

Les zones de densité minimale à proximité des transports collectifs

Articles L. 141-8 (pour le SCoT), L. 151-26 (pour le PLU) du Code de l'Urbanisme (CU)

Objectif

Imposer une densité minimale de construction à proximité des transports en commun. La densité peut s'exprimer en logements par hectare ou en surface de plancher par hectare s'il est prévu un programme mixte (comprenant des logements et des services par exemple).



▷ Où? Qui? Comment?

Où?

Dans les communes couvertes par un PLU. Si le SCoT impose des secteurs avec une densité minimale, les PLU **doivent** l'imposer également pour être compatibles ; par contre, si un SCoT ne l'impose pas, les PLU **peuvent** quand même décider de l'imposer, sous réserve d'être compatibles avec ledit SCoT.

Qui?

L'autorité compétente en matière de PLU ou de SCoT (commune, EPCI, syndicat mixte...).

Comment?

1) Dans le SCoT, le document d'orientation et d'objectifs (DOO) peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés (et non pas simplement envisagés : ces transports doivent effectivement exister ou être programmés avec une échéance temporelle par l'autorité organisatrice compétente), dans lesquels les PLU doivent imposer une densité minimale de construction. Pour les PLU adoptés avant le SCoT, une mise en compatibilité est le cas échéant nécessaire (cf. fiche GEN02).

2) Dans le PLU, le règlement peut (ou doit si le SCoT le prévoit) délimiter des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels une densité minimum de construction, exprimée par exemple en surface de plancher ou en nombre de logements, est imposée.

La délimitation de ces secteurs doit être reprise dans le règlement graphique du PLU.

Contrôle du préfet : dans les communes non couvertes par un SCoT, le préfet peut s'opposer à l'entrée en vigueur d'un PLU dont les dispositions autorisent une consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports collectifs. Le PLU ne deviendra exécutoire qu'après l'intervention des modifications demandées par le préfet (art L. 153-25 al 2°).

Avantages

- Obliger les constructeurs à densifier les zones déjà desservies par les transports collectifs, et ainsi limiter l'ouverture à l'urbanisation des secteurs agricoles ou naturels.
- Privilégier l'usage des transports collectifs à la voiture (enjeu environnemental).

Inconvénients

- Risque d'annulation contentieuse en l'absence de précisions sur les notions de « transport collectif » et de « proximité ». Puisque cet outil est récent, il n'y a pas de jurisprudence en la matière.
- Il y a lieu de vérifier que les différentes règles existantes (PLU, cahier des charges de lotissement...) permettent de densifier dans ces secteurs.

Les zones de densité minimale à proximité des transports collectifs

À combiner

- Un Plan de Déplacements Urbains pour organiser les transports collectifs.
- Une réflexion sur les formes urbaines permettant une réelle densification s'intégrant harmonieusement.
- À combiner avec d'autres dispositions visant à densifier les espaces desservis par les transports en commun.
- Par exemple :
 - > **dans un SCoT :**
 - dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, le Document d'orientation et d'objectifs peut déterminer un plancher pour la densité maximale telle qu'elle résulte de l'application de l'ensemble des règles définies par le PLU (L. 141-7 du CU) ;
 - le DOO définit les grands projets de dessertes par les transports collectifs (L. 141-13 du CU) ;
 - > **dans un PLU :**
 - le règlement peut fixer, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation (L. 151-32) ;



Les éléments d'information contenus dans cette fiche sont fournis au regard de la réglementation en vigueur et de la jurisprudence existant à la date de sa publication. Il s'agit d'une information générale qui ne saurait servir à résoudre des cas particuliers. La mise en œuvre de l'outil décrit ne saurait engager en aucun cas l'Établissement Public Foncier de Bretagne. Aucune utilisation commerciale de la présente fiche n'est autorisée.

Jurisprudence

▷ **Annulation, pour absence de justification, des zones de densité minimale à proximité des TC créées par un SCOT.**

CAA Bordeaux, 28 décembre 2017, n°15BX02851

« 21. Aux termes du IX de l'article L. 122-1-5 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable à la date de la délibération attaquée : "Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction."

22. Le Syndicat du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre fait valoir que le schéma de cohérence territoriale ne fixe pas de densité minimale pour des zones qu'il aurait lui-même identifiées et qu'il ne comporte pas de normes excessivement prescriptives sur ce point. Il ressort toutefois du document d'orientation et d'objectifs, que le schéma de cohérence territoriale fixe des densités minimales par types de sites, lesquelles au demeurant ne se réfèrent pas toutes à la proximité de transports en commun. Le tribunal n'a pas critiqué l'aspect prescriptif de cette démarche, mais seulement relevé l'absence de justifications, laquelle ressort effectivement du document et avait d'ailleurs été relevée par l'avis de la commission de consommation des espaces agricoles du 3 octobre 2012. Par suite, le Syndicat du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre n'est en tout état de cause pas davantage fondé à critiquer ce motif d'annulation accueilli par le tribunal. »

Commentaire : de tels secteurs supposent que des transports en commun existent ou soient programmés et qu'une justification particulière figure au rapport de présentation du SCOT pour imposer une densité minimale.

Et, cette disposition autorise, selon nous, le SCOT à fixer une densité minimale à laquelle le PLU sera tenue de respecter dans un rapport de compatibilité, ce qui lui permettrait d'en moduler les contours et d'en ajuster la densité minimale fixée par le SCOT.

