

# COMMUNE DE BAS-EN-BASSET (43)



## PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

### Pièce n° 3 : Orientations d'Aménagement et de Programmation

<p>Arrêté par délibération du conseil municipal en date du :</p> <p>A Bas-en-Basset le :</p> <p>Le Maire</p>	<p>Approuvé par délibération du conseil municipal en date du :</p> <p>A Bas-en-Basset le :</p> <p>Le Maire</p>	<p>Modifications / mises en compatibilité :</p>
--	--	---



# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>- 4 -</b>
1.1 Contexte réglementaire .....	- 4 -
1.2 Les secteurs bénéficiant d'une orientation d'aménagement .....	- 5 -
<b>2. O.A.P. n° 1 : Basset .....</b>	<b>- 6 -</b>
2.1 Localisation du secteur de projet.....	- 6 -
2.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone .....	- 8 -
<b>3. O.A.P. n° 2 : Ranchevoux - le Gour .....</b>	<b>- 12 -</b>
3.1 Localisation du secteur de projet.....	- 12 -
3.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone .....	- 14 -
<b>4. O.A.P. n° 3 : Le Montcel .....</b>	<b>- 19 -</b>
4.1 Localisation du secteur de projet.....	- 19 -
4.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone .....	- 21 -
<b>5. O.A.P. n° 4 : la Gare .....</b>	<b>- 26 -</b>
5.1 Localisation du secteur de projet.....	- 26 -
5.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone .....	- 28 -

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Contexte réglementaire

L'article L 151-2 du code de l'urbanisme prévoit que le P.L.U. « comporte des orientations d'aménagement et de programmation ».

Les articles L 151-6 et L 151-7 du même code précisent :

*Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*

*Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

*1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;*

*2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*

*3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*

*4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*

*5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*

*6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.*

Le document des Orientations d'Aménagement et de Programmation identifie des secteurs stratégiques d'urbanisation sur le territoire communal, qu'il s'agisse de zones à urbaniser ou déjà urbanisées.

Cette pièce distincte du P.A.D.D. décline des principes d'aménagement, complétés par des schémas et éventuellement d'autres illustrations.

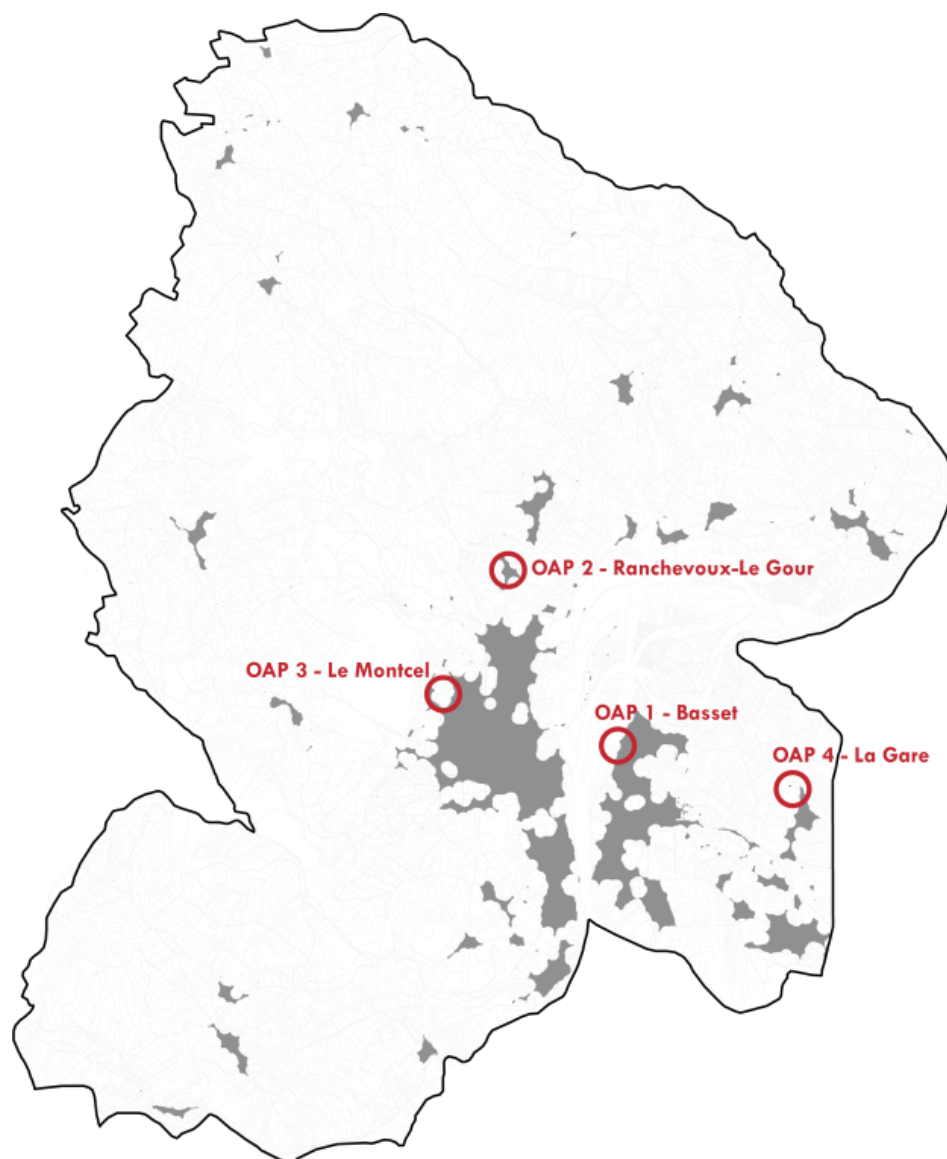
Les orientations d'aménagement et de programmation sont opposables aux aménagements et aux constructions prévues dans les secteurs concernés, dans un rapport de « compatibilité », et non, comme le règlement, dans un rapport de conformité. Cela signifie que les projets ne pourront pas



être contraires aux principes édictés mais ils pourront prévoir quelques ajustements par rapport à ces dernières, qu'elles soient exprimées de manière graphique ou rédigée. L'intérêt de ces OAP et de leur régime opposable est que cela offre la possibilité de s'adapter aux contraintes liées à la mise en œuvre concrète du projet.

## 1.2 Les secteurs bénéficiant d'une orientation d'aménagement

Les secteurs bénéficiant d'une orientation d'aménagement sont au nombre de quatre. Ils se situent à dans le hameau de Basset, entre les hameaux de Saint Julien et Ranchevoux (au lieu-dit "le Gour"), dans le bourg, et à proximité de la gare de Bas-Monistrol, dans la zone d'activités. Parmi ces quatre O.A.P., trois sont à vocation d'habitat et une pour l'accueil d'activités économiques.



## 2. O.A.P. n° 1 : Basset

### 2.1 Localisation du secteur de projet



## SITUATION

Les parcelles concernées sont :

- Dans le hameau de Basset, sur la rive droite de la Loire. Elles se situent en second rideau des habitations existantes implantées le long de la route de Basset et du Chemin de Lourette.
- Les parcelles AI 262, AI 267, AI 271, AI 432, AI 433, AI 434, AI 437, AI 438, AI 418, AI 419 et AI 421.
- En secteur "Ub" du Plan Local d'Urbanisme.
- Et représentent une superficie totale de **0.91 hectare**.





## ENJEUX ET OBJECTIFS

Le premier objectif de l'O.A.P. est d'encadrer le développement futur de ce secteur afin d'**assurer la cohérence urbaine globale**. En effet, il convient d'inciter à la réalisation d'une opération groupée, alors même que la commune (en particulier ce secteur) a connu un développement résidentiel très important ces dernières décennies, le plus souvent selon des logiques individuelles d'opportunités foncières. Ces dernières ont parfois été incompatibles avec un aménagement d'ensemble harmonieux permettant d'optimiser le foncier disponible.

C'est pourquoi le second objectif associé est de **densifier la zone**, qui appartient à un village historique de la commune (lui ayant même conféré une partie de son nom).

## 2.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone

### ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES



A l'intérieur de la zone, deux secteurs ont été délimités :

- le secteur 1, d'une superficie de 2 226 m<sup>2</sup>,
- le secteur 2, d'une superficie de 6 887 m<sup>2</sup>.

❖ Au total, la zone devra comprendre **au minimum 8 logements** avec des **surfaces de lots variées** pour assurer une mixité à la fois urbaine et sociodémographique.

Cela représente une densité brute minimum de 9 logements par hectare. En excluant les voiries et espaces publics (ici environ 20 %), la densité minimum réelle est de 11 log./ha (mais pourra être supérieure si plus de 8 logements sont construits).

*À titre d'illustration, le schéma suivant propose un exemple de découpage de lots respectant à la fois les impératifs de 8 logements minimum et de diversité des surfaces de lots (pour une meilleure interprétation, les plus petits et le plus grand ont été annotés).*



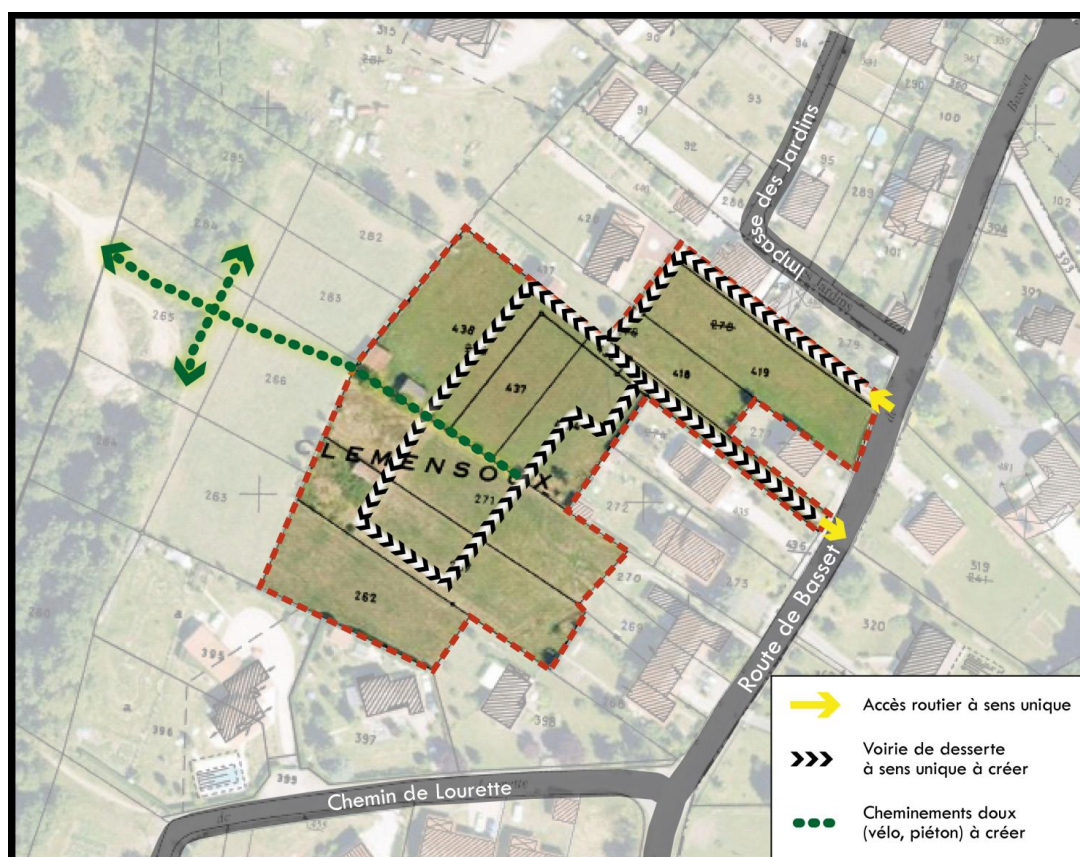
❖ **Les constructions au coup par coup sont interdites.** Seuls deux cas de figure sont permis :

- un aménagement d'ensemble de la zone,
- ou un aménagement du secteur 1 en entier et en une seule fois, puis du secteur 2 en entier et en une seule fois.

Dans le cas d'un phasage (c'est-à-dire s'il n'y a pas un aménagement d'ensemble de la zone), chaque opération au niveau des secteurs devra respecter un programme minimum fonctionnel qui ne puisse compromettre l'aménagement ultérieur global de la zone et respecter des principes de cohérence, de composition urbaine et de continuité dans le schéma de principes.

❖ L'aménagement de la zone devra **s'intégrer au mieux dans l'environnement** urbain (au nord, au sud, à l'est) et naturel (à l'ouest). Ainsi, l'urbanisation devra garantir une transition douce entre le contexte sauvage et naturel de la Loire et le cadre villageois du hameau de Basset. Pour cela, les meilleures intégrations paysagères seront recherchées.

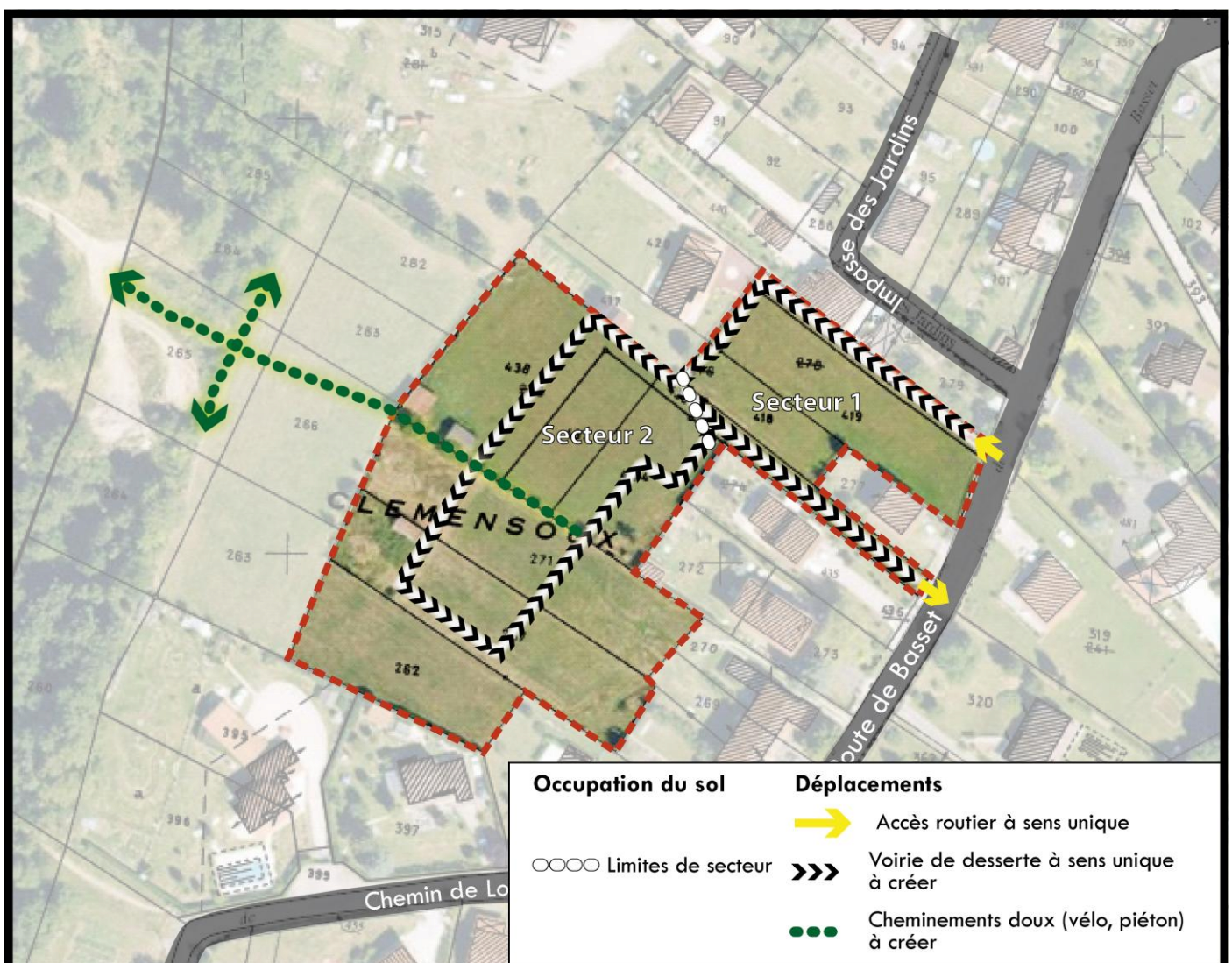
## DÉPLACEMENTS





- ❖ Une voirie de desserte interne à sens unique desservira l'ensemble des futurs lots. **Aucune voirie en impasse ne sera permise.**
- ❖ **Les accès se feront depuis la route de Basset**, sans qu'aucun accès direct d'un lot sur cette même route ne soit possible. Un accès (le plus au nord) permettra d'entrée dans la zone, l'autre permettra aux véhicules d'en sortir.
- ❖ **Un cheminement doux rejoindra le cœur de la zone aux chemins de balade des bords de Loire.** Cela permettra une intégration douce et fonctionnelle du futur quartier à son cadre naturel exceptionnel.

### CARTE DE SYNTHÈSE



### 3. O.A.P. n° 2 : Ranchevoux - le Gour

#### 3.1 Localisation du secteur de projet





## SITUATION

Les parcelles concernées sont :

- Au lieu-dit "le Gour", entre les villages de Saint-Julien au sud et de Ranchevoux au nord.
- En bordure de la RD 42 (qui tangente la zone au sud-est).
- Les parcelles OM 1066, OM 1067, OM 1969, OM 1070, OM 1071, OM 1072, OM 1073, OM 1074 et OM 1975.
- En secteur "1AUh" du Plan Local d'Urbanisme.
- Et représentent une superficie totale de 1.20 hectare.



## ENJEUX ET OBJECTIFS

Le premier objectif de l'O.A.P. est d'encadrer le développement futur de ce secteur afin d'**assurer la cohérence urbaine globale**. En effet, il convient d'inciter à la réalisation d'une opération groupée, alors même que la commune a connu un développement résidentiel très important ces dernières décennies, le plus souvent selon des logiques individuelles d'opportunités foncières. Ces dernières ont parfois été incompatibles avec un aménagement d'ensemble harmonieux permettant d'optimiser le foncier disponible. C'est pourquoi il s'agit d'**optimiser le potentiel constructible** défini dans le P.L.U.

Le règlement graphique (qui propose des coupures d'urbanisation entre Saint-Julien et le Gour, puis entre le Gour et Ranchevoux) et l'O.A.P. doivent également permettre de tenir compte du passage de la RD 42, en **stoppant l'urbanisation linéaire** le long de cette dernière et en **priviliégiant les deuxième et troisième rideaux**. Cela permettra de ne pas dégrader la situation en matière de sécurité routière, d'impact paysager et de corridors écologiques.

Il s'agit enfin **que l'urbanisation future s'intègre à son cadre paysager et patrimonial**, en particulier avec le verger existant.

### 3.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone

#### ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES



A l'intérieur de la zone, trois secteurs ont été délimités :

- le secteur 1, d'une superficie de 3 860 m<sup>2</sup>,
- le secteur 2, d'une superficie de 4 307 m<sup>2</sup>,
- le secteur 3, d'une superficie de 3 823 m<sup>2</sup>.

❖ Au total, la zone devra recevoir **entre 11 et 14 logements**, avec des **surfaces de lots variées** pour assurer une mixité à la fois urbaine et sociodémographique.

Cela représente une densité brute de 9 à 12 logements par hectare. En excluant les voiries et espaces publics (ici environ 30 %), la densité réelle exigée est de 13 à 17 log./ha.

*À titre d'illustration, le schéma suivant propose un exemple de découpage de lots respectant à la fois les impératifs de 11 à 14 logements et de diversité des surfaces de lots (pour une meilleure interprétation, les plus petits et le plus grand ont été annotés).*



❖ **Les constructions au coup par coup sont interdites.** Quatre cas de figure sont autorisés :

- un aménagement d'ensemble de la zone,
- un aménagement d'un secteur à la fois en entier, puis d'un second et du troisième,

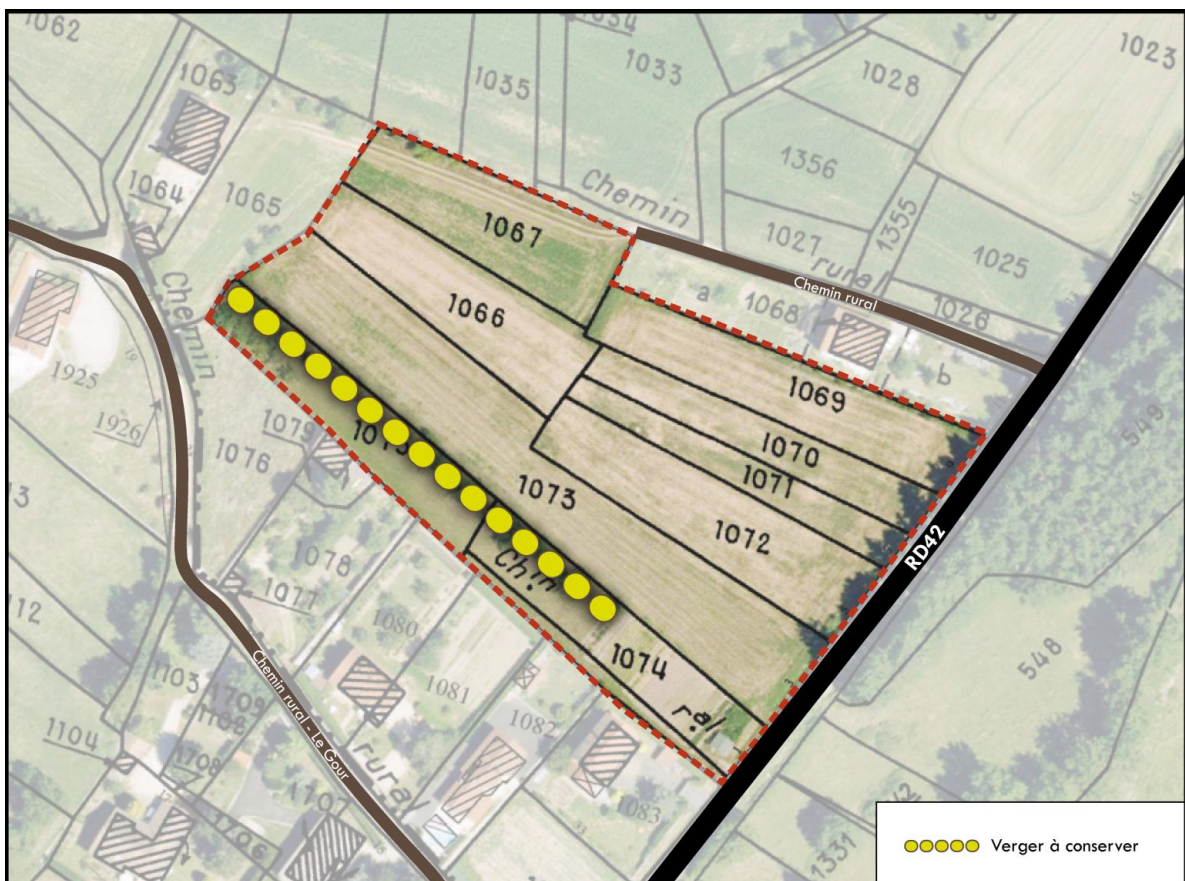


- un aménagement de deux premiers secteurs en entier et en une seule fois, puis du secteur restant en entier et en une seule fois,
- ou un aménagement d'un premier secteur en entier et en une seule fois, puis des deux secteurs restants en entier et en une seule fois.

Dans le cas d'un phasage (c'est-à-dire s'il n'y a pas un aménagement d'ensemble de la zone), chaque opération au niveau des secteurs devra respecter un programme minimum fonctionnel qui ne puisse compromettre l'aménagement ultérieur global de la zone et respecter des principes de cohérence, de composition urbaine et de continuité dans le schéma de principes.

### **PATRIMOINE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL**

- ❖ **L'aménagement de la zone devra préserver et valoriser les ensembles végétaux remarquables.** Ainsi, le verger situé aux limites sud-ouest de la zone sera à préserver afin de maintenir une trame verte sur ce secteur et de valoriser un espace de respiration entre le bâti existant et les futures constructions.



## DÉPLACEMENTS

- ❖ Une seule voirie à sens unique desservira la zone. De façon à ne pas générer de voirie en impasse, une entrée se fera depuis le RD 42 à l'extrémité sud de la zone, alors que le chemin rural existant au nord-est sera mis à profit pour faire une sortie. Seuls les logements construits dans le secteur 1 pourront avoir un accès direct sur le RD 42. Tous les autres se connecteront sur la voirie de desserte interne.
- ❖ Cette desserte devra également être conçue pour être un support pour les déplacements doux.
- ❖ En outre, un réseau de cheminements doux sera aménagé au cœur de la zone, en desservant l'ensemble des lots. Il s'agit de créer un petit quartier à l'intérieur duquel les déplacements piétons soient facilités et protégés. Les connexions avec les chemins ruraux au sud et au nord devront être assurées.





## CARTE DE SYNTHÈSE



## 4. O.A.P. n° 3 : Le Montcel

### 4.1 Localisation du secteur de projet





## SITUATION

Les parcelles concernées sont :

- Dans le bourg, quartier du Montcel, à l'intérieur d'un îlot délimité par le chemin de Rochebaron et les rues du Montcel et de la Bruche.
- Les parcelles AR 18, AR 19, AR 20, AR 21, AR 22, AR 23, AR 27, AR 28, AR 29, AR 31, AR 32, AR 45, AR 48, AR 206, AR 266, AR 267, AR 268, AR 269, AR 270, AR 271, AR 272, AR 273, AR 276 et AR 278.
- En secteur "1AUh" du Plan Local d'Urbanisme.
- Et représentent une superficie totale de **4.00 hectares**.





## **ENJEUX ET OBJECTIFS**

La secteur de l'O.A.P. correspond à la "dent creuse" la plus importante restant à combler dans le bourg (et de manière générale sur la commune) : urbaniser, et "**bien**" **urbaniser**, cette zone revêt donc un enjeu majeur dans la mesure où cela contribuera à **limiter les extensions urbaines sur d'autres secteurs** (en particulier plus au nord, entre la rue de la Bruche et le village de Saint-Julien où de nombreux hectares de terres agricoles constructibles dans le P.O.S. ont été retirés dans le P.L.U.). De plus, la proximité avec le centre-bourg offrira aux futurs habitants un **accès rapide et facilité aux commerces et services de proximité**.

Il s'agit également, comme pour les deux premières orientations d'aménagement et de programmation, mais dans des proportions encore plus grandes, d'encadrer le développement futur de ce secteur afin d'**assurer la cohérence urbaine globale**. En effet, il convient d'inciter à la réalisation d'une opération groupée, alors même que la commune (en particulier ce secteur) a connu un développement résidentiel très important ces dernières décennies, le plus souvent selon des logiques individuelles d'opportunités foncières. Ces dernières ont parfois été incompatibles avec un aménagement d'ensemble harmonieux permettant d'optimiser le foncier disponible. C'est pourquoi ils s'agit aussi de **densifier la zone**, qui appartient au bourg, et ainsi de **désenclaver le cœur d'îlot**.

Le cadre physique du secteur est relativement contraignant en raison du relief et de la petite taille des parcelles. L'aménagement de la zone devra donc également relever le défi d'une bonne **intégration architecturale dans la pente des futures constructions**.

Véritable espace de "respiration" au cœur d'une zone urbanisée, le terrain présente un réel intérêt à la fois paysager et naturel qu'il conviendra de préserver et de mettre en valeur afin d'assurer aux habitants un **cadre de vie de qualité**.

### 4.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone

#### **ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES**

A l'intérieur de la zone, deux secteurs ont été délimités :

- le secteur 1, d'une superficie de 20 030 m<sup>2</sup>,
- le secteur 2, d'une superficie de 20 110 m<sup>2</sup>.



- ❖ Le secteur 1 devra recevoir **entre 28 et 36 logements**, avec des **surfaces de lots variées** pour assurer une mixité à la fois urbaine et sociodémographique.  
Cela représente une densité brute de 14 à 18 logements par hectare. En excluant les voiries et espaces publics (ici environ 20 %), la densité réelle exigée est de 17 à 23 log./ha.
- ❖ Le secteur 2 devra recevoir **entre 20 et 28 logements**, avec des **surfaces de lots variées** pour assurer une mixité à la fois urbaine et sociodémographique.  
Cela représente une densité brute de 10 à 14 logements par hectare. En excluant les voiries et espaces publics (ici environ 20 %), la densité réelle exigée est de 12 à 18 log./ha.
- ❖ Les constructions au coup par coup sont interdites : **des opérations groupées sont exigées.** **Cela concernera d'abord le secteur 1, où chaque tranche devra contenir au minimum 7 logements** (à l'exception d'une éventuelle dernière tranche qui permettrait d'atteindre l'objectif maximal de 36 logements). Chaque opération devra respecter un programme minimum fonctionnel qui ne puisse compromettre l'aménagement ultérieur global de la zone

et respecter des principes de cohérence, de composition urbaine et de continuité dans le schéma de principes.

- ❖ **L'aménagement du secteur 2 interviendra dans un second temps, quand au moins 70 % de l'objectif plancher de logements du secteur 1 aura été réalisé (soit 20 logements minimum).** Là aussi des opérations groupées sont exigées, avec un minimum de 5 logements par tranche (à l'exception d'une éventuelle dernière tranche qui permettrait d'atteindre l'objectif maximal de 28 logements). Et chaque opération devra respecter un programme minimum fonctionnel qui ne puisse compromettre l'aménagement ultérieur global de la zone

### **PATRIMOINE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL**

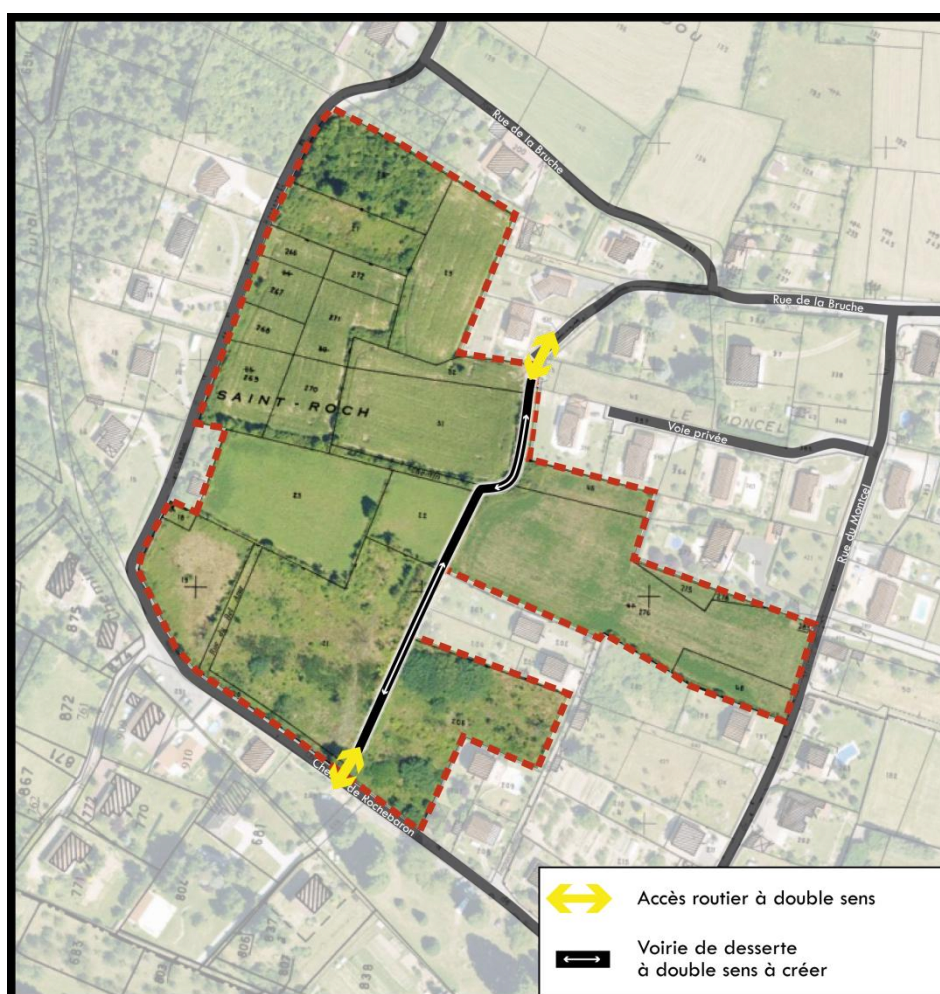




- ❖ L'aménagement de la zone devra permettre la **préservation et la valorisation des éléments végétaux structurants existants**. Ainsi, l'arbre et les haies concernés ont été identifiés sur le schéma de principes de l'O.A.P.

La zone est certes urbaine, mais les espaces naturels (forêt du Malorum) sont très proches, la végétation y est particulièrement présente, et la topographie marquée. L'urbanisation devra donc s'insérer dans ce contexte.

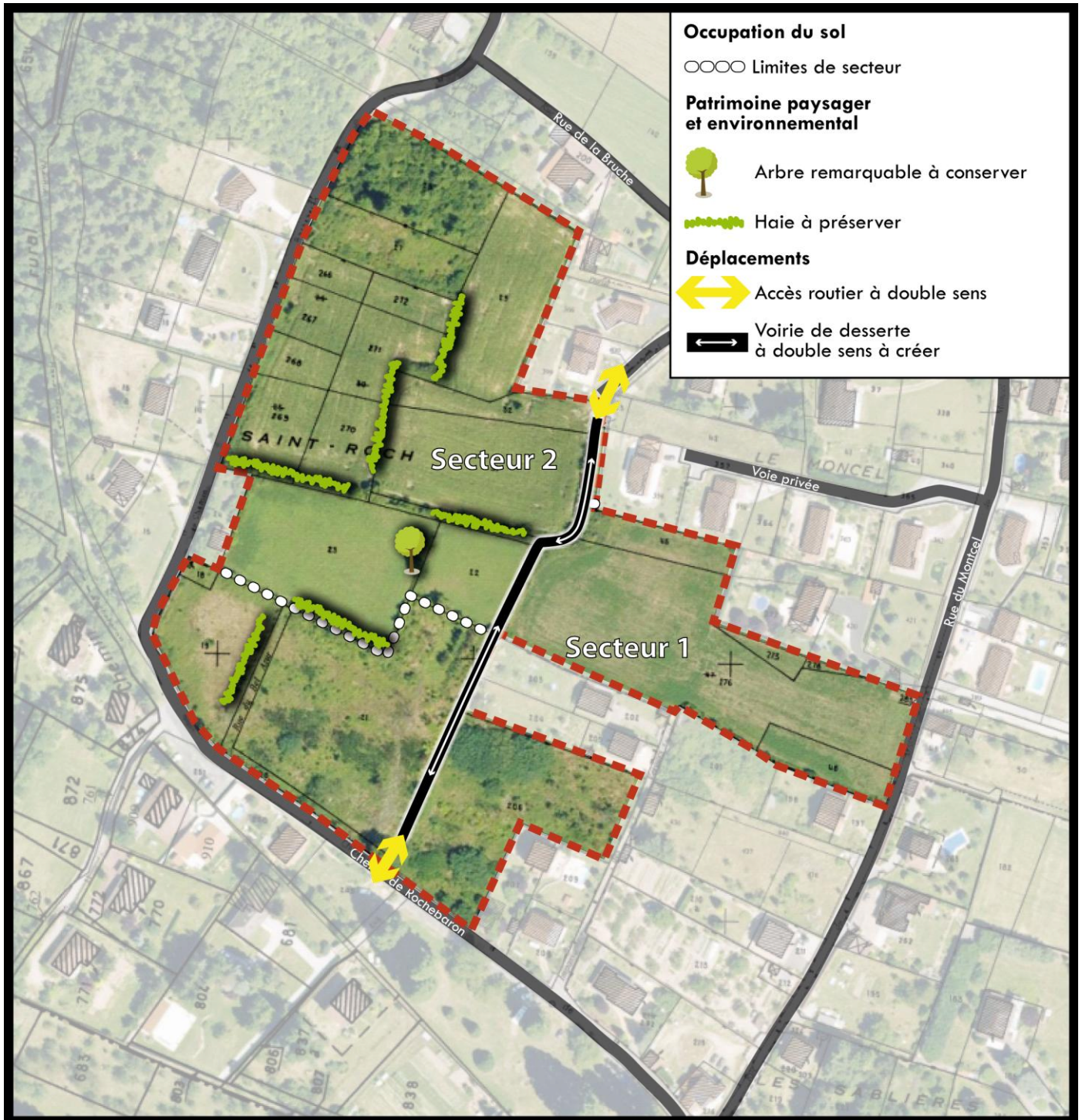
## DÉPLACEMENTS



- ❖ Une voirie structurante à double sens permettra de relier la rue de la Bruche au chemin de Rochebaron : un emplacement réservé a d'ailleurs été inscrit en ce sens (pour élargir le chemin existant) dans le règlement graphique du P.L.U.
- ❖ Ensuite, les dessertes internes à la zone ne devront pas générer de voirie en impasse.

- ❖ Chaque aménagement routier devra être le support d'un cheminement doux, soit en parallèle, soit en voirie partagée.

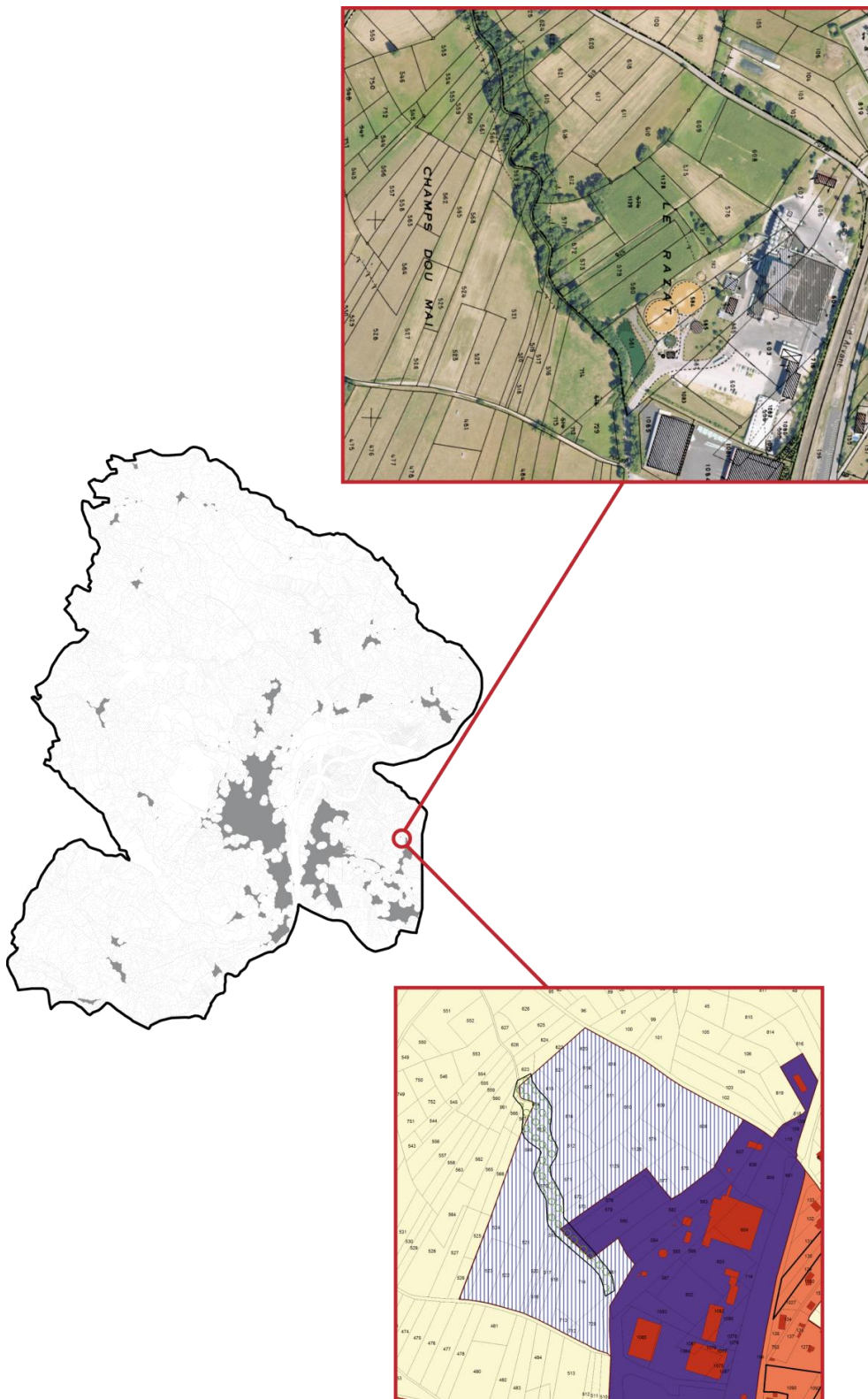
### CARTE DE SYNTHÈSE





## 5. O.A.P. n° 4 : la Gare

### 5.1 Localisation du secteur de projet



## SITUATION

Les parcelles concernées sont :

- Dans le prolongement immédiat (au nord-ouest) de la zone d'activités de la Gare, à mi-chemin entre les bourgs de Bas-en-Basset et de Monistrol-sur-Loire, à proximité de la gare ferroviaire.
- Les parcelles AK 516, AK 517, AK 518, AK 519, AK 520, AK 521, AK 522, AK 523, AK 524, AK 569, AK 570, AK 571, AK 572, AK 573, AK 575, AK 576, AK 581, AK 608, AK 609, AK 610, AK 611, AK 612, AK 613, AK 614, AK 615, AK 616, AK 617, AK 618, AK 619, AK 620, AK 621, AK 712, AK 713, AK 714, AK 729, AK 1128 et AK 1129.
- En secteur "1AUe" du Plan Local d'Urbanisme.
- Et représentent une superficie totale de **7.94 hectares**.



## **ENJEUX ET OBJECTIFS**

En raison de la présence de la gare ferroviaire (de "Bas-Monistrol") et de nombreuses entreprises d'envergure nationale voire internationale sur le site, le devenir de la zone d'activités de la Gare constitue un enjeu majeur en matière de **développement économique et d'emplois** pour la commune, et plus largement pour le bassin d'emplois.

Sa localisation, à proximité de la RN 88 (axe routier national reliant Lyon - Saint-Etienne à Albi - Toulouse) et de la métropole stéphanoise, lui confère une attractivité assez importante, d'autant que la zone est actuellement pleine et que des demandes d'installations d'entreprises ont déjà été formulées. Il s'agit donc à travers le règlement graphique du P.L.U. d'**offrir du foncier économique rapidement disponible permettant de répondre aux besoins.**

L'O.A.P., elle, doit permettre un développement qui soit le plus harmonieux possible eu égard au cadre naturel et paysager de la zone (traversée en son centre par le ruisseau du Razat, petit affluent de la Loire dans laquelle il se jette quelques hectomètres plus loin). Ainsi, l'aménagement et les implantations des futures constructions devront concourir à une **bonne intégration paysagère et écologique.**

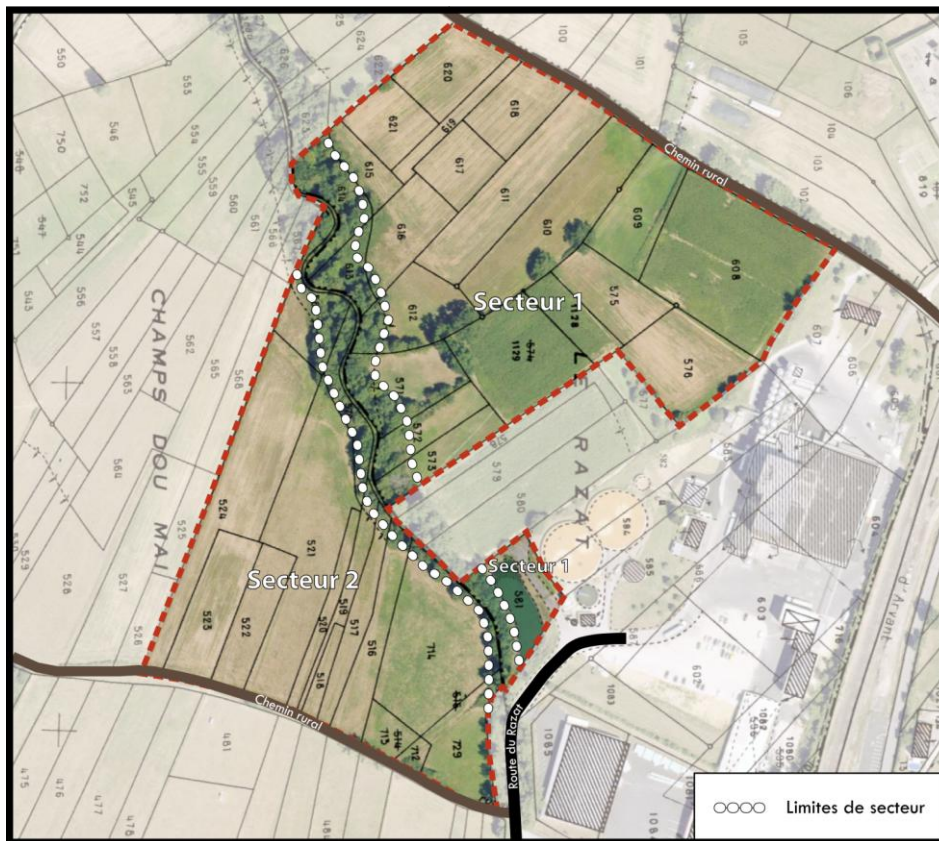
## **5.2 Principes et conditions d'aménagement de la zone**

### **ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES**

A l'intérieur de la zone, deux secteurs ont été délimités :

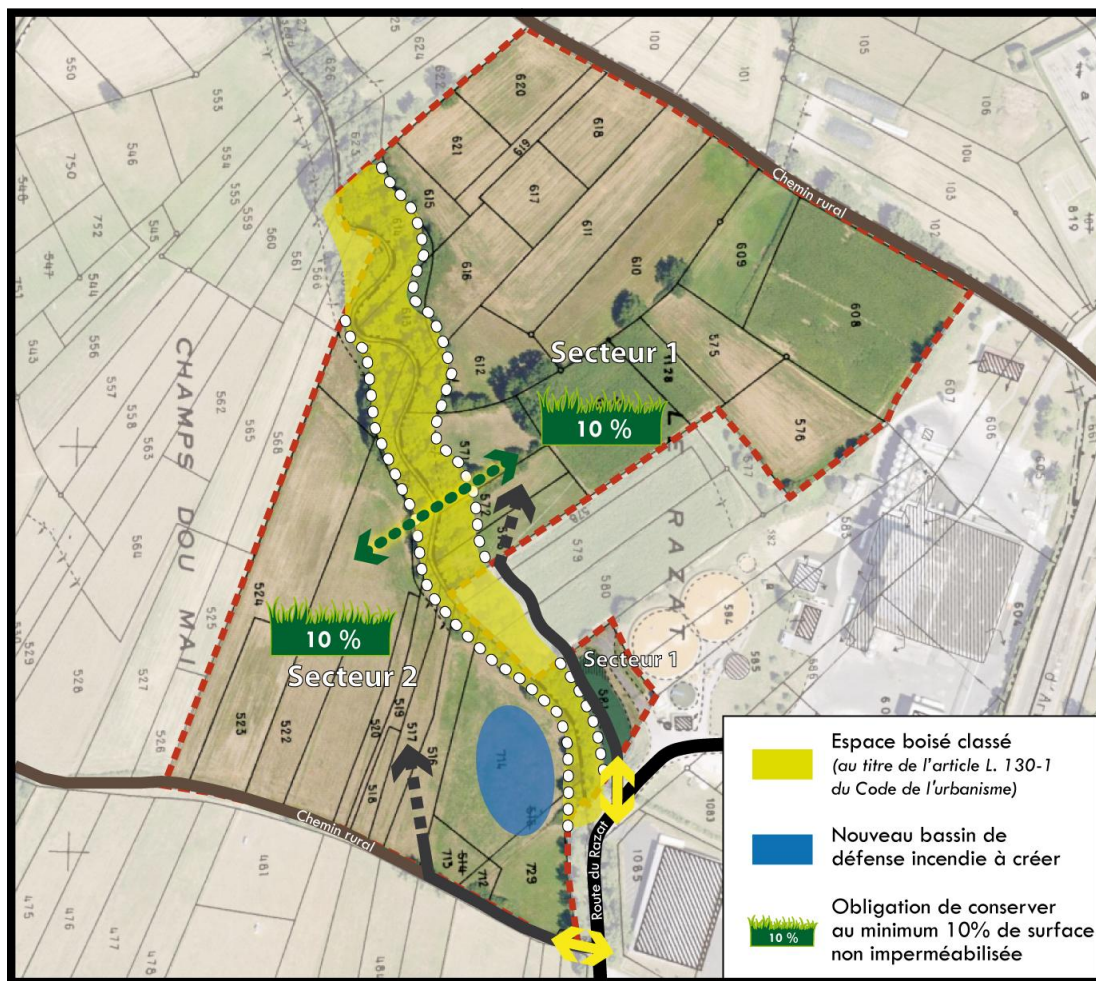
- le secteur 1, d'une superficie de 48 950 m<sup>2</sup>,
  - le secteur 2, d'une superficie de 30 420 m<sup>2</sup>.
- ❖ En matière d'aménagement, aucune contrainte d'opération groupée et/ou de phasage et/ou de densité des constructions n'est imposée. L'urbanisation pourra se faire via un aménagement d'ensemble, par tranches ou au coup par coup, selon les demandes des entreprises et leurs caractéristiques (impliquant des besoins en foncier différents). De même, le secteur 2 pourra éventuellement être aménagé avant le secteur 1.
- Il est uniquement exigé, en cas de phasage, que les opérations successives respectent un programme minimum fonctionnel qui ne puisse pas compromettre l'aménagement ultérieur global de la zone et respecter les principes évoqués ci-après.





### PATRIMOINE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

- ❖ L'aménagement de la zone ne devra pas dégrader la qualité paysagère et environnementale du secteur de la zone d'activités de la Gare, en particulier en ce qui concerne le ruisseau du Razat et sa ripisylve. C'est pourquoi **les boisements qui forment la ripisylve ont été définis comme Espace Boisé Classé** dans le P.L.U. Cet espace qui traverse la zone en son centre continuera de former une **bande verte "tampon" entre les deux secteurs**.  
Les nouveaux bâtiments devront en outre respecter une **marge de recul de 5 mètres minimum par rapport à la limite de l'espace boisé classé**.
- ❖ Parallèlement, **au moins 10 % de la superficie totale de chaque secteur (hors emprise de l'espace boisé classé) devra être non imperméabilisée**. Ces espaces devront être **végétalisés et en pleine terre**.
- ❖ Enfin, pour assurer une défense incendie efficace, **le bassin** qui se situe actuellement sur la parcelle AK 581 **sera redimensionné et déplacé de l'autre côté du Razat**. Il aura comme fonction complémentaire d'offrir un espace paysager en eau.



## DÉPLACEMENTS

- ❖ L'accès au secteur 1 se fera depuis la route du Razat, en passant sur la parcelle AK 581, puis en longeant l'espace boisé classé sur les parcelles AK 580, AK 579 et AK 578.

L'accès au secteur 2 se fera depuis le chemin rural qui communique avec la route du Razat.

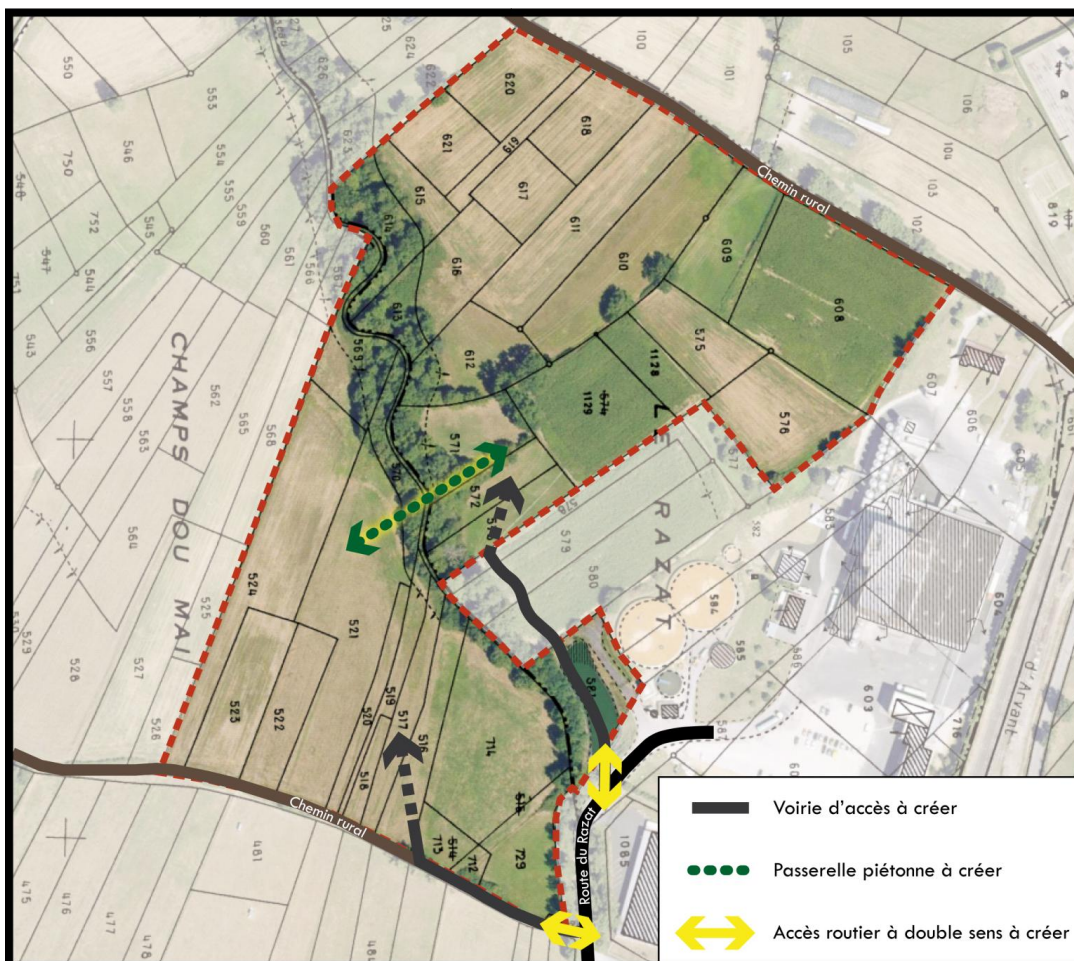
**Les deux voiries d'accès seront à double sens de circulation.**

- ❖ En revanche, **aucun principe n'est imposé concernant les dessertes internes** à la zone : elles dépendront de la nature et du nombre d'activités qui s'installeront. En revanche, dans tous les cas, **les voies devront être de calibre et de dimension suffisants** pour permettre le passage en double sens de camions de livraison.
- ❖ **Les secteurs 1 et 2 ne pourront pas être reliés directement par la route** en raison de l'espace boisé classé.



- ❖ Les aménagements devront veiller à **proposer des solutions de déplacements doux** internes à la zone. Aussi, le seul passage entre les deux secteurs se fera par l'intermédiaire d'une **passerelle piétonne au-dessus du Razat**. Cette passerelle devra faire moins de 2 mètres d'emprise en largeur, permettant une largeur de passage utile standard de 1.50 m.

*À titre d'illustration, il pourrait être installé par exemple une passerelle de ce type.*





**CARTE DE SYNTHÈSE**

