

obligation relative aux modalités de surveillance durant la phase d'exploitation de ces parkings, ce qui est susceptible d'augmenter les risques d'incendie.

Quant aux parcs de stationnement situés dans des immeubles de bureaux, l'absence de prescriptions les concernant dans le code du travail induit leur rattachement par défaut à la circulaire du 3 mars 1975, alors que les contraintes imposées par cette dernière sont nettement plus réduites que celles du type PS en termes de construction et d'équipements, justifiant, comme l'attendent plusieurs inspections générales de l'administration, son abrogation. Elles ne comportent aucune disposition précise relative au contrôle, au suivi et aux modalités de surveillance et d'exploitation. En outre, les critères permettant de déterminer avec certitude le régime d'un ouvrage sont insuffisamment définis à ce jour. Cette difficulté rend la coexistence de trois réglementations distinctes plus problématique encore et constitue une source d'insécurité juridique dans le secteur du stationnement.

#### Garantir l'égalité concurrentielle des acteurs du stationnement

La mise en cohérence que la filière du stationnement appelle de ses vœux est une nécessité pour préciser l'application de la réglementation incendie aux différents cas de figures. C'est aussi une question de concurrence loyale entre acteurs.

Outre le fait qu'il peut ne pas être compatible avec les politiques voulues par les collectivités, le stationnement mutualisé sur terrain privé s'installe dans une relation de concurrence vis-à-vis du stationnement public, dans la mesure où, tout en proposant des services analogues, il n'est pas soumis aux mêmes obligations législatives et réglementaires.

Il s'agit donc de rétablir l'égalité concurrentielle entre les opérateurs du stationnement public et les nouveaux entrants en veillant à l'application des mêmes règles à tous les opérateurs, quel que soit leur statut. Dans le cas contraire, c'est l'équilibre du contrat de concession, principal mode de gestion des parcs de stationnement couverts ouverts au public, qui est compromis.

#### Clarifier l'application des réglementations ERP, de l'habitation et du code du travail

La FNMS formule plusieurs propositions visant au rapprochement des régimes réglementaires existants en précisant leurs critères d'application.

#### Proposition 1 – Stationnement résidentiel


S'ils s'ont exploités uniquement dans un mode résidentiel, rattacher les ouvrages, quel que soit leur classement d'origine et même lorsqu'ils sont situés sous des espaces publics, soit aux dispositions du code du travail (arrêté du 3 mars 1975) ou celles du code de la construction et de l'habitation.

#### Proposition 2 – Stationnement mixte public-résidentiel

En corollaire de la proposition 1, rattacher à la réglementation des ERP les parcs de stationnement dans lesquels coexistent des espaces résidentiels et des espaces ouverts au public. En effet, l'ouverture au stationnement public dans ces ouvrages est constitutive du statut d'ERP défini par l'article R.123-2 du code de la construction et de l'habitation.

#### Proposition 3 – Stationnement mutualisé sur terrain privé

- Si la capacité de stationnement mutualisé occasionnel est inférieure ou égale à 10 places, soumettre le parc de stationnement aux règles de surveillance et de suivi prévues à l'article R. 123-11 du code de la construction et de l'habitation ainsi qu'à l'article PS 25 du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP.
- Au-delà de 10 places, soumettre le parc de stationnement aux mêmes dispositions que les parcs de stationnement relevant du statut d'ERP.

En 2015,  chantier de la réglementation incendie dans les parcs de stationnement a été ouvert par l'administration, qui y a associé les professionnels. Si ces travaux ont favorisé une compréhension partagée d'un corpus juridique complexe, il importe maintenant d'aller au-delà de l'interprétation des règles pour rénover et simplifier les règles elles-mêmes.

Il ne s'agit pas de plaider pour un moins-disant réglementaire, mais au contraire d'harmoniser les réglementations distinctes de l'ERP, de l'habitation et du code du travail, afin que, pour des services analogues, les opérateurs aient à se conformer aux mêmes obligations. Il s'agit aussi de rendre la protection incendie pleinement compatible avec l'extension des usages des parcs et le succès croissant de l'écomobilité.

En menant à son terme ce chantier réglementaire, les pouvoirs publics favoriseront grandement l'essor des nouvelles mobilités urbaines tout en garantissant la sécurité de tous les usagers.

# STATIONNEMENT ET MOBILITÉS URBAINES

LA LETTRE DE LA FNMS

# N°3

Novembre 2016



## VERS UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION SÉCURITÉ INCENDIE DANS LES PARKINGS

FNMS  
18, avenue des Champs Élysées 75008 Paris  
Téléphone : 01 42 25 55 37  
www.fnms.fr  
info@fnms.fr

Responsable éditorial :  
Patrick PIRODON

Maquette : 90c



La FNMS réunit, autour du Collège des Exploitants et du Collège des Prestataires de Services, tous les acteurs clés du secteur. Cette expertise unique constitue un gage de légitimité incontestable pour répondre d'une seule voix à toutes les problématiques liées au stationnement. Force de propositions, la FNMS accompagne les pouvoirs publics locaux et nationaux et l'ensemble des parties prenantes dans leurs choix stratégiques en faveur d'une mobilité durable et d'une qualité de vie en ville renforcée.

  
FÉDÉRATION NATIONALE DES  
MÉTIERES DU STATIONNEMENT

## ÉDITO



Au-delà des apparences, la sécurité incendie dans les parcs de stationnement n'est pas seulement une question réglementaire et technique réservée aux constructeurs et aux exploitants. Pour eux, elle est en effet une préoccupation essentielle et quotidienne. La filière s'est mobilisée de longue date pour garantir une sécurité toujours plus grande aux usagers des parcs.

Cependant, il importe que l'État, le législateur, les collectivités locales aient pleinement conscience des enjeux majeurs associés à la réglementation incendie.

À l'évolution des usages des parcs de stationnement, résultant de l'essor considérable des nouvelles mobilités, doivent répondre une modernisation et un allègement des procédures administratives. Les parcs, appelés à devenir de véritables hubs de mobilité, à l'interconnexion de différents modes de transport, doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire plus adapté à leurs nouvelles fonctionnalités.

Révisée et simplifiée, la réglementation incendie doit s'appliquer, d'une manière large et homogène, à tous les sites de stationnement ouverts au public. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, au détriment d'une concurrence loyale entre acteurs du stationnement. Depuis 2013, un chantier de la sécurité incendie a été ouvert par l'État, des outils ont été produits, des recommandations ont été formulées. Désormais, la filière du stationnement appelle les pouvoirs publics à tirer toutes les conclusions utiles de ces travaux, afin de donner naissance à une réglementation incendie qui tienne pleinement compte des nouveaux usages ainsi que de la diversification des acteurs.

**Patrick Pirodon,**  
Président de la Fédération Nationale  
des Métiers du Stationnement  
(FNMS)

# RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ INCENDIE :

## L'INDISPENSABLE MODERNISATION

**Décrets, arrêtés, circulaires : la réglementation de protection contre l'incendie dans les parcs de stationnement a fait l'objet, au fil des années, de multiples modifications. La complexité du corpus en vigueur a conduit l'administration, en concertation avec les professionnels, à produire depuis 2013 des outils à caractère non normatif afin de promouvoir une compréhension commune de ces règles. Aujourd'hui, il devient urgent d'aller plus loin en adaptant le cadre juridique de la sécurité incendie aux nouvelles réalités du stationnement. Cette nécessaire refonte permettra aux parcs de stationnement de contribuer activement au développement de l'écomobilité tout en assurant une sécurité maximale pour leurs usagers.**

## SIMPLIFIER LA RÉGLEMENTATION ET L'ADAPTER AUX NOUVELLES MOBILITÉS

### Un corpus réglementaire complexe et disparate

Identifier la réglementation applicable à un parc de stationnement couvert ouvert au public peut s'avérer malaisé. Cette complexité tient d'abord à la coexistence de prescriptions relativement anciennes mais qui restent en vigueur dans certains cas – circulaire du 3 mars 1975 par exemple – de dispositions adoptées beaucoup plus récemment. En outre, il est nécessaire de croiser trois critères pour déterminer quelles règles s'appliquent à une situation particulière :

- La date de construction du parc : à lui seul, ce critère conduit à distinguer une dizaine de cas de figures. A titre d'exemple, la circulaire du 3 mars 1975, complétée de son instruction technique, s'applique aux ouvrages construits pendant la décennie 1975-1985. Pour les infrastructures plus récentes, plusieurs arrêtés, dans différentes versions modifiées au fil du temps, doivent être pris en considération.
- La catégorie d'usagers stationnant leur véhicule : la réglementation incendie des parcs situés dans des bâtiments d'habitation ou relevant du code du travail est différente de celle qui s'applique aux ERP.
- Le nombre de places de stationnement disponibles : ainsi, l'arrêté du 9 mai 2006 relatif aux établissements de type PS fixe les prescriptions applicables aux parcs de stationnement couverts ouverts au public pouvant accueillir plus de 10 véhicules à moteur, à l'exception des établissements liés exclusivement à un bâtiment d'habitation et à un bâtiment relevant du code du travail.

À l'ensemble de ces dispositions normatives s'est ajoutée une série de textes d'application ou d'explication, tels qu'une circulaire ou une instruction technique. En 2016, sous l'égide de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC), un Guide de préconisations a également été produit par la mission relative aux parcs de stationnement couverts ouverts au public, dite mission PS, à laquelle la FNMS a participé. Objectif de cet outil : faciliter l'application de la réglementation, en réduisant les divergences d'interprétation et en constituant une doctrine commune. Si ce guide répond à une véritable attente des professionnels, il n'en reste pas moins que ceux-ci doivent conjuguer des dispositions très disparates au regard de la hiérarchie des normes, en se référant désormais à une soft law de la protection incendie (droit souple) qui vient à l'appui et en complément de la réglementation au sens strict.

## Lever les freins au développement de l'électromobilité

La réglementation incendie en vigueur aujourd'hui n'est pas favorable au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) dans les parcs. Pourtant, l'évolution des technologies et les améliorations apportées par les constructeurs sur les véhicules électriques doivent permettre de lever ces obstacles. Le Guide de préconisations de juin 2016, qui se substitue au cahier des charges relatif à l'installation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, comporte des atténuations bienvenues par rapport à ce document de 2012.

Cependant, les acteurs du stationnement estiment nécessaire d'aller au-delà de ces correctifs. Ils appellent notamment les pouvoirs publics à réduire les contraintes pesant sur les bornes de recharge dite « normales » (3 kVA), par opposition aux bornes de recharge accélérée

### Achever le chantier de la simplification

La FNMS a activement participé aux travaux menés par la mission PS depuis 2013 afin de faciliter la compréhension de la réglementation et élever le niveau de sécurité dans les parcs. Elle souhaite que le corpus de règles en vigueur puisse maintenant faire l'objet de la révision dont toutes les parties prenantes ont reconnu la nécessité. Cette évolution réglementaire a d'ailleurs été inscrite dans le cadre du choc de simplification décrété par le Gouvernement.

Il s'agit de mener à bien le chantier engagé ces dernières années, sans se contenter du seul Guide de préconisations qui ne peut pas résoudre les problèmes identifiés dans la réglementation existante, mais seulement en favoriser la bonne application. Sans attendre, il importe d'amender les règles existantes. Certaines formulations ou dispositions ont été identifiées comme obsolètes, d'autres se prêtent à des interprétations variables.

S'agissant de ces évolutions, la FNMS adhère pleinement aux principes de simplification des normes qui ont été fixés en 2013 et qui doivent s'appliquer à la suite des travaux : une norme créée doit correspondre à une norme supprimée ou allégée, un nouveau coût doit être compensé par un coût en moins et une évaluation technique et financière constituer un préalable à l'adoption d'une nouvelle disposition.

### Favoriser l'essor de nouveaux services dans les parcs de stationnement

Les parcs de stationnement sont aujourd'hui en pleine mutation : s'ils étaient il y a encore quelques années des ouvrages destinés simplement à l'immobilisation temporaire des véhicules, ils sont en passe de devenir de véritables centrales de mobilité (« hubs »). Autopartage et électromobilité s'y implantent, la connexion avec d'autres modes de déplacement est facilitée. Simultanément, des activités tertiaires s'y installent également et y inventent une nouvelle logistique urbaine au service des particuliers ou d'autres entreprises.

ou rapide (22 et 43 kVA). Les usagers de nombreux parcs de stationnement – gares et aéroports particulièrement – qui laissent leur véhicule branché plus de huit heures sur de simples prises 220V, ont surtout besoin d'emplacements de charge normale. Un allègement des règles applicables en la matière facilitera grandement le déploiement d'IRVE en grand nombre, d'autant plus que l'installation des bornes de charge normale est nettement moins coûteuse que celle des bornes rapides.

Plus largement, la FNMS souhaite que, sur les bases posées par la mission PS entre 2013 et 2016, un dialogue constructif s'établisse entre le Ministère de l'Intérieur et le Ministère de l'Environnement afin de poser les bases, dès 2017, d'un cadre plus favorable au déploiement des IRVE. En outre, la FNMS souligne que le coût du déploiement de l'électromobilité dépasse le seul coût d'acquisition des bornes : coûts de renfort de ligne, coûts des abonnements, coûts de maintenance des équipements, formation et qualification des agents, compartimentage et ventilation des espaces... Que les opérateurs ne peuvent supporter seuls.

Or, le cadre réglementaire de la sécurité incendie des parkings et, plus encore, l'interprétation restrictive qu'en font souvent les services instructeurs constituent des freins au déploiement de ces nouveaux usages.

Afin de ne pas contrecarrer l'essor de cette nouvelle économie – services de mobilité, logistique – au service de la ville, mais au contraire de soutenir ces mutations porteuses d'activité et d'emploi, il est nécessaire non seulement d'adapter localement les PLU au nouveau contexte, mais aussi, au plan national, d'engager une révision globale des normes de sécurité dans les parcs. Il s'agit d'accélérer la mise à jour de la réglementation de sécurité afin de la rendre compatible avec la diversité croissante des usages des parcs.

## HARMONISER LES RÉGLEMENTATIONS EXISTANTES AFIN D'ASSURER LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS

### Des contraintes réglementaires inégales et inadaptées aux nouvelles réalités du stationnement

L'émergence des nouveaux services de mobilité se traduit par le développement multiforme d'une offre nouvelle dans le domaine des transports mais aussi en matière de stationnement. Entreprises, hôtels, copropriétés ou encore bailleurs sociaux entrent ainsi sur le marché du stationnement en s'adressant au grand public au moyen d'applications mobiles.

Or, ces nouveaux acteurs privés échappent aujourd'hui à l'application de la réglementation incendie des ERP telle qu'elle a notamment été définie par l'arrêté du 9 mai 2006. Certains relèvent du corpus réglementaire applicable aux parcs de stationnement dans des immeubles d'habitation. Or, ces dispositions s'avèrent bien moins contraignantes que celles de la réglementation ERP-PS tant en termes de construction et d'équipements que de maintenance et de contrôle : en particulier, elles n'intègrent aucune