

>> **SCoT et habitat**

*Françoise Zitouni, maître de conférences HDR à l'Université d'Aix-Marseille,
Laboratoire interdisciplinaire en urbanisme (LIEU, EA 889)*

*Audrey Campagno-Flores, juriste, chargée d'études à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération
Marseillaise (AGAM)*

Fiche 4

LA PLACE DE L'HABITAT DANS L'ARTICULATION ET L'ÉQUILIBRE DES DIFFÉRENTES FONCTIONS URBAINES

La nouvelle architecture que la loi Grenelle II a donnée aux dispositions du code de l'urbanisme régissant le contenu du SCoT et particulièrement de son DOO, qui fait l'objet des articles L. 122-1-4 à L. 122-1-10, engage les rédacteurs du SCoT à traiter les objectifs des politiques de l'urbanisme, de l'habitat, des transports et déplacements, des équipements commerciaux et artisanaux dans des chapitres individualisés. Néanmoins, la place de l'habitat dans ce document ne peut être entièrement contenue dans le champ délimité par l'article L. 122-1-7. En effet, depuis la loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991, l'habitat est devenu une dimension à part entière des politiques urbaines. Aujourd'hui, les politiques intercommunales de l'habitat exprimées dans le programme local de l'habitat (PLH) ne peuvent être définies ni mises en œuvre sans recourir aux outils de planification et d'aménagement qu'offre le droit de l'urbanisme. Aussi, bien qu'elle soit plus réductrice que la formulation actuelle, la rédaction de l'ancien article L. 122-1 du code de l'urbanisme, selon laquelle le PADD du SCoT fixe « *les objectifs des politiques d'urbanisme en matière d'habitat [...]* » au lieu des « *objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement [...]* », reflète mieux la porosité entre ces deux domaines. L'habitat doit nécessairement être pris en compte dans les objectifs et les principes de la politique d'urbanisme énumérés par l'article L. 122-1-5, même s'il n'est pas expressément désigné par cet article.

1. L'habitat dans les objectifs de la politique d'urbanisme et d'aménagement

Le SCoT remplit sa fonction stratégique en mettant la politique de l'habitat en cohérence avec les autres politiques relatives à l'urbanisme, aux transports et équipements, au développement économique, à l'environnement, dans le projet global de territoire qu'il est chargé de traduire. Bien que la politique d'urbanisme soit aujourd'hui présentée comme l'une des politiques publiques dont le SCoT doit fixer les objectifs, les orientations relatives à l'urbanisme et à l'aménagement jouent indéniablement un rôle directeur par rapport aux autres domaines d'intervention. En subordonnant l'urbanisation dans certains secteurs à des conditions de desserte des constructions par les équipements et/ou les transports collectifs, de performance énergétique ou de densité des constructions, ces orientations obligent à penser l'habitat dans sa relation avec

les problématiques liées aux déplacements, à la limitation de la consommation d'énergie et d'espace.

1.1. L'habitat, composante d'un projet global de territoire défini par le SCoT

Les dispositions du 2° de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme imposent au SCoT de déterminer les conditions permettant d'assurer « **la diversité des fonctions urbaines et rurales** et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs »¹. Pour mettre en œuvre ce principe de mixité fonctionnelle, les SCoT doivent établir un équilibre satisfaisant entre les différentes dimensions des politiques urbaines énumérées par cette disposition sur le territoire couvert par le SCoT. Ils doivent également articuler ces différentes dimensions entre elles de manière à impulser une dynamique de développement.

La fonction habitat participe de l'organisation du territoire choisie par le SCoT, qui détermine son importance et sa localisation au vu des caractéristiques des différents espaces entrant dans le périmètre de ce document et des scénarios de développement prévus. Afin de lutter contre l'urbanisation diffuse et de renforcer la protection des espaces agricoles et naturels, la loi impose au SCoT de définir les secteurs à urbaniser en priorité et de privilégier la densification et la restructuration des espaces déjà urbanisés pour en améliorer la fonctionnalité.

Ces espaces urbanisés ou à urbaniser s'insèrent dans une polarisation du territoire établie par de nombreux SCoT et qui implique une hiérarchisation des différents espaces en fonction de leur attractivité et de leur potentiel de développement².

Exemple. SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise : « le parti de développer une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle de l'aire métropolitaine, qui constitue le cadre de cohérence des grands axes du SCoT et de leur déclinaison réglementaire. Cette organisation urbaine, qui s'inscrit dans la réalité de fonctionnement actuel de l'agglomération tout en prenant en compte ses potentialités se fonde sur trois principes complémentaires :

- le centrage du développement urbain autour de l'agglomération bordelaise, afin de limiter la dispersion urbaine et rationaliser la consommation d'espace,
- la maîtrise et la structuration des territoires périphériques autour des centralités relais déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement,
- le renforcement des centres bourgs et des cœurs de villages dans les bassins de vie.

Sur la base de ces trois principes, l'organisation urbaine peut ainsi être déclinée à l'échelle de chacun des quatre grands territoires du projet d'aménagement de développement durable :

¹ Voir Fiche 1.

² Voir Fiche 5.

- l'hypercentre métropolitain,
- le cœur d'agglomération,
- les centralités périphériques métropolitaines,
- les bassins de vie.

Ces territoires qui se détachent de toute limite administrative ou institutionnelle, prennent tous une place à part entière au sein du projet de l'aire métropolitaine. Complémentaires dans la réussite de cette ambition, ils doivent tous être confortés mais autour de projets qui leur sont propres, de telle sorte qu'ils contribuent, en fonction de leur identité et de leur potentiel respectif, au développement global de l'aire métropolitaine bordelaise. Ainsi, ils poursuivent des objectifs différenciés, des stratégies singulières, et portent des orientations de développement qui leur sont propres, et notamment en matière de développement démographique et économique. »

Les logements seront donc implantés préférentiellement dans les secteurs urbanisés ou à urbaniser et concentrés sur les principaux pôles de développement où ils devront cohabiter avec les autres fonctions urbaines, en particulier transports et activités économiques. Afin d'établir un équilibre satisfaisant entre les différentes fonctions, les objectifs de production de logements devront être définis « *en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs* », comme le prescrit l'article L. 122-1-7. Il s'agira ensuite de relier les objectifs d'augmentation, de diversification et de densification de l'offre de logements aux principes directeurs de l'organisation du territoire et de les mettre en cohérence avec les objectifs des autres politiques sectorielles.

Les transports et les déplacements urbains jouent un rôle déterminant dans l'élaboration du schéma de développement établi par le SCoT. Les déplacements « *entre le domicile et le lieu de travail et de la zone de chalandise des commerces, ainsi que les déplacements vers les équipements culturels, sportifs, sociaux et de loisirs* » doivent être pris en compte dès l'établissement du périmètre du schéma (art. L. 122-3, II). Leur observation permet de déterminer les dessertes en transports, collectifs en particulier, nécessaires et de structurer les espaces urbains de manière à favoriser un développement rationalisé et optimisé de l'habitat, des activités économiques, des équipements et des services dans les secteurs les mieux desservis par les transports en commun et une articulation des différentes fonctions au sein de ces secteurs.

Ce schéma de développement, basé sur une mixité urbaine et sociale et axé sur les transports collectifs, n'est pas nécessairement adapté aux espaces ruraux. C'est pourquoi ceux-ci font l'objet d'une disposition spécifique figurant au I de l'article L. 122-1-5 selon laquelle le SCoT « *détermine les conditions d'un développement équilibré de l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers* ». Cette disposition a été introduite dans le projet de loi Grenelle II pour éviter qu'une application uniforme du principe d'urbanisation prioritaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ne conduise à ne laisser aucune marge de développement aux espaces ruraux non desservis. Elle prévoit donc la possibilité d'un équilibre entre protection et développement de ces espaces, équilibre dans lequel l'habitat joue un rôle important pour accompagner les évolutions démographiques et économiques. Ce principe d'équilibre, peu prescriptif, a vocation à s'appliquer dans l'optique d'un rééquilibrage d'un territoire prenant en

compte les objectifs de limitation de consommation des espaces agricoles et naturels. Cet article autorise les SCoT à déterminer la proportion d'espaces urbanisables consacrés au logement et celle affectée aux activités économiques.

Exemple. Le SCoT du Pays des Vals de Saintonge demande aux PLU de définir des ouvertures à l'urbanisation dont un tiers au maximum seront destinées à des activités, en excluant la construction de logement et deux-tiers au maximum seront destinées à l'habitat, en autorisant les activités compatibles avec l'habitat.

1.2. L'habitat et les principes d'urbanisation conditionnelle

Déjà pensée auparavant, l'articulation des différentes fonctions urbaines au sein des espaces urbanisés ou à urbaniser a été confortée par la loi Grenelle II³ qui a donné au SCoT les outils pour conditionner l'urbanisation ou son développement à la présence renforcée de certaines de ces fonctions. Les PLU sont alors soumis non plus à une obligation négative de non-contrariété avec la norme supérieure, mais à une obligation positive de mise en œuvre des conditions posées par le SCoT.

Parmi ces fonctions, les transports sont le premier élément structurant autour duquel l'urbanisation, et donc l'habitat, doit se développer et se densifier. La loi Grenelle II a accentué cette articulation urbanisme-habitat / transports en lui donnant pour objectif de privilégier la localisation et la densification de l'habitat et des activités dans les secteurs déjà urbanisés.

Pour favoriser l'accessibilité des secteurs déjà urbanisés, le DOO précisera les conditions de leur désenclavement par transport collectif (art. L. 122-1-5, III), conditions à relier aux principes de restructuration des espaces urbanisés ou de revitalisation des centres urbains et ruraux également posés par le DOO (art. L. 122-1-4).

D'autre part, la loi confère au DOO des moyens accrus pour contrôler les ouvertures à l'urbanisation de nouveaux secteurs (art. L. 122-1-5, III, al. 1 et 2 at IV) :

- Il précise *obligatoirement* les conditions d'une urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs, laissant aux documents de planification locale une latitude pour mettre en œuvre ces conditions ;

Exemple. Le DOO du SCoT du Pays de Thau « *identifie au document graphique des secteurs de renouvellement et d'intensification en lien avec l'offre de transports en commun performants. Ces secteurs devront faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain et de densification du tissu existant dans le but de développer une ville compacte autour des services de transport public* ». Il indique la localisation de ces opérations sur une carte, en utilisant, comme d'autres SCoT l'ont fait, des pixels. Ces pixels représentent des unités de production urbaine **principalement résidentielles** (au moins 70 % de la surface bâtie dédiés à l'habitat) représentant 4 hectares.

- Il *peut* être plus prescriptif en déterminant lui-même les secteurs dont l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs ;
- Il *peut* encore, dans certains cas imposer aux collectivités locales la recherche de solutions alternatives précédant toute ouverture à l'urbanisation de

³ Voir la démarche « SCoT-témoins ».

nouveaux secteurs : étude d'impact sur l'environnement de cette ouverture à l'urbanisation, utilisation préférentielle des zones urbanisées à condition qu'elles soient desservies par les équipements collectifs ou suite à une étude de densification.

Exemple. Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise soumet à étude d'impact toute nouvelle ouverture à l'urbanisation au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées inscrits dans « *l'enveloppe des zones potentiellement inondables* ».

Enfin, les règles d'urbanisation conditionnelle imposées aux PLU peuvent être utilisées pour promouvoir d'autres objectifs, relatifs à la performance énergétique des bâtiments ou à la qualité des infrastructures et des réseaux de communication électronique (art. L. 122-1-5, V). Ces objectifs, qui concernent seulement les zones à urbaniser, s'imposent aux « *constructions, travaux, installations et aménagements* » faisant l'objet de permis de construire ou d'aménager ou de déclarations préalables. Par conséquent, ils doivent être traduits en critères précis dans les règlements de PLU.

Exemple. SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise : « *l'ouverture à l'urbanisation de sites économiques nouveaux est conditionnée par le déploiement de réseaux numériques très haut-débits pour les activités qui le nécessiterait* ».

Il ressort de ces diverses possibilités que le développement de l'habitat, comme celui des activités économiques, est directement dépendant de la présence de transports collectifs. Les objectifs d'offre de nouveaux logements devront donc être établis en cohérence avec les secteurs d'urbanisation prioritaire déterminés par le DOO. Toutefois, les objectifs d'offre nouvelle ne peuvent être répartis qu'à l'échelle des EPCI ou des communes inclus dans le périmètre du SCoT et non par secteurs⁴. Les collectivités locales ou leurs groupements concernés devront donc localiser la majeure partie des objectifs de production de logements, et en particulier de logements sociaux, qui leur sont assignés à l'intérieur des secteurs d'urbanisation prioritaire, soit en y densifiant les zones déjà urbanisées et désenclavées, soit en y ouvrant à l'urbanisation de nouvelles zones dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble.

2. L'habitat dans les objectifs de limitation de la consommation d'espace et de densité

Le DOO peut également conditionner l'urbanisation de certains secteurs au respect de valeurs de densité maximale ou minimale, celles-ci étant systématiquement corrélées à la desserte de ces secteurs par les transports collectifs ou à la proximité des réseaux de transport (art. L. 122-1-5, VIII et IX). La thématique de la densité concerne toutes les constructions, quelle que soit leur destination. En matière d'habitat, elle est déterminée non seulement par la surface de plancher des logements ou le nombre de logements rapporté à la superficie du territoire mais aussi par les types de logements (individuels, collectifs, groupés...) et les formes urbaines. Ces choix auront nécessairement un impact sur la consommation foncière que la loi Grenelle II s'attache à atténuer

⁴ Voir Fiche 5.

en exigeant des SCoT qu'ils fixent des limites et qu'ils contrôlent leur respect par les documents de rang inférieur.

Mais bien que les problématiques de la densité et de la consommation de l'espace soient liées, la première est un outil d'optimisation du foncier tandis que la seconde est davantage un indicateur de tendances qui traduit des évolutions sur le long terme.

2.1. **L'articulation entre objectifs d'offre de logements et objectifs de consommation de l'espace**

Le PADD fixe des objectifs de lutte contre l'étalement urbain que le DOO précise. Selon le II de l'article L. 122-1-5, le DOO « *arrête des objectifs chiffrés de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique* ». Ces objectifs sont fixés sur la base d'une analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers portant sur les dix années précédant l'approbation du schéma. Les résultats de l'application du schéma en matière de maîtrise de la consommation de l'espace sont évalués grâce à des indicateurs. L'analyse de la consommation foncière de même que la nature des indicateurs à élaborer doivent figurer dans le rapport de présentation du SCoT⁵.

Ces dispositions laissent aux auteurs du SCoT une grande latitude pour définir les objectifs de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Ceux-ci sont fixés en fonction du projet de territoire porté par le SCoT et de l'armature urbaine qui le sous-tend. Ils apparaissent en quelque sorte comme un marqueur de la réussite du modèle de développement défendu par le SCoT au regard des ambitions du Grenelle. La réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers est recherchée en premier lieu par une augmentation des capacités d'accueil des secteurs déjà urbanisés privilégiant la densification et le renouvellement urbain et en second lieu par la maîtrise des extensions urbaines et une utilisation plus rationnelle de l'espace.

Ces axes qui sont ceux du projet de territoire doivent être convertis en objectifs chiffrés, lesquels doivent tendre à une décélération du rythme de l'urbanisation générée par le développement résidentiel et par les activités économiques. L'habitat représentant le secteur le plus consommateur d'espace, les SCoT présentent le plus souvent des objectifs de réduction de la consommation des sols spécifiques à l'habitat.

Exemples. Le SCoT de la région urbaine de Grenoble vise à diviser par deux la consommation d'espace (de 130 ha à 60 ha par an), notamment en construisant les deux tiers des nouveaux logements dans les pôles principaux et en réduisant le rythme des constructions en périphérie.

SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. « **À titre indicatif**, pour les constructions neuves, sont fixés **par grand territoire** les objectifs moyens de consommation d'espace suivants :

* Objectifs par logement (**individuel et collectif**).

- Cœur d'agglomération. Consommation foncière 2000-2009 (source Majic II/DDTM) 250m²/log

⁵ Art. L. 122-1-2, al. 2 ; L. 122-14 et R. 122-2, 6°.

Objectif moyen fixé par territoire : 150 m²/log

* Objectifs par logement **individuel**.

- Cœur d'agglomération. Consommation foncière 2000-2009 (source Majic II/DDTM) 550m²/log

Objectif moyen fixé par territoire : 450 m²/log. »

Le SCoT du Pays de Thau fixe une densité moyenne minimale en nombre de logements par hectare.

Ces objectifs sont établis en fonction de l'analyse de l'utilisation des sols au cours des dix années précédentes, ainsi que sur la base d'indicateurs mesurant les taux d'évolution des surfaces urbanisées et des surfaces naturelles, agricoles et forestières. Les indicateurs relatifs aux surfaces consommées par l'habitat sont construits sur la base :

- du *nombre* de logements construits par hectare de terrain utilisé⁶ ;
- de la *densité de logements par rapport à la surface urbanisée* ;
- des proportions de *logements individuels et collectifs* dans la production de nouveaux logements.

En outre, la possibilité de ventiler les objectifs par secteurs géographiques permet aux SCoT d'affiner leurs objectifs et de les rendre plus contraignants vis-à-vis des collectivités locales en répartissant la production de logements entre les grands territoires⁷ qui composent son périmètre. **Il est donc indispensable que les objectifs d'offre nouvelle de logements** (nombre de logements à construire, rythme de construction, typologie, localisation) **soient établis en cohérence avec les objectifs de consommation foncière.**

Le SCoT du Pays de Thau est remarquable sur cette cohérence puisqu'il présente, sous forme de tableau, **par secteur** selon son armature urbaine **ET par commune, à la fois la production de logements nouveaux, la densité moyenne minimale de logements à l'hectare et la consommation d'espaces alloués en renouvellement ou en extension urbaine.**

2.2. L'expression des objectifs de densité en matière d'habitat

Les objectifs de consommation de l'espace intègrent nécessairement des paramètres de densité, dans une optique de limitation des espaces consacrés à l'urbanisation au profit des espaces naturels et agricoles. La densité, liée à la problématique des transports et des déplacements, est avant tout un outil de

⁶ Selon certaines opinions, cette notion correspond à une approche mécanique « *qui ne repose sur aucune obligation juridiquement identifiable* » (Jean-Pierre Henry, note sur « la territorialisation des objectifs arrêtés dans le SCoT », GRIDAUH, 2012), tandis que d'autres soutiennent que le DOO peut déterminer « *par secteurs géographiques ou par polarités urbaines, des indicateurs de densité moyenne qui seraient exprimés sous la forme de logements par hectare* » (Jean-Philippe Strebler, SCoT, économie d'espace et densité, Fiche 2 : « SCoT et gestion économe de l'espace », GRIDAUH, Écriture du SCoT, juill. 2012).

⁷ Ces objectifs peuvent être fixés par types de communes : cœurs d'agglomération, couronne de centralités, bassins de vie (projet de SCoT de la Région urbaine de Bordeaux) ou par pôles de développement principaux ou secondaires (SCoT de la Région urbaine de Grenoble).

rationalisation de l'aménagement des zones urbaines. Aussi, l'article L. 122-1-5 offre deux possibilités au DOO pour intervenir en la matière :

- Détermination de la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le PLU dans des secteurs que le SCoT délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles (VIII) ;
- Définition, sous réserve d'une justification particulière, de secteurs, situés à proximité des réseaux de transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les PLU doivent imposer une densité minimale de construction (IX).

Ces deux dispositions, dont l'utilisation est laissée à la libre appréciation des rédacteurs du SCoT, obligent les PLU à respecter un certain niveau de densité. Bien que quelque peu différentes, elles permettent une corrélation entre le niveau de densité d'un secteur et l'investissement en transports collectifs et équipements qu'il a nécessité, s'inspirant ici de la démarche des contrats d'axes⁸ qui est souvent envisagée comme un outil de mise en œuvre du SCoT⁹. Elles répondent également à la logique d'urbanisation prioritaire des secteurs bien desservis et situés en dehors des espaces naturels ou agricoles protégés, évitant ainsi un mitage que la loi SRU avait commencé à éradiquer.

Il y a cependant une subtile différence entre ces deux possibilités offertes aux SCoT.

Dans le premier cas, il s'agit de fixer une valeur plancher de densité maximale, mais il n'y a pas d'obligation ni de contrainte en ce qui concerne la densité minimale, cela pourrait donc paraître moins coercitif. Cependant cette première possibilité impose de délimiter les secteurs concernés et cette délimitation doit permettre, sur les documents graphiques du SCoT, d'identifier les terrains concernés (art. R. 122-3, b). Elle doit donc être suffisamment précise.

La deuxième possibilité permet, non pas de fixer un cadre quantitatif de densité mais uniquement des secteurs où le PLU devra, lui, imposer une densité minimale. Ceci est donc moins prescriptif à l'égard des PLU puisque, d'une part, il ne s'agit que de secteurs définis et non délimités « à la parcelle » et, d'autre part, les PLU seront libres de fixer le seuil de cette densité minimale et donc auront vite fait de pouvoir « contourner » une telle disposition du SCoT.

Quoi qu'il en soit, ces deux possibilités ne sont pas spécifiques à l'habitat mais, comme il a été dit, l'habitat ayant une place fondamentale en matière de consommation d'espace, il est particulièrement concerné par ces mesures. Ainsi, sans se substituer au PLU en fixant lui-même la densité minimale ou maximale d'un secteur, le SCoT encadre ces seuils ou les secteurs concernés.

⁸ Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise parle, lui, de « *cahier de mise en œuvre des centralités et des mobilités ou de contrats de partenariats* » qu'il préconise de mettre en place entre l'autorité organisatrice de transports et la ou les communes concernées et les collectivités territoriales afin d'y définir leurs engagements réciproques et d'inscrire dans un document « *le tracé de l'infrastructure à créer et/ou à intégrer à un projet, d'aménagement, le niveau de desserte, le niveau de service, le degré d'intensité urbaine autour du futur TCSP...* ». Ces contrats sont donc des outils de mise en œuvre du SCoT.

⁹ Le SCoT du Pays de Thau prescrit qu'un ou plusieurs contrats d'axe soient étudiés pour la mise en œuvre des services de transports en commun d'intensité 1 identifiés au document graphique.

Afin de garantir un niveau de densité minimal, le législateur a assorti la mise en œuvre de ces dispositifs de moyens de contrainte :

- Les valeurs planchers de densité au-dessous desquelles le PLU ne peut fixer la densité maximale de construction, sont fixées en fonction de l'ensemble des règles de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols que contient le règlement du PLU. Par conséquent, la densité minimale, à l'instar de la densité maximale, peut être différenciée en fonction de la destination des constructions. Les autorités compétentes en matière de PLU gardent toute latitude pour définir des densités supérieures aux valeurs planchers imposées par le SCoT ; en revanche, dans le cas où elles adopteraient des densités inférieures aux minima requis, les règles contraires du PLU cesseront de s'appliquer passé un délai de deux ans suivant l'adoption, la révision ou la modification du schéma et aucun permis de construire, d'aménager ou de démolir ne pourra plus être refusé sur le fondement de ces dispositions du PLU.
- L'obligation faite aux PLU d'imposer une densité minimale de construction dans certains secteurs est encore plus contraignante, puisque les documents qui n'ont pas été mis en compatibilité avec les dispositions du SCoT sont entachés d'illégalité.

C'est sans doute pourquoi le DOO du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise se borne à **proposer** aux PLU d'instituer une densité minimale : « *Ils peuvent fixer des densités minimales sur les secteurs de projet situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, de manière à mieux maîtriser le développement urbain. Ces dernières doivent alors être adaptées aux contextes territoriaux et renforcées dans les lieux privilégiés d'implantation des nouveaux programmes d'habitat. Sont entendus comme secteurs de projet à la fois les sites d'extension urbaine et les secteurs de renouvellement urbain portant des ambitions de développement importantes et/ou un projet d'aménagement structurant à l'échelle d'une commune ou d'un quartier. Dans ce cas, les orientations d'aménagement et de programmation inscrites dans les PLU qui fixent les conditions d'aménagement et d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs doivent préciser les niveaux de densité par zone* ».

Ainsi, l'un des principaux objectifs de la thématique de la densification portée par le SCoT est d'ouvrir la voie à une nouvelle conception de l'habitat, plus économe en espace et en énergie et mieux insérée dans l'espace urbain.