

LES TRANSCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

PORTÉE OPÉRATIONNELLE

La recherche de l'équilibre entre système urbain et système de mobilité doit se traduire par des règles spécifiques dans les documents d'urbanisme. Bien que le contenu des SCoT et des PLU soit précisé par la loi, de réelles marges de manœuvre existent au niveau de ce qui relève du « peut », en matière de densification et de stationnement notamment.

Echelles de territoire concerné

Pays, agglomérations, communes.

Type de projet :

SCoT : PADD et DOO.

PLU : PADD, OAP et règlement.

DESCRIPTION

La cohérence entre toutes les échelles

Des principes, orientations et objectifs en matière d'économie d'espace, de répartition des activités, de promotion des modes alternatifs à la route doivent être intégrés dans les principaux documents d'un SCoT, le DOO en particulier. Le SCoT n'est pas un document opposable aux tiers ; pour autant il peut définir des prescriptions (densité, déplacements actifs) qui s'imposent aux documents d'urbanisme locaux (PLU ou documents en tenant lieu), notamment pour les tissus urbains existants ou les nouvelles zones à urbaniser qui accueilleront des opérations d'aménagement.

La contention de la tache urbaine

La meilleure gestion de la densité est un levier pour lutter contre l'étalement urbain dans les projets de territoire et les projets urbains, et contribuer à réduire les besoins de mobilité.

La création de périmètres distincts correspondant à des seuils de densité différenciés en fonction de la plus ou moindre grande proximité d'un nœud de transports et d'un noyau urbain constitué est un moyen de contenir la tache urbaine au sein d'un territoire. Les extensions urbaines sont alors réservées aux communes bien desservies en transports et en services de proximité. Les communes n'entrant pas dans cette catégorie doivent limiter l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, et privilégier la restructuration urbaine. À l'échelle d'un SCoT, cela concerne en particulier les écarts ou les hameaux. Cependant, l'instauration d'un tel principe se heurte à quelques facteurs limitants : les stratégies résidentielles des ménages sont difficiles à maîtriser, la plupart des communes continuent à vouloir proposer des grandes parcelles, certaines à privilégier l'accueil de résidences secondaires, etc.

L'urbanisme commercial

La loi Grenelle a introduit la notion de revitalisation des centres urbains et ruraux. Un article a été introduit sur le commerce et l'artisanat dans le code de l'urbanisme.

Un document d'aménagement commercial est désormais obligatoirement intégré au DOO d'un SCoT et il est possible d'y prévoir le respect de conditions et de normes environnementales pour l'implantation des équipements commerciaux, dont la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement et de livraison des marchandises.

Il appartient aux SCoT et PLU de déterminer les conditions permettant d'assurer la diversité des fonctions urbaines, en prévoyant notamment des capacités de construction et réhabilitation suffisantes

pour la satisfaction des besoins d'équipement commercial. La mobilisation des dispositions du droit de l'urbanisme (ex. droit de préemption) peut également faciliter le maintien de certaines activités dans les centres urbains et notamment les commerces de proximité.

Dans les communes qui ne sont pas couvertes par un SCoT, il ne peut être délivré d'autorisation d'exploitation commerciale – sauf dérogations préfectorales. Le PADD du PLU arrête les orientations générales concernant l'équipement commercial. Le règlement du PLU peut identifier et délimiter les quartiers, îlots, voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale (notamment avec les commerces de détail et de proximité) et définir, le cas échéant, les prescriptions pour atteindre ces objectifs.

La gestion des interfaces réglementaires liées au stationnement

L'utilisation de l'espace public à des fins privées, bien que tolérée, n'est pas un droit. Malgré les efforts entrepris en matière d'amélioration de l'offre en transports collectifs ou en modes actifs, la voiture est encore souvent le mode privilégié, pour la liberté et la souplesse d'utilisation qu'elle offre. Il est possible dans les PLU de fixer des normes de stationnement différenciées en fonction de la qualité de l'offre en transports collectifs et de la destination d'usage des bâtiments, valeurs plancher et valeurs plafond, à faire figurer à l'article 12 des règlements de zone. Des obligations minimales de stationnement vélo doivent y figurer également. Cela vaut quelle que soit la vocation prédominante des différentes zones (activités, commerces, habitats, etc.).

Il est possible de dissocier les places de stationnement du lieu de résidence ou d'activité (regroupement en placettes à proximité de la parcelle). La souplesse de la règle peut être source d'inventivité. La précision des modalités de réalisation des places de stationnement permet de limiter les parkings aériens et d'imposer l'intégration des places dans le volume bâti. Cette règle est particulièrement intéressante pour permettre la densité et limiter l'imperméabilisation des sols.

Des exigences s'appliquent aux permis de construire déposés à partir du 1^{er} juillet 2012 pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation et à usage de bureaux : il s'agit de prééquiper les places de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, et de l'installation d'infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.

LES TRANSCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

PRÉCISIONS

Accessibilité

Code de l'urbanisme

Cibles utilisateurs

Porteurs de projets de SCoT et de PLU

Exemples d'application

SCoT Grand Douaisis :

Le SCoT fixe comme principe une urbanisation prioritaire autour des transports en commun. Les gares et le TCSP doivent devenir des lieux stratégiques pour le territoire, ainsi que des outils d'aménagement de l'espace. Une urbanisation plus dense doit être recherchée à proximité de ces transports : un minimum de 35 logements/ha doit être atteint dans un rayon de 500 m des pôles gares, et à 500 m des stations du TCSP. Les gares et arrêts principaux de transports collectifs ainsi que les principaux équipements, zones de services et de commerce doivent être rendus très accessibles par les modes de déplacements non motorisés. Pour cela, il faut offrir des capacités de rabattement efficaces, créer chaque fois que nécessaire des parkings relais et faciliter l'accès pour les vélos et leur stationnement sécurisé à proximité immédiate de ces sites. Toutes les opérations d'aménagement à vocation principale d'habitat doivent créer des parcs à vélos de taille proportionnelle à la SHON des logements à construire.

Le SCoT prône aussi l'utilisation de la voie d'eau pour les transports de marchandises. Le développement de l'utilisation de la voie d'eau implique l'amélioration des quais et des accès à la voie d'eau pour les camions, l'optimisation des installations existantes, la création d'un port multisites et l'augmentation des hauteurs libres sous les ouvrages d'art. Afin d'optimiser les espaces situés à proximité de la voie ferrée, les entreprises utilisant ces plateformes d'échange y seront prioritairement implantées. Dans la zone de la Renaissance et à proximité de son embranchement ferré, l'implantation des entreprises utilisant l'intermodalité et cette plate-forme d'échanges est prioritaire.

SCoT du Vignoble Nantais :

Les centres à renforcer en concentrant le bâti ont été identifiés. Des navettes de rabattement vers différentes gares ont été prévues, ainsi que des navettes express vers Nantes et des navettes entre communes. (cf. Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").

SCoT des Coteaux du Savès :

Les extensions urbaines importantes doivent être localisées en corrélation avec une accessibilité en transports collectifs et en modes actifs. Le renforcement du secteur des gares est préconisé par la densification urbaine, les parkings d'échanges, les stationnements vélos sécurisés et le développement des services.

Toute zone d'activité de plus de 100 emplois doit intégrer dans son schéma d'aménagement la prise en compte de son accessibilité en transports collectifs (bus, train, transport à la demande) dans un rayon de 1 km (1/4 d'heure à pied).

SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné :

Les objectifs sont de limiter l'extension urbaine et la consommation foncière correspondante, en urbanisant en priorité les dents creuses et en définissant des secteurs privilégiés d'urbanisation dans lesquels 80% des capacités foncières d'accueil des communes seront localisées afin de limiter extension des hameaux (20% seulement du potentiel urbanisable pourra se trouver dans les hameaux).

SCoT Sud Gard :

Les secteurs situés à proximité de gares et les quartiers qui seront desservis par le transport collectif en site propre doivent faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement pour accueillir au mieux habitat et activités génératrices de trafic.

SCoT de l'Alsace du Nord :

Le SCoT recherche une conciliation entre stationnement et densification autour des arrêts TC. Par ailleurs, le DOG prévoit que la réalisation de dispositifs sécurisés ou de locaux destinés au stationnement des deux roues est obligatoire dès lors que les opérations de construction génèrent des besoins collectifs (habitat collectif, équipements, activités, pôles de déplacements, etc.).

PLU de Lille :

La densité est organisée autour des nœuds de transports et plus précisément au sein des DIVAT (disques de valorisation des axes de transports) qui sont des disques de 500 m de rayon centrés sur une station de transports collectifs lourds de type tramway, métro ou train. Ce rayon correspond à une accessibilité à la station de moins de 10 minutes à pied. Il existe 120 DIVAT sur le territoire de LMCU, qui concernent 11 % du territoire et concentrent 1/3 des habitants. (cf. Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").

PLU de la Chapelle sur Erdre :

La densité moyenne sur l'ensemble de la ZAC a été calée sur le SCoT de Rennes (25 logts/ha) mais elle intègre des espaces verts et naturels conséquents ; elle sera plus importante à proximité du tram. L'objectif est de multiplier les possibilités de déplacements. Les OAP (orientations d'aménagement et de programmation) spatialisent les principes définis par le PADD en matière de déplacements et prévoient l'emprise nécessaire à la création d'un pôle multimodal.

PLU de Grand Poitiers :

Sa particularité est de fixer à la fois des normes minimales et des normes maximales de stationnement pour les véhicules motorisés. Les normes applicables aux bicyclettes sont des normes minimales. Ces normes ne s'appliquent pas à l'intérieur du secteur sauvegardé de Poitiers. Les projets doivent y être adaptés au contexte.

PLU de La Roche-sur-Yon :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions devra être assuré en dehors des voies publiques.

La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule dans le cas de garages collectifs ou d'aires de stationnement, est de 25 m² pour les automobiles, y compris les accès et de 2 m² pour les deux-roues. Il est possible d'organiser une mutualisation dûment justifiée de l'utilisation des places de stationnement afin d'éviter une multiplication inopinée des surfaces affectées au stationnement. Dans ce cas, le nombre de places de stationnement devra répondre aux besoins des constructions réalisées et se trouver à proximité de celles-ci.

PLU de Nantes Métropole :

Pour les deux-roues non motorisés, des places de stationnement adaptées, couvertes, sécurisées, aisément accessibles depuis l'espace public et situées obligatoirement en rez-de-chaussée ou en premier sous-sol, doivent être réalisées dans toute construction nouvelle de bureaux et de logements d'une surface supérieure à 300 m² de SHON, sur une surface minimale dépendant de la SHON :

- de 1,50 m² par tranche de 50 m² de SHON entre 300 m² de SHON et 2500 m² de SHON ;
- de 1,50 m² par tranche de 75m² de SHON entre 250 m² de SHON et 5000 m² de SHON ;
- de 1 m² par tranche de 100 m² de SHON au-delà de 5000 m² de SHON.