

# SCOT et Grenelle II

## Impacts du projet de loi Grenelle II dans l'outil SCOT

### Historique

Référence du document : AD\_20100324\_Grenelle II- SCOT\_02i-1.doc

Version	Auteur	Modification
01i du 24/03/2010	Céline Billard – Iter	Création
02i du 24/03/2010	Céline Billard – Iter	Mise à jour

### Sommaire

1. Principales évolutions .....	2
1.1. Des objectifs plus ambitieux .....	2
1.2. Un Document d'Orientations et d'Objectifs plus contraignant en matière de gestion de la mobilité.....	2
1.3. La possibilité pour les syndicats mixtes de Scot de devenir syndicats mixtes des transports .....	2
1.4. Des règles de mise en compatibilité et de révision plus fréquentes	3
2. Conclusion et perspectives.....	3

Cette note vise à faire ressortir de façon synthétique l'impact du projet de Loi Grenelle II (tel qu'adopté par le Sénat le 09 octobre 2009) sur le code de l'urbanisme, sur les Scot, et plus spécifiquement sur la thématique transports / déplacements.

A ce jour, la loi doit encore être examinée par l'Assemblée Nationale avant une éventuelle adoption, puis une promulgation. Les Scot arrêtés plus de 6 mois après la promulgation devront être compatibles avec la loi.

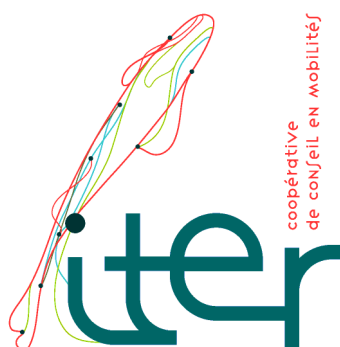
Elle met en évidence les nouvelles obligations de ce que pourrait être le Scot Grenelle II par rapport au Scot SRU.

### Sources :

Le club des Scot a réalisé un travail de comparaison du contenu du code de l'urbanisme actuel et des évolutions proposées par le projet de loi Grenelle II.

Ce document de référence est téléchargeable à l'adresse suivante :  
<http://www.projetdeterritoire.com/index.php/Espaces-thematiques/Gestion-de-l-espace/Actualites/Les-evolutions-legislatives-concernant-les-Scot>

Le projet de loi adopté par le Sénat est disponible à l'adresse suivante :  
<http://www.senat.fr/dossierleg/pjl08-155.html>



24 boulevard Riquet  
31 000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93  
F / 05 62 73 53 99  
[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09  
F / 01 43 70 67 60  
[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

1 place Gapeau  
Quartier La Banette  
83 270 St Cyr-sur-Mer  
T / 09 72 12 85 24  
F / 09 72 12 85 24  
[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.sudest@iternet.org](mailto:iter.sudest@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

## 1. Principales évolutions

### 1.1. Des objectifs plus ambitieux

Le ton est donné dès l'énoncé des objectifs généraux, qui s'orientent plus fermement vers « une amélioration des performances énergétiques, **de diminution des obligations de déplacement et de développement des transports collectifs** »<sup>1</sup> (article L121-1).

### 1.2. Un Document d'Orientations et d'Objectifs plus contraignant en matière de gestion de la mobilité

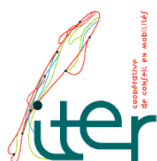
Alors que le diagnostic et le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du Scot sont peu sujets à des modifications significatives sur la thématique des transports/ déplacements, **le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs)** du Scot, connaît des reformulations lui conférant un rôle plus important sur cette thématique.

En effet, dans le DOO, les transports collectifs constituent des outils d'accompagnement du développement urbain mais aussi des outils de désenclavement du territoire. La démarche va même plus loin, dans le cas où le Scot peut se subordonner aux PLU (sous réserve de justification particulière) pour imposer la densification sur des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés.

Le DOO (Art L. 122-1-8) **définit les grandes orientations** de la politique de transports et de déplacements ainsi que **les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs**. Il peut également en l'absence d'un PLU comprenant un PDU, préciser les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés ou non motorisés.

### 1.3. La possibilité pour les syndicats mixtes de Scot de devenir syndicats mixtes des transports

**Un nouvel article (L. 122-4-2)** est introduit au code de l'urbanisme : il apparaît majeur pour l'organisation des transports puisqu'il indique la prise de compétence transport par les syndicats mixtes des Scot devenant ainsi syndicats mixtes des transports, s'ils comprennent deux AOTU sur leur territoire.



---

<sup>1</sup> Auparavant les objectifs étaient seulement de maîtriser les besoins de déplacements et la circulation automobile.

#### 1.4. Des règles de mise en compatibilité et de révision plus fréquentes

Pour finir, les règles de **compatibilité et de révision des documents** de planification sont renforcées par le projet de loi, qui :

- fixe une obligation de mise en compatibilité dans un délai de 3 ans des PLH et PDU avec le Scot si celui-ci est approuvé a posteriori,
- réduit les délais de révision de 6 ans à 10 ans, en précisant les thématiques de révision du Scot, dont celle des transports et des déplacements.

## 2. Conclusion et perspectives

En matière de transport et de déplacements, le projet de Loi Grenelle II fixe des obligations plus qu'il ne propose des orientations. Le projet exprime une volonté de réduction des déplacements et un renforcement du mode collectif.

Ce constat ne sera pas sans conséquences sur les politiques de programmation, de planification et de prospective en matière de mobilité et de transport.

Le club des Scot relève plusieurs questionnements sur ce projet de loi :

- sur la subsidiarité entre Scot et PDU (respect des grands projets définis dans le DOO du Scot ?),
- sur la capacité donnée à un syndicat mixte en charge du Scot à prendre la compétence transport.

Ces sujets sont en discussion, et le club des Scot a formulé des propositions d'aménagements du projet de Loi visant à assouplir son encadrement juridique.

