

## >> **SCOT : transports, déplacements, couverture numérique**

François Priet, professeur à l'Université d'Orléans

### Fiche 2

#### **LA PRISE EN COMPTE DES DEPLACEMENTS, DES TRANSPORTS ET DE LA COUVERTURE NUMERIQUE LORS DE L'ELABORATION DU SCOT**

La problématique des transports n'était pas ignorée des anciens schémas directeurs. Celle des déplacements n'apparaissait pas en tant que telle dans les anciens schémas, même si elle était sous-jacente ; quant aux communications numériques, la loi ne l'envisageait pas du tout, dès lors que cette innovation technologique n'avait pas connu le fantastique essor qu'elle connaîtra au cours des dix premières années de la décennie. La rédaction des textes applicables aux SCOT, issue de la loi Grenelle II, innove donc clairement.

C'est la double thématique des déplacements et des transports qui joue un rôle souvent déterminant, celle des communications numériques apparaissant plus en retrait. Ces questions affectent, selon une plus ou moins grande intensité, les conditions mêmes de l'élaboration du SCOT.

La question des déplacements a une incidence sur la fixation du périmètre du futur schéma, lors de sa détermination, et au moment de sa communication au préfet.

### 1. **La détermination du périmètre du SCOT**

Fondée implicitement sur l'idée qu'il n'existe pas de périmètre optimal en matière de SCOT, la détermination de l'aire d'un schéma n'obéit qu'à un très petit nombre de règles. La seule contrainte est que, sous réserve de certaines configurations institutionnelles spécifiques, le périmètre délimite un territoire d'un seul tenant et sans enclave. La thématique des déplacements n'est donc qu'un des éléments que les élus doivent « *prendre en compte* » pour décider d'un périmètre (c. urb., art. L. 122-3 II, al. 3). Le périmètre doit également tenir compte des périmètres des plans de déplacements urbains (PDU).

C'est affirmer que le champ des différents types de déplacements urbains et le périmètre des PDU peut ne pas se recouvrir. En effet, les PDU ont vocation à fixer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans un « *périmètre de transports urbains* », lequel épouse le ressort territorial généralement d'un EPCI compétent pour organiser le transport en commun de personnes. La pratique a pu montrer dans le passé certaines distorsions entre le périmètre du PDU et le champ des déplacements <sup>1</sup>, et telle est la raison pour laquelle l'article L. 122-3

<sup>1</sup> *L'adaptation de l'offre de transports en commun aux territoires vécus*, rapport du CERTU, sept. 2007 : [http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1278/CERTU-RE\\_07-17t1.pdf?sequence=2](http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1278/CERTU-RE_07-17t1.pdf?sequence=2).

(al. 3 et 4) invite les élus à prendre en compte ces deux éléments sans les hiérarchiser.

## 2. Le rôle du représentant de l'État

La thématique des déplacements fait partie des éléments qui doivent gouverner l'appréciation portée par le représentant de l'État sur la légalité du périmètre. On notera, alors que le préfet devait « arrêter » le périmètre dans la version du texte issu de la loi SRU, que la rédaction de l'article L. 122-3 IV, alinéa 1 prévoit que le préfet ne peut « publier »<sup>2</sup> le périmètre qu'« après avoir vérifié que [celui-ci] permet la mise en cohérence des questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement ». Certes, l'habilitation très large ainsi ouverte doit seulement permettre au représentant de l'État de s'opposer à un périmètre méconnaissant manifestement cette obligation de cohérence. Mais, au regard du texte, rien n'interdit au préfet de refuser un projet de périmètre par exemple trop étroit au regard du champ des déplacements urbains tels que les études disponibles les ont analysés.

En outre, dans le cas d'une commune non couverte par un SCOT et entrant dans le champ d'application de la règle dite de l'urbanisation limitée – le nombre de communes concernées étant plus étendu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 –, le préfet est tenu de refuser une demande d'autorisation d'exploitation commerciale si le projet d'équipement commercial risque de porter atteinte aux équilibres d'un SCOT « dont le périmètre est limitrophe de la commune d'implantation du fait des flux de déplacements de personnes et de marchandises qu'il suscite ». Cette hypothèse de compétence liée, édulcorée par la rédaction retenue par le législateur, ne semble concerner que les projets d'implantation de grandes surfaces commerciales, et non pas les complexes cinématographiques, et une clarification sur ce point est souhaitable.

---

<sup>2</sup> Ce terme avait été choisi à dessein par le législateur (loi Urbanisme et habitat du 2 juillet 2003) pour limiter le préfet à un rôle quasi notarial. La phrase telle qu'elle est rédigée aboutit pratiquement au résultat inverse.