, inédit au Recueil Lebon.

[12] CE, 21 décembre 2001, SCI Le complexe, req. n° 211663, Recueil Lebon 2001, p. 663.

[13] Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 23 novembre 2005, commune Juvisy-sur-Orge c/ SCI Delta, req. n° 04-18.528, Juris-Data, n° 2005-030846.

[14] CE, 6 novembre 1998, commune de Martigues, req. n° 117668, BJD 1/1999, p. 51, concl. J.-H. Stahl.

Le conseil municipal ou l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) devra avoir instauré la participation et fixé le tarif applicable à une participation dans la limite de 12.195 € (valeur fixée au 13 décembre 2000, date de promulgation de la loi SRU, et actualisée au 1<sup>er</sup> novembre de chaque année en fonction de l'indice INSEE) par place de stationnement manquante.

La participation, son mode de calcul et l'indication de son montant global devront être prescrits dans l'autorisation d'urbanisme.

Le paiement de la participation devra être effectué dans l'année suivant la notification du titre de recette.

Il n'est pas légalement imposé un rapport entre le coût réel de réalisation d'une place de stationnement et le montant de la participation ; ainsi le moyen tiré du caractère excessif du montant de la participation dans la limite du plafond légal, eu égard à ce coût réel, est inopérant (15).

L'action en recouvrement pourra être exercée jusqu'à l'expiration de la quatrième année suivant celle au cours de laquelle le permis de construire aura été délivré (rédaction de l'article R. 332-21 du Code de l'urbanisme telle que résultant du décret n° 77-739 du 7 juillet 1977).

Seront responsables solidairement avec le titulaire de l'autorisation d'urbanisme du paiement de la participation (C. urb., art. R. 332-18) :

- les banques, établissements financiers ou société de caution mutuelle ayant délivré une garantie extrinsèque d'achèvement ;
- les titulaires successifs de l'autorisation de construire et leurs ayants cause (sauf les acquéreurs au titre d'une vente à terme ou en état futur d'achèvement).

D'où la nécessité pour le notaire de vérifier le paiement de la participation lors d'une mutation et d'obtenir une quittance de cette somme de la part de l'administration fiscale.

La commune ou l'EPCI devra utiliser le montant de la participation à la réalisation d'un parc public de stationnement dans un délai de cinq ans à compter du paiement.

Le montant de la participation devra être restitué au redevable, en cas de péremption, de retrait ou d'annulation du permis de construire, de démolition en vertu d'une décision de justice pour violation d'une servitude de droit privé et de non affectation du montant de la participation à la réalisation d'un parc de stationnement public par la commune ou l'établissement public dans les cinq ans du paiement de la participation (C. urb., art. R. 332-22). À noter que dans cette dernière hypothèse de dégrèvement, il s'agit de la non affectation au budget de la participation à une telle réalisation, et non de l'absence de réalisation des travaux du parc de stationnement (16). Dans cette espèce, les dépenses relatives à la réalisation du parc public avaient été inscrites valablement au budget primitif de la cinquième année.

Lors de la division d'un immeuble bâti, le notaire doit prendre connaissance de l'article 12 du PLU pour vérifier son applicabilité à l'opération de division envisagée.

Si la réalisation des places sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat est possible mais onéreuse, l'opérateur ne pourra préférer obtenir une concession à long terme dans un parc public ou acquérir des places dans un parc privé de stationnement.

L'impossibilité technique de réalisation des places selon l'une des modalités de droit commun et de substitution ci-dessus ainsi que l'absence d'instauration de la participation par le conseil municipal, devront entraîner un refus de l'autorisation d'urbanisme sollicitée (17). Rappelons toutefois que même dans l'hypothèse où la participation aurait été instaurée, il n'existerait aucun fait générateur si la division de l'immeuble était opérée sans travaux ni changement de destination. L'opérateur serait alors en infraction sans disposer cependant d'un moyen de réglementation.

## V. Les exceptions légales à l'obligation de création de places de stationnement

L'obligation de réaliser des aires d'amélioration de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors-œuvre nette, dans la limite d'un plafond de 50 % de la surface hors-œuvre nette existante avant le commencement des travaux (C. urb., art. L. 123-1-3, al. 2).

Il ne peut être exigé, nonobstant toute disposition du PLU, 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'État (C. urb., art. L. 123-1-3, al. 1), les PLU pouvant néanmoins ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements.

L'emprise au sol des surfaces bâties ou non et affectées aux aires de stationnement pour les équipements commerciaux soumis à autorisation, ne peut excéder une fois et demie la SHON des bâtiments affectés au commerce (C. urb., art. L. 111-6-1).

Limitation des places de stationnement pour les multiplexes cinématographiques à une place pour trois fauteuils (C. urb., art. L. 111-6-1).

## VI. Dissociation de la vente des appartements des places de stationnement

Peut-on ultérieurement dissocier la vente des appartements des places de stationnement ?

(15) CAA Versailles, 21 avril 2005, *Arsicaud Beving/ commune Montfort l'Amaury*, req. n° 02VE02035, *Recueil Lebon* 2005.

(16) CAA Versailles, 4 novembre 2004, *Collect. territ., intercoté 2004*, n° 12, commentaire 252, p. 33, par G. Pellissier, inédit au *Recueil Lebon*.

(17) Y. Pittard, *Le permis de construire et le stationnement*, *Droit et ville* n° 54-2002, p. 35 et s.

Une réponse ministérielle du 20 juillet 1992 confirme cette possibilité de dissociation en précisant que la cession des aires de stationnement ne saurait être contrôlée au titre d'une réglementation de droit public (18).

Une réponse ministérielle du 4 décembre 1997 précise que « lorsque les travaux effectués respectent les prescriptions relatives au stationnement précisées dans le permis de construire, le fait de dissocier la vente des appartements de celle des places de stationnement ne constitue pas une infraction aux dispositions d'urbanisme ». En revanche, « rendre indivisible la vente des logements et des places de stationnement risquerait de porter une atteinte excessive au droit de propriété... » (19).

Sur la base du même raisonnement, il convient de souligner également qu'il n'appartient pas à une réglementation de droit public de contrôler la réalité d'occupation des places destinées aux personnes handicapées. Rien n'interdirait à un promoteur de céder ces places à des personnes valides.

Les règles relatives à l'accessibilité des logements collectifs aux personnes handicapées doivent néanmoins être respectées « tout au long de la vie de l'ouvrage depuis sa conception jusqu'à sa disparition » (20). Pour respecter cette finalité, les places devraient constituer des parties communes, mais aucun texte ne l'impose.

## **VII. Moyens d'action de la commune dans l'hypothèse d'absence de création des places de stationnement, nonobstant la division opérée**

Dans l'hypothèse où la réglementation n'aurait pas été respectée par le « propriétaire-diviseur » et d'absence de fait générateur de la participation, les moyens d'action de la commune sont les suivants.

**1** Au plan pénal, l'article L. 160-1 du Code de l'urbanisme dispose « (...) en cas d'infractions aux dispositions du plan d'occupation des sols, des plans locaux d'urbanisme, les articles L. 480-1 à L. 480-9 sont applicables ».

Le fait de diviser un bâtiment existant sans prévoir la création de places de stationnement (pour autant qu'elles soient obligatoires) constitue une infraction pénale pouvant être réprimée au titre de cet article.

Certains de ces articles pourront servir de fondement à l'infraction que constitue le non respect de l'article 12 du POS ou du PLU.

L'infraction pourra être constatée dans un procès-verbal établi par les autorités compétentes visées à l'article L. 480-1 et transmis sans délai au ministère public.

En cas de condamnation du contrevenant pour une telle infraction aux dispositions du POS ou du PLU, le tribunal pourra statuer sur la mise en conformité des lieux ainsi que sur le délai d'exécution de mise en conformité si besoin sous astreinte, et ordonner la publication de tout ou partie du jugement de condamnation dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département, ainsi que son affichage dans les lieux qu'il indiquera (L. 480-5 et L. 480-7).

Si à l'expiration du délai fixé par le jugement, la mise en conformité n'est pas encore achevée, le maire ou le fonctionnaire compétent pourra faire procéder d'office à tous travaux nécessaires à l'exécution de la décision de justice.

La chambre criminelle de la Cour de cassation, dans un arrêt du 25 janvier 1995 a prononcé une condamnation en violation, non seulement d'un permis de construire, mais également des dispositions du PLU à propos du nombre de places de stationnement (21).

Le dispositif pénal est toutefois rarement mis en œuvre ou poursuivi jusqu'à son terme.

**2** Au plan civil, la commune pourra agir en réparation à l'encontre du propriétaire sur la base des règles de la responsabilité civile délictuelle issues de l'article 1382 du Code civil (22).

Ainsi que le souligne Patrice Cornille « le présent arrêt vient au secours des administrations compétentes (...) pour obtenir réparation par le rénovateur de l'inexécution de ses obligations en matière de stationnement qu'elles ont pu, en revanche légalement inscrire dans leur document d'urbanisme. C'est une solution importante » (23).

Le fait que la commune puisse obtenir une réparation pécuniaire de l'inexécution par le propriétaire diviseur, de ses obligations en matière de création d'aires de stationnement, nous amène à nous poser la question de l'utilité de maintenir la hiérarchie des modalités de réalisation des places de stationnement pour la division d'un immeuble existant...

*Stéphane LELIÈVRE*

*Président de la 3<sup>e</sup> commission*

*Stéphane CHAIX-BRYAN*

*Rapporteur de la 3<sup>e</sup> commission*

[18] Rép. min., Claude Galametz, JOAN Q du 20 juillet 1992, p. 3282 ; JCP N 1992, prat., p. 603.

[19] Rép. min. n° 1669, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, JOSEN du 4 décembre 1997 [n° 46] p. 3398 et 3399.

[20] Rép. min., JOAN Q du 20 mai 1991, p. 1997.

[21] Cass. crim., 25 janvier 1995, JCP G 1995. IV. 1073 ; Dr. adm. 1995, comm. n° 397.

[22] Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 23 novembre 2005, préc.

[23] Constr.-urb., n° 1, janvier 2006, p. 25.

