

# PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME



## MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°3 Notice explicative

---

**PLAN LOCAL D'URBANISME DE CREST**



VILLE DE  
CREST

*APPROBATION de la révision générale le 09/2019  
APPROBATION modification n°1 le 23/05/2022  
APPROBATION modification n°2 le 16/06/2025*

## PRÉSENTATION DE LA COMMUNE

Crest est située en région Auvergne-Rhône Alpes, dans le département de la Drôme, à 28 km de Valence, la préfecture, et 30 km de Montélimar. La ville de Crest se place au carrefour des vallées du Rhône et de la Drôme, porte d'entrée du Vercors. Elle fait partie de la Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans-Cœur de Drôme (CCPS), rassemblant 14 communes pour une population de près de 17 000 habitants, dont Crest est la ville-centre.

## PLAN LOCAL D'URBANISME

Dans son PLU approuvé le 20 septembre 2019 et exécutoire depuis le 8 novembre 2019, la commune de Crest projette un développement durable, basé sur un équilibre entre les enjeux sociaux, économiques et environnementaux de son territoire. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Crest s'articule autour de 4 stratégies/orientations, déclinées en enjeux et objectifs :

- Axe 1 – Permettre un renouvellement urbain respectueux de l'intégrité des différents espaces
- Axe 2 – Stimuler le tissu socio-économique, dynamiser le centre-ville et garantir un bon niveau d'offre en services pour accompagner le développement urbain
- Axe 3 – Valoriser l'environnement et le cadre de vie
- Axe 4 – Objectifs chiffrés de la modération de la consommation d'espace.

## PRÉSENTATION DE LA MODIFICATION SIMPLIFIÉE N° 3 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

### 1) Objet de la modification et cadre juridique applicable

La commune de Crest a approuvé le PLU le 20 septembre 2019, devenu exécutoire le 8 novembre 2019. Une modification n°1 a été approuvée par délibération en date du 23 mai 2022, devenue exécutoire le 6 octobre 2022. Une deuxième modification a été apportée au PLU approuvée par délibération du 16 juin 2025 et devenue exécutoire le 19 juin 2025.

En application des articles L.153-45 du code de l'urbanisme, la modification (d'un plan local d'urbanisme) peut être effectuée selon une procédure simplifiée :

- 1° Dans les cas autres que ceux mentionnés à l'article L. 153-41 ;
- 2° Dans les cas de majoration des droits à construire prévus à l'article L. 151-28 ;
- 3° Dans le cas où elle a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle ;
- 4° Dans les cas prévus au II et au III de l'article L. 153-31.

Cette procédure peut être à l'initiative soit du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire d'une commune membre de cet établissement public si la modification ne concerne que le territoire de cette commune, soit du maire dans les autres cas.

Le recours à la procédure de modification simplifiée est ainsi prévu à l'alinéa 3 de l'article L. 153-45 ci-dessus exposé pour la rectification d'une erreur matérielle.

La rectification d'une erreur matérielle peut avoir pour objet de corriger une malfaçon rédactionnelle dès lors que cette malfaçon conduit à une contradiction évidente avec les intentions

des auteurs du plan local d'urbanisme, telles qu'elles ressortent des différents documents constitutifs du plan local d'urbanisme.

Tel est le cas en ce qui concerne la rédaction de la définition de « logements intermédiaires » ajoutée à l'occasion de la modification n°2 du PLU adoptée récemment en juin 2025 à l'article 10 des dispositions générales du règlement, aux termes de laquelle sont considérés comme des logements intermédiaires « des logements qui bénéficient de loyers plafonnés, inférieurs aux prix du marché. Il s'agit d'un type de logement qui se situe entre les logements sociaux (HLM) et les logements privés. »

La présente modification est ainsi destinée à modifier la rédaction de cette définition au sein de cet article afin qu'elle corresponde aux intentions du PLU en matière de stationnement. Il s'agit de proposer de modifier la définition des logements intermédiaires comme suit : « Les logements intermédiaires sont des bâtiments à vocation de logements de niveau R+1 maximum ».

A cet égard, la rédaction de la définition de « logements intermédiaires » à l'article 10 des dispositions générales du règlement du PLU est en contradiction avec les intentions du PLU exposées en matière d'obligations de stationnement à l'annexe 2 dudit règlement « références pour le calcul des besoins de stationnement ».

## 2) Motivation de la modification simplifiée proposée

Le PLU prévoit des dispositions particulières relatives à la réalisation des places de stationnement rassemblées dans une annexe 2.

En matière de logement, ces dispositions prévoient notamment « Pour les constructions à usage d'habitat collectif, y compris pour les logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État, à minima, 50% des places de stationnement devront être conçues au rez-de-chaussée ou en sous-sol sauf impossibilité technique liée à la nature du sous-sol. Pour des raisons économiques, les logements intermédiaires de cette zone ne seront pas soumis à l'obligation de créer 50 % des places de stationnement en sous-sol ou au rez-de-chaussée. »

Cette rédaction est destinée à préserver le paysage urbain, dans le sens où les grandes aires de stationnement constituent des atteintes au paysage. Elle vise également à prévenir le développement d'un trop grand nombre de places de stationnement sur l'espace public, en imposant, par principe, au porteur de projet d'intégrer une partie de celles-ci dans le bâti. Il est cependant prévu que les logements intermédiaires en soient exonérés.

Le PLU tient compte ainsi de la difficulté que peut représenter une telle obligation pour des immeubles de taille intermédiaire, pour des raisons simples de dimensionnement. Créer des places dans le bâti est plus simple pour des immeubles de grande taille, ce qui n'est pas le cas des bâtiments de taille intermédiaire. Elle est par ailleurs plus facilement soutenable dans l'économie globale d'un projet de plus grande taille, que dans un projet plus petit.

Dans le même sens, une petite poche de stationnement porte moins atteinte au paysage qu'une grande poche de stationnement aérien, d'où la nécessité d'amoindrir les grandes poches de stationnement.

A l'occasion de la dernière modification n°2, il a été proposé et adopté que certaines définitions générales soient apportées à certains termes figurant au PLU.

Tel est le cas en ce qui concerne la rédaction de la définition de « logements intermédiaires » ajoutée à l'article 10 des dispositions générales du règlement aux termes de laquelle sont considérés comme

des logements intermédiaires « des logements qui bénéficient de loyers plafonnés, inférieurs aux prix du marché. Il s'agit d'un type de logement qui se situe entre les logements sociaux (HLM) et les logements privés. »

Ce faisant, dans une volonté de précision, la définition ajoutée dans son sens fiscal est en contradiction avec les intentions initiales du PLU exposées ci-dessus. En permettant d'exonérer les logements intermédiaires au sens fiscal de la création de places de stationnement dans le bâti, cela conduirait de surcroît à favoriser le logement intermédiaire au détriment du logement social, ce dernier restant soumis à l'obligation de créer 50 % de places de stationnement au rez de chaussée ou en sous-sol.

Une approche économique fondée sur le plafonnement des loyers, si telle avait été l'intention des auteurs, n'aurait pas pu conduire à accorder une situation plus favorable aux logements intermédiaires que celle accordée aux logements sociaux.

Ainsi, la définition des logements « intermédiaires » à l'article 10 des dispositions générales à raison du plafonnement de loyers et non de leur dimension contrevient à l'intention initiale des auteurs du PLU, constitue une erreur matérielle à rectifier.

### 3) Présentation de la modification au sein du règlement du PLU

#### a) Modification de la définition figurant à l'article 10 des dispositions générales du règlement

##### Rédaction avant modification

Logements intermédiaires : Ce sont des logements qui bénéficient de loyers plafonnés, inférieurs aux prix du marché. Il s'agit d'un type de logement qui se situe entre les logements sociaux (HLM) et les logements privés.

##### Rédaction après modification

Logements intermédiaires : Ce sont des bâtiments à vocation de logements de niveau R+1 maximum.

#### b) Modification de l'annexe 2 au règlement du PLU (Référence pour le calcul des besoins de stationnement)

##### Rédaction avant modification

		Zone UAa	Zone UA	Autres zones
<b>Habitation</b>	Logement	En cas de changement de destination ou de réhabilitation d'un immeuble existant sans création de surface de plancher, <b>aucune place</b> de stationnement n'est requise si le nombre total de logement est inférieur à 5 logements.  A partir du 5ème logement, <b>1 place de stationnement par logement</b> jusqu'à 50 m <sup>2</sup>	2 places de stationnement par logement, à l'exception des studios.	

	<b>et 2 places par logement au-delà de 50 m<sup>2</sup>.</b>	
	La transformation de garage pour un autre usage est interdite sauf si les dimensions ou son accessibilité à un véhicule n'est pas possible.	La transformation de garage pour un autre usage est conditionnée au respect des règles de stationnement
<b>Pour les opérations de logement social</b>		
. une place de stationnement par logement pour les autres constructions de logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État.		
En plus des aires propres à chaque habitation, il sera exigé, sauf pour les logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État, une place de stationnement supplémentaire par tranche de 3 logements créés.  <b>Les parkings visiteurs</b> pourront être réalisés en surface et recevront un traitement de surface perméable.  Pour les constructions à usage d'habitat collectif, y compris pour les logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État, à minima, 50% des places de stationnement devront être conçues au rez-de-chaussée ou en sous-sol sauf impossibilité technique liée à la nature du sous-sol.  Pour des raisons économiques, les logements intermédiaires de cette zone ne seront pas soumis à l'obligation de créer 50 % des places de stationnement en sous-sol ou au rez-de-chaussée.		

#### Rédaction après modification

		Zone UAa	Zone UA	Autres zones
<b>Habitation</b>	Logement	<p>En cas de changement de destination ou de réhabilitation d'un immeuble existant sans création de surface de plancher, <b>aucune place</b> de stationnement n'est requise si le nombre total de logement est inférieur à 5 logements.</p> <p>A partir du 5ème logement, <b>1 place de stationnement par logement</b> jusqu'à 50 m<sup>2</sup> <b>et 2 places par logement</b> au-delà de 50 m<sup>2</sup>.</p>	2 places de stationnement par logement, à l'exception des studios.	

	<p>La transformation de garage pour un autre usage est interdite sauf si les dimensions ou son accessibilité à un véhicule n'est pas possible.</p>	<p>La transformation de garage pour un autre usage est conditionnée au respect des règles de stationnement</p>
	<p><b>Pour les opérations de logement social</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. une place de stationnement par logement pour les autres constructions de logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État.</li> </ul>	
	<p>En plus des aires propres à chaque habitation, il sera exigé, sauf pour les logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État, une place de stationnement supplémentaire par tranche de 3 logements créés.</p> <p><b>Les parkings visiteurs</b> pourront être réalisés en surface et recevront un traitement de surface perméable.</p> <p>Pour les constructions à usage d'habitat collectif, y compris pour les logements locatifs financés avec des prêts aidés par l'État, à minima, 50% des places de stationnement devront être conçues au rez-de-chaussée ou en sous-sol sauf impossibilité technique liée à la nature du sous-sol.</p> <p>Pour des raisons économiques, les logements intermédiaires <a href="#">tels que définis à l'article 10 des dispositions générales</a> ne seront pas soumis à l'obligation de créer 50 % des places de stationnement en sous-sol ou au rez-de-chaussée.</p>	

## CONCLUSION

La modification (n°3) par voie simplifiée du PLU de Crest répond à la correction d'une erreur matérielle et se limite au seul règlement écrit à l'exclusion des autres pièces du document d'urbanisme. La modification mineure ainsi apportée est sans aucune portée environnementale et assure la cohérence des intentions du PLU avec la rédaction de son règlement. La modification n'entraîne pas de consommation d'espaces à vocation agricole ou naturelle et est sans effet sur les servitudes existantes associées au PLU.