

DEPARTEMENT DU RHÔNE

COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-LA-VARENNE

# Plan Local d'Urbanisme

*Modification n°2*

## Rapport de présentation



ATELIER D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE  
CELINE GRIEU

Pièce n°	Arrêté de prescription	Document soumis à enquête publique	Approbation
01	15 septembre 2020		



## Sommaire

### **Préambule – Le contexte de la modification** **5**

---

I Situation géographique et administrative	7
<i>Situation géographique</i>	7
<i>Situation administrative</i>	7
II Les procédures antérieures	9
III Contexte réglementaire	10

### **Première partie : L'objet de la modification du PLU** **12**

---

I Les fondements de la procédure de modification	13
II Les justifications de la modification	14
<i>II.1 Contexte</i>	14
<i>II.2 Une nécessaire adaptation du PLU</i>	19
<i>II.3 La définition d'un emplacement réservé pour parking</i>	22
III Les impacts du projet	23

### **Deuxième Partie : Les pièces concernées par la modification** **24**

---

I Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	25
II Le Règlement	28
<i>II.1 Zone 1AUx</i>	28
III Le document graphique	34
IV Liste des emplacements réservés	35



## **Préambule – Le contexte de la modification**

---



# I Situation géographique et administrative

## Situation géographique

La commune de Saint-Etienne-la-Varenne est située en partie Nord du département du Rhône et est limitrophe des communes de :

- Le Perréon au Sud-Ouest
- Quincié-en-Beaujolais au Nord-Ouest,
- Odenas au Nord
- Saint-Etienne-des-Oullières à l'Est

Elle est située à proximité de plusieurs pôles urbains :

- Lyon : 47 km
- Mâcon : 40 km
- Villefranche-sur-Saône : 15 km
- Beaujeu : 14 km
- Belleville-en-Beaujolais : 13 km

La commune est située à proximité d'infrastructures de transport de rang national et local. Elle est traversée par la RD 43 qui permet la liaison avec la RD306 et l'A6.

## Situation administrative

### ***1.2.1. Arrondissement et canton***

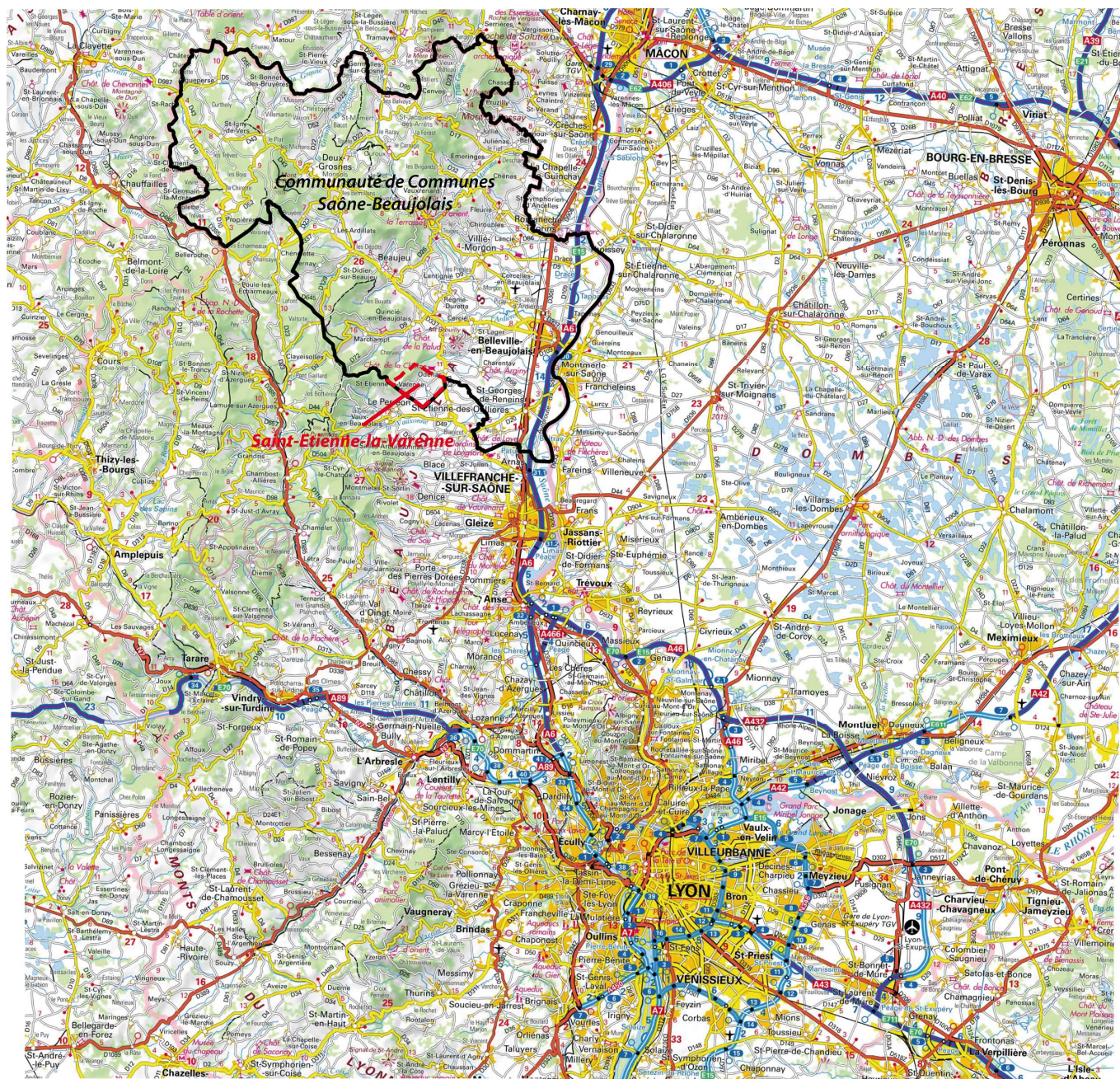
Saint-Etienne-la-Varenne fait partie de l'arrondissement de Villefranche-sur-Saône qui regroupe 10 cantons et 143 communes pour une population de 251 364 habitants en 2017.

Par ailleurs, la commune de Saint-Etienne-la-Varenne fait partie du canton de Belleville qui regroupe 27 communes pour une population en 2017 de 35 967 habitants.

### ***1.2.2. Intercommunalité***

La commune de Saint-Etienne-la-Varenne appartient à la Communauté de Communes Saône Beaujolais (CCSB) qui regroupe 35 communes et accueille une population de 43 868 habitants au recensement de 2017. Sa superficie couvre 540 km².







## II Les procédures antérieures

La commune de Saint-Etienne-la-Varenne est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 3 novembre 2008. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 3 octobre 2019 afin d'intégrer les dispositions de la loi Macron (permettre l'évolution des constructions à usage d'habitation dans les zones A et N).

### III Contexte réglementaire

Le PLU de Saint-Etienne-la-Varenne se situe en bas d'une chaîne composée par :

- le cadre législatif en vigueur,
- le contexte réglementaire local défini à travers les documents supra-communaux.

Ces différents documents entretiennent entre eux des rapports de compatibilité que le PLU doit également assimiler.



## **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Beaujolais**

Saint-Etienne-la-Varenne fait partie du périmètre du **SCoT du Beaujolais**. Le périmètre d'élaboration du SCoT a été délimité le 7 mars 2003 par arrêté préfectoral. Il regroupe 2 communautés de communes (*Saône-Beaujolais et Beaujolais-Pierres-Dorées*) et 2 communautés d'agglomération (*Ouest Rhodanien et Villefranche-Beaujolais-Saône*, soit 116 communes.

L'élaboration du SCoT du Beaujolais portée par le Syndicat Mixte du Beaujolais a été prescrite par délibération du conseil du Syndicat Mixte en date du 1er juillet 2004.

Le SCoT a été approuvé le 29 Juin 2009 et rendu exécutoire le 7 octobre 2009. Il est, en 2018, en cours de modification.

Conformément à la Loi Solidarité et Renouvellements Urbains, les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale.

### **Les principales orientations du SCoT sont les suivantes :**

#### **Orientations générales :**

- Permettre l'accueil de nouvelles populations et de nouvelles activités (liées à l'attraction de la région lyonnaise).
- Mettre en valeur les richesses patrimoniales et culturelles du territoire.

#### **Objectifs quantitatifs :**

- Un développement démographique raisonné, proche du développement de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, correspondant à l'accueil de 45 000 personnes supplémentaires. Cette augmentation porterait la population du SCOT à 230 000 habitants d'ici 2030.
- Une construction de logements correspondante d'environ 39 900 logements.

#### **Les quatre entrées du PADD :**

- Mettre au cœur du projet du Beaujolais ses richesses naturelles et patrimoniales,
- Développer durablement le Beaujolais par une organisation territoriale repensée,
- Accueillir des entreprises et le travail en Beaujolais,
- Affirmer une gouvernance du territoire pour porter les projets et gérer l'avenir du Beaujolais.

## **Première partie : L'objet de la modification du PLU**

---

# I Les fondements de la procédure de modification

Depuis le 01 janvier 2013, toutes les évolutions du PLU qui n'entrent pas dans les champs d'application de la révision (y compris allégée) ou de la modification simplifiée relèvent de la modification de droit commun.

L'article L153-41 stipule que:

Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet:

1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan;

2° Soit de diminuer ces possibilités de construire;

3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser;

4° Soit d'appliquer l'article [L. 131-9](#) du présent code.

**Le dossier est soumis à enquête publique** par le président de l'établissement public de coopération intercommunale.

La Communauté de Communes Saône Beaujolais dispose de la compétence « aménagement du territoire » sur l'ensemble de son périmètre. Elle a décidé par l'arrêté 031/2020 du 15 septembre 2020 du Président de la Communauté de Communes de lancer une procédure de modification du PLU de la commune de Saint-Etienne-la-Varenne, approuvé le 3 novembre 2008.

Les objectifs de l'évolution du document d'urbanisme sont les suivants :

- La modification du contenu des pièces règlementaires afin d'ouvrir à urbanisation une zone destinée à l'activité économique ;
- La mise à jour des changements de destination ;
- La correction d'erreurs matérielles.

La commune de Saint-Etienne-la-Varenne avait sollicité la CCSB par courrier du 11 juillet 2020 pour la mise en place d'une procédure de modification de son PLU intégrant les points précédents.

## II Les justifications de la modification

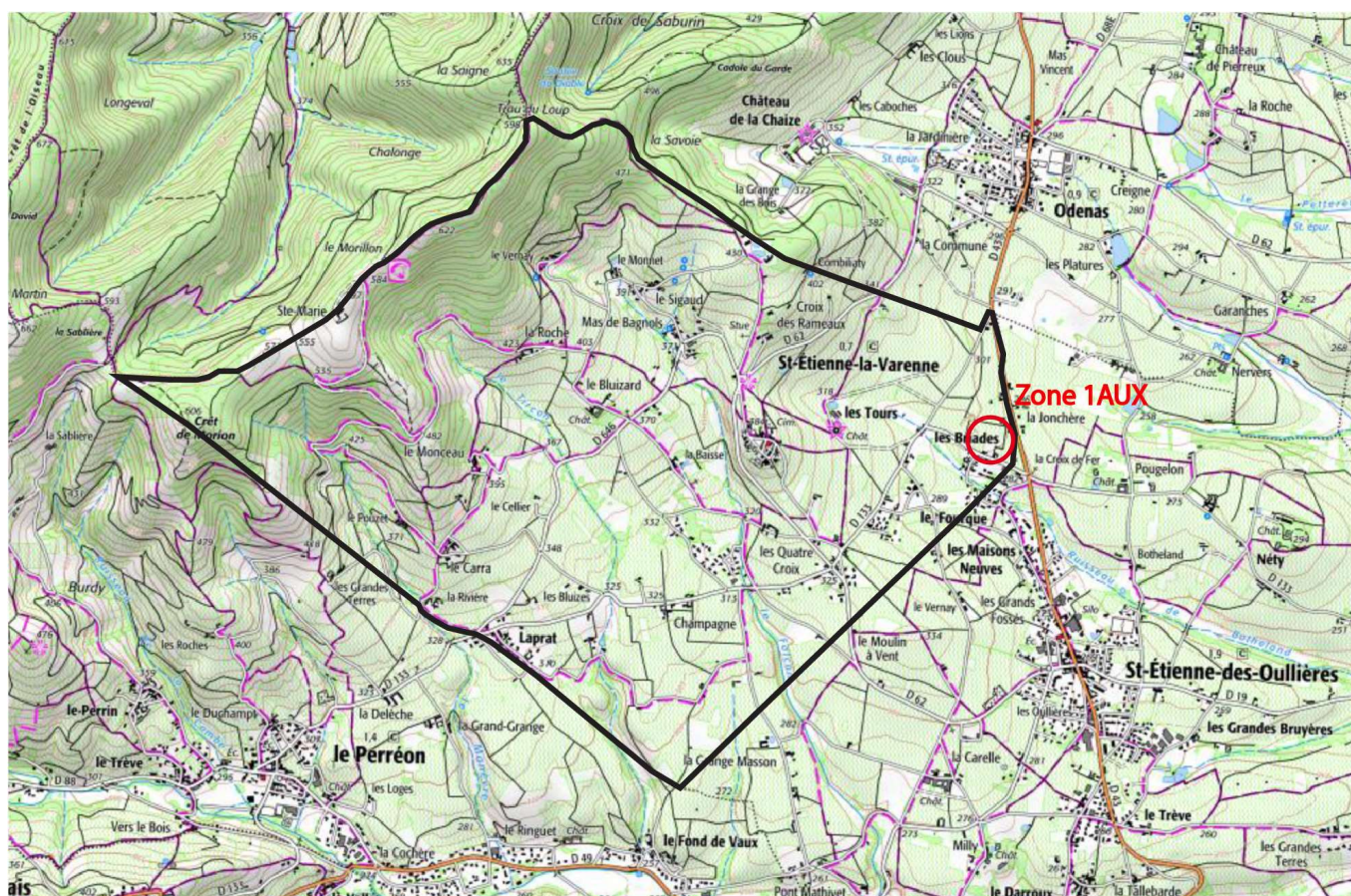
### Instauration d'outils réglementaires favorisant un développement cohérent et qualitatif de la zone 1AUX destinée à l'activité économique.

#### II.1 Contexte

Le Plan Local d'urbanisme de Saint-Etienne-la-Varenne approuvé en 2008 a inscrit une zone 1AUX destinée à l'aménagement d'une zone d'activités économiques.

#### Situation

La zone 1AUX est localisée à l'Est de la commune de Saint-Etienne-la-Varenne, dans le hameau des Briades et en limite avec la commune voisine de Saint-Etienne-des-Ouillères. Le hameau des Briades constitue un secteur urbain en continuité de l'urbanisation de Saint-Etienne-des-Ouillères.

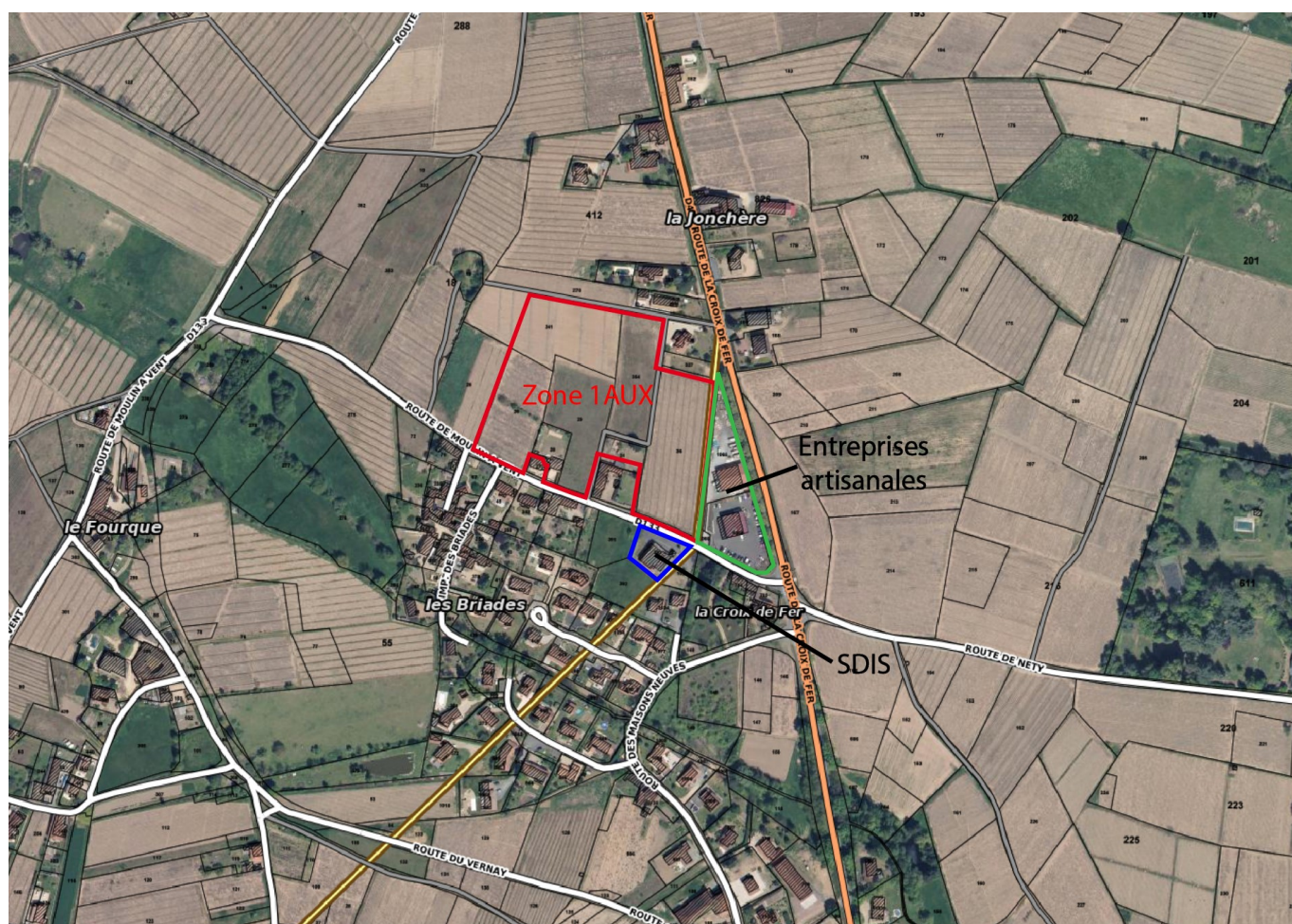




La zone se situe au contact d'espaces résidentiels pavillonnaires et d'un secteur accueillant deux entreprises artisanales (situées dans la commune de Saint-Etienne-des-Oullières). Le hameau des Briades accueille également le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours).

Elle est desservie par deux axes importants :

- La RD 43 qui relie Arnas à Cercié. Il s'agit de la voie empruntée pour rejoindre Beaujeu à Villefranche-sur-Saône. Cet axe supporte un trafic important avec environ 2500 véhicules par jour comptés en 2017 à Odenas.
- La RD 133 qui relie Saint-Georges-de-Reneins à Le Péréon en traversant Saint-Etienne-la-Varenne.





## Occupation des sols

La zone 1 AUx est caractérisée par une occupation des sols diversifiée :

- 2 parcelles exploitées en vigne (8100 m<sup>2</sup>)
- 2 parcelles en friche (7800 m<sup>2</sup>)
- 1 parcelle exploitée en vigne mais en cours d'abandon par l'exploitant (6400 m<sup>2</sup>)
- 3 parcelles occupées par les jardins des habitations existantes (1800 m<sup>2</sup>)



## Contexte réglementaire

Le règlement définit cette zone comme une zone destinée à l'accueil d'activités artisanales, industrielles, commerciales, hôtelières, de services et bureaux.

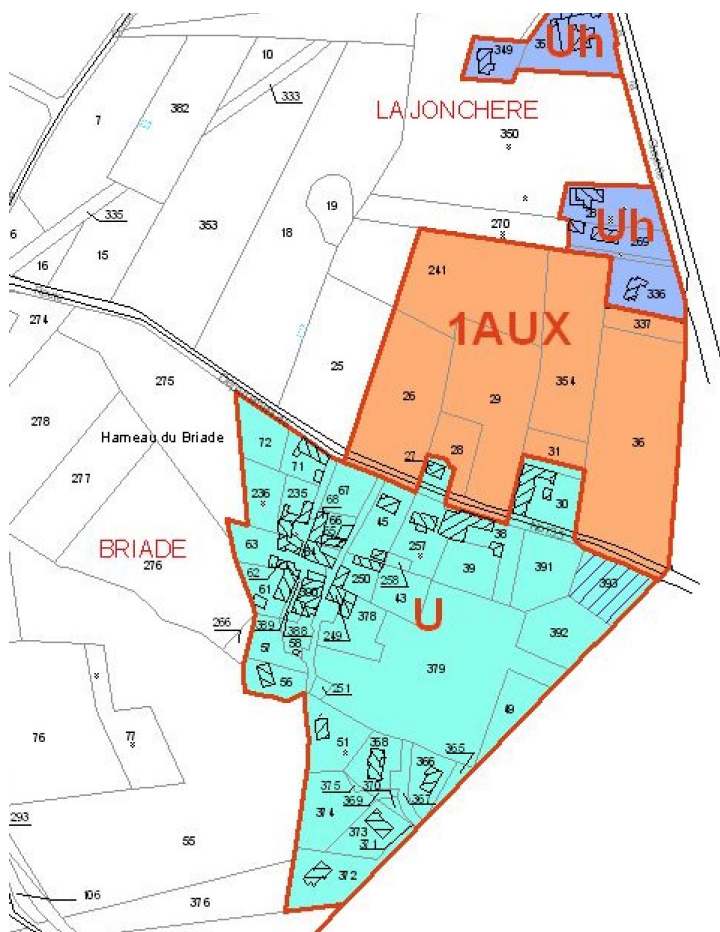
Il autorise les constructions à usage :

- D'équipements collectifs sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone
- D'équipements artisanaux et industriels dans la limite de 1500 m<sup>2</sup> d'emprise au sol
- De commerces (liés aux activités existantes ou autorisées ou lorsqu'elles présentent un caractère de service pour la zone) dans la limite de 500 m<sup>2</sup> de SHON (y compris les surfaces de réserves
- D'entrepôts dans la limite de 1000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol

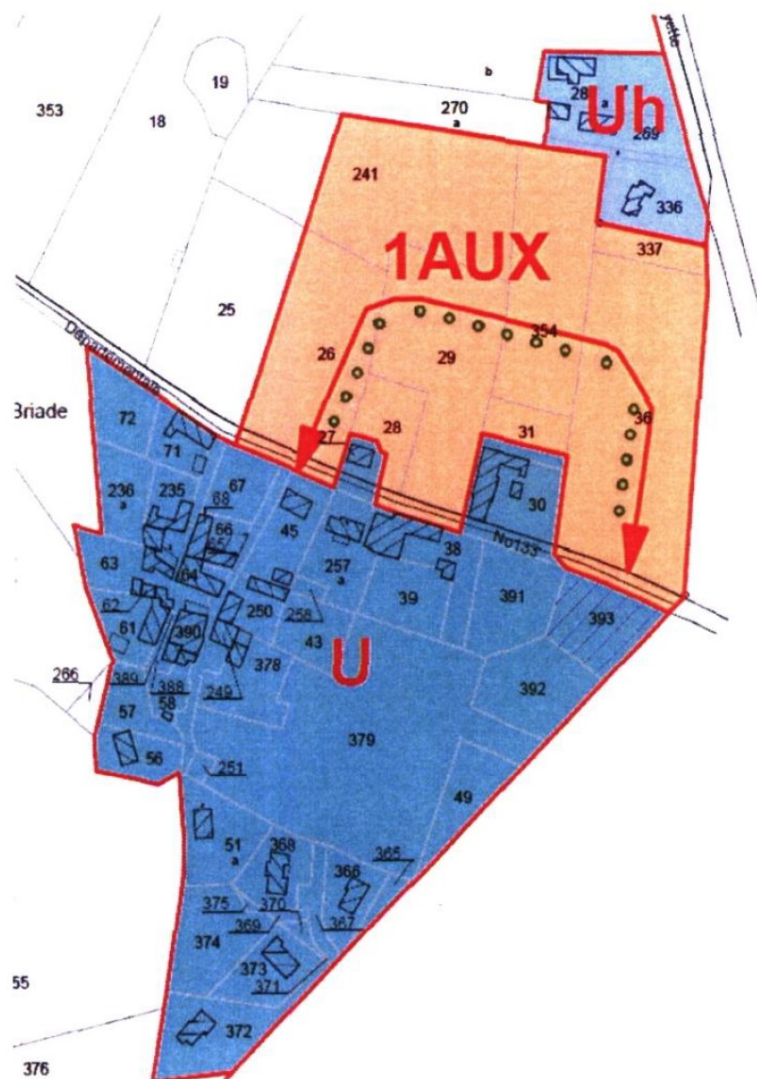
De plus, le règlement autorise les installations et travaux divers suivants :

- Aires de stationnement de véhicules ouvertes au public
- Aires de jeux et de sports lorsqu'elles présentent un caractère de service pour la zone
- Les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à une construction ou à un aménagement compatible avec la vocation de la zone

En outre, il autorise les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone.



Cette zone est concernée par des Orientations d'Aménagement et de Programmation.  
Elles définissent un principe d'aménagement d'une voie de desserte interne.



## **II.2 Une nécessaire adaptation du PLU**

### ***Le contexte intercommunal***

Le développement de la zone 1AUX est, en l'état du PLU en vigueur, possible. Il s'agit en effet d'une zone ouverte à l'urbanisation.

Toutefois, les élus souhaitent davantage maîtriser la composition urbaine, paysagère et architecturale du futur projet en précisant les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

La définition d'Orientations d'Aménagement et de Programmation plus précises s'inscrit dans un double cadre :

- le plan d'actions pour le développement des zones d'activités économiques. Il indique les modalités à suivre pour l'aménagement des zones d'activités. Concernant les zones aménagées par des personnes morales de droit privés ou par des particuliers, le plan d'actions impose à ce que des Orientations d'Aménagement et de Programmation soient élaborées dans les documents d'urbanisme.
- la charte d'aménagement qualitatif des zones d'activités économiques de la Communauté de Communes Saône-Beaujolais. Cette charte donne des préconisations en ce qui concerne la signalétique, la gestion du stationnement, l'aménagement des parcelles, les volumes et composition des bâtiments, la végétalisation, la gestion environnementale ou encore les teintes des façades.

Au regard de ce contexte et des attentes en termes de qualité des aménagements des zones d'activités, les élus communaux et intercommunaux souhaitent modifier le PLU de Saint-Etienne-la-Varenne afin d'instaurer des Orientations d'Aménagement et de Programmation plus précises.

### ***Les Orientations d'Aménagement et de Programmation***

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation doivent être instaurées en prenant en compte le contexte et le site dans lequel s'inscrit la zone 1AUX.

Elle est en effet située au contact d'espaces résidentiels et de zones agricoles. La présence de ces zones de contact doit se traduire par des orientations en termes de qualités de traitement des franges et de gestion des nuisances et des potentiels conflits d'usages entre les différentes occupations. Par ailleurs, les principes d'aménagement doivent prendre en compte des logiques d'optimisation et de mutualisation du foncier et des réseaux. Les principes d'aménagement énoncés traduiront la volonté des élus communaux et intercommunaux (via la charte) de tendre vers une démarche de qualité urbaine, paysagère et architecturale des zones d'activités.

Les principes d'aménagement instaurés sont donc les suivants :

- Assurer une bonne gestion des zones de contact avec les espaces résidentiels en maintenant des franges non bâties et végétalisées.
- Maintenir les éléments paysagers existants. Il s'agit de garder l'arbre existant en limite des parcelles 354 et 31.
- Requalifier et valoriser les abords de la RD 133 par l'aménagement d'une bande paysagère comportant des espaces enherbés, des arbres haute tige ainsi que des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, fossés,...).
- Aménager une frange paysagère au niveau des zones de contact avec l'espace agricole, c'est-à-dire que les franges Ouest et Nord devront être traitées, en premier front, par une haie vive sur la limite entre



la zone A et la zone 1AUX et, en deuxième front, par un espace non bâti pouvant être aménagé en zone de stationnement, de stockage ou en espace vert. Ce front non bâti permettra un recul suffisant des constructions pour assurer une transition douce entre les espaces agricoles et urbains.

- Aménager une voie de desserte depuis la RD 133. Cette voie permettra un bouclage avec une entrée et une sortie dissociées. Un sens unique sera privilégié pour réduire l'emprise de la voie et ainsi optimiser le foncier. Les entrées/sorties sur la RD 133 devront être matérialisées par des aménagements qualitatifs (matériaux, plantations, signalétique,...). Par ailleurs, cette voie de desserte interne devra être accompagnée par des aménagements paysagers tels que des accotements enherbés et plantés ainsi que des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, fossés,...). De plus, elle pourra accueillir ponctuellement des zones de stationnement.

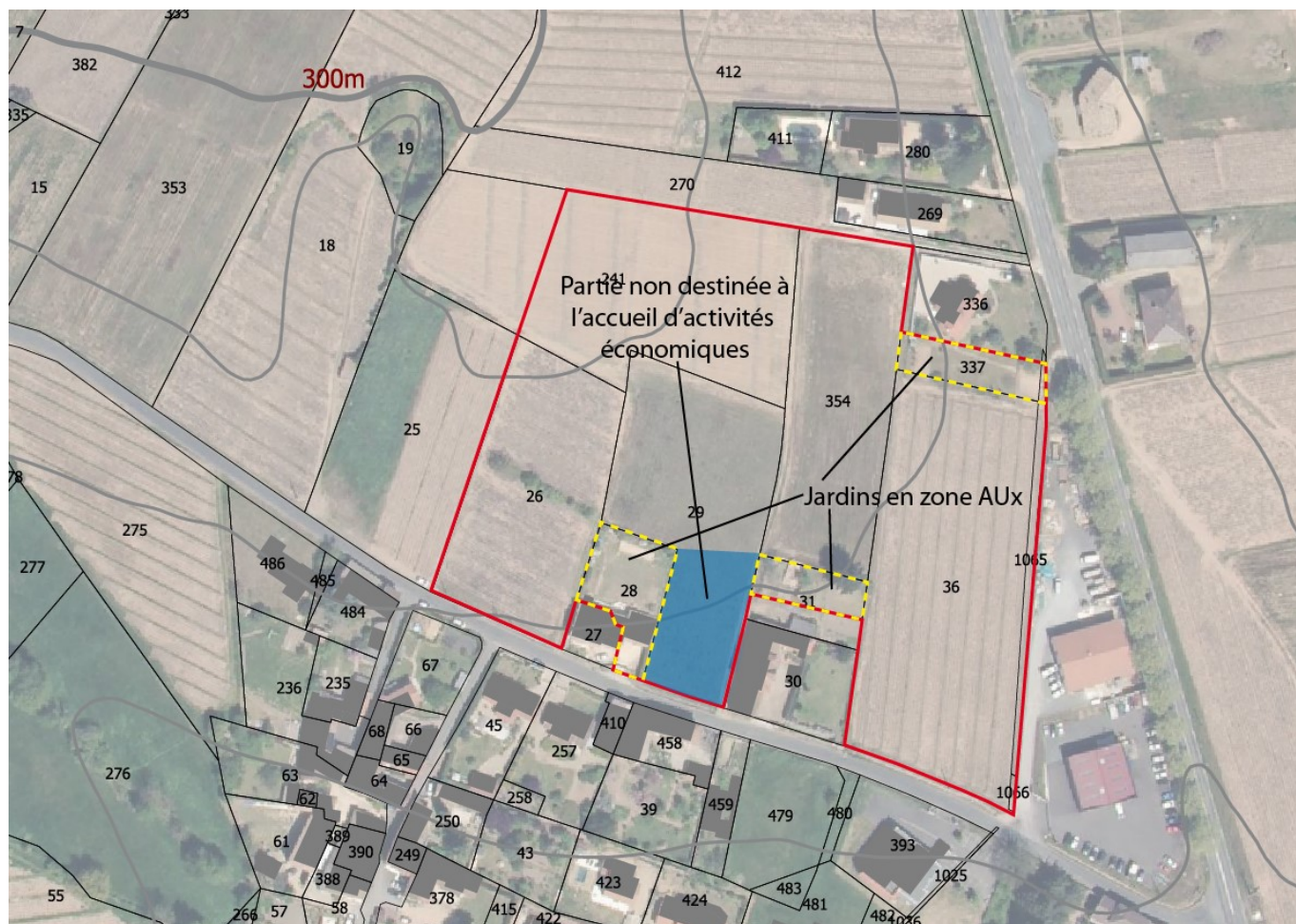
En plus des principes de composition urbaine et paysagère, des orientations visant la qualité architecturale des constructions et la qualité des abords sont instaurées :

- Les volumes des constructions seront de forme simple.
- Les bâtiments de grande dimension devront proposer une rupture volumétrique (hauteur, recul,...) afin d'éviter un effet trop massif de la construction.
- Les teintes des enduits et matériaux devront s'inscrire en cohérence avec l'environnement rural du secteur. Des tons naturels sont attendus. De plus, ces teintes devront être harmonieuses entre elles. La multiplication des teintes et matériaux sera à éviter.
- Les clôtures sur voies et sur limites séparatives devront prendre la forme d'un grillage doublé d'une haie vive d'essences locales. Une cohérence et une harmonie des clôtures sont attendues.
- Les espaces non bâtis seront aménagés avec des revêtements perméables à hauteur de 50% pour favoriser une bonne gestion des eaux pluviales et une végétalisation de la zone.



### **L'ajustement du périmètre de la zone 1AUx**

L'analyse du site et la réflexion concernant la composition urbaine des aménagements ont mis en avant que le périmètre de la zone 1AUx devait être ajuster pour y exclure des espaces de jardins privatifs associés à des habitations existantes ainsi que la partie Sud de la parcelle 29 qui est située entre deux habitations existantes et est donc peu propice à l'accueil d'activités économiques potentiellement nuisantes.



**La présente modification du PLU reclasse les jardins(parcelles 28, 31 et 337) et la partie Sud de la parcelle 29 en zone UB.**



## II.3 La définition d'un emplacement réservé pour parking

La partie Sud de la parcelle 29 exclue de la zone 1AUX peut répondre à une problématique importante en termes de stationnement dans le hameau des Briades. En effet, de nombreuses habitations anciennes ne disposent d'aucune place de stationnement à l'intérieur de leur parcelle. Par conséquent, le stationnement est géré sur le domaine public, généralement sur les accotements des voies, notamment la RD 133.

L'étroitesse de la RD 133, les pincements de la voie générés par des constructions implantées à l'alignement ainsi que les véhicules stationnés en bordure de voie engendrent de réelles problématiques de sécurité.

Par ailleurs, des problématiques de stationnement du Centre Départemental d'Incendie et de Secours ont été identifiées. En effet, la parcelle sur laquelle est implanté le SDIS ne dispose pas d'une surface nécessaire à l'accueil de l'ensemble du stationnement. Dès lors, la création d'un parking annexe est envisagée.

Dans le cadre de la redéfinition des orientations d'aménagement et de programmation et du zonage sur ce secteur, il est décidé d'ajouter un emplacement réservé pour la création d'un parking sur la parcelle 29, en bordure de RD 133. Cet aménagement participera à la requalification générale des abords de la RD 133.

Cet emplacement réservé, d'une superficie de 450 m<sup>2</sup>, permettra l'aménagement d'un parking de 15 à 20 places environ.





### III Les impacts du projet

#### ***Les impacts sur les milieux naturels***

Le projet n'est pas situé au sein ou à proximité immédiate d'un espace à forts enjeux écologiques.

- La ZNIEFF de type II la plus proche est située à 6,5 km de la zone.
- La ZNIEFF de type I la plus proche est située à 2 km de la zone.
- La zone Natura2000 (directive Habitat) la plus proche est située à 7 km de la zone.
- La zone Natura2000 (directive Oiseaux) la plus proche est située à 15 km de la zone.

Il est toutefois situé à 100 mètres d'une zone humide localisée en aval de la zone 1AUx. Cette zone humide est située au Sud de la zone 1AUx, de l'autre côté de la RD133 et du hameau des Briades. Au regard du contact indirect de la zone 1AUx avec la zone humide ainsi que des ouvrages de gestion des eaux pluviales prévus, le développement de la zone n'aura aucune incidence sur le fonctionnement écologique de la zone humide.

La présente modification du PLU a pour but d'instaurer des règles favorables au maintien et à l'aménagement d'espaces verts au sein de la zone. Par rapport aux dispositions règlementaires du PLU en vigueur, la modification va réduire les potentiels impacts sur les milieux naturels.

#### ***Les impacts sur les activités agricoles***

Le projet de développement de la zone 1AUx aura des impacts modérés sur les activités agricoles.

En effet, sur une superficie totale de 2,2 ha, 1,4 ha sont occupés par des friches ou des vignes en cours d'abandon et 0,8 ha occupés par des vignes exploitées (parcelles 26 et 241).

La parcelle 26 (3800 m<sup>2</sup>) est exploitée par un viticulteur de 58 ans qui n'est pas dans une démarche de développement de son activité. En effet, il est proche de la retraite et sans repreneur. Ce viticulteur exploite au total 13,5 ha de vigne. La parcelle 26 ne représente donc que 2,7% de la taille de son exploitation, ce qui n'est pas significatif.

Quant à la parcelle 241 (4500 m<sup>2</sup>), elle est exploitée par un viticulteur de 56 ans qui n'est pas non plus dans une logique de développement de son exploitation. Elle représente 3,75% de la taille totale de son exploitation (12 ha).

## **Deuxième Partie : Les pièces concernées par la modification**

---

# I Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

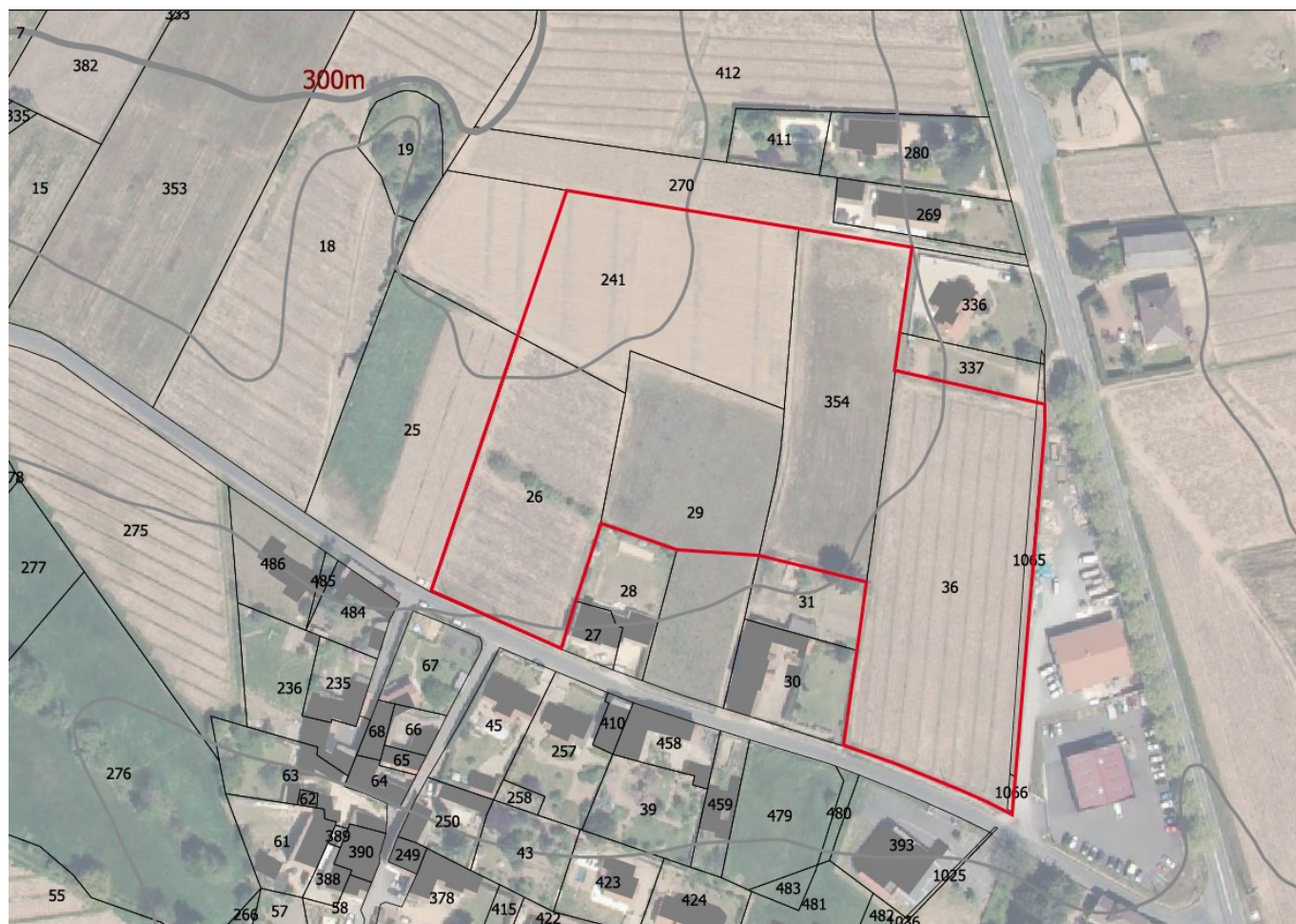
## Etat des lieux du site :

Ce secteur est situé en greffe du hameau des Briades, en limite avec la commune voisine de Saint-Etienne-des-Oullières.

Il est situé au contact d'espaces résidentiels, économiques et agricoles. Le tissu urbain environnant est relativement hétérogène avec la présence de bâtiments anciens qui constituent un tissu dense et de bâtiments récents aux caractéristiques moins denses.

D'une superficie d'environ 2,2 ha, ce secteur est desservi au Sud par la RD 133. Son accès est facilité par la présence de la RD 43 à moins de 100 mètres.

Il est bordé au Nord et à l'Ouest par des espaces agricoles et au Sud et à l'Est par des espaces urbains.



## **Enjeux :**

L'aménagement de ce site devra répondre à plusieurs enjeux :

- L'insertion paysagère des constructions
- La valorisation paysagère des abords de la RD133
- Le développement d'un réseau viaire optimisé
- La prise en compte des enjeux environnementaux et la gestion des eaux pluviales

## **Principes d'aménagement :**

### ***- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :***

L'opération d'aménagement devra être réalisée dans une démarche d'intégration paysagère affirmée. Les bâtiments devront s'implanter dans le contexte topographique existant et les déblais-remblais seront minimisés.

En termes d'architecture, les bâtiments devront intégrer une logique de cohérence entre eux, notamment dans les volumes, les couleurs, les matériaux et les hauteurs. L'ambiance paysagère, urbaine et architecturale devra respecter l'environnement rural.

Les hauteurs des bâtiments devront être harmonieuses pour participer à une bonne insertion dans le paysage et pour marquer une frange urbaine cohérente en lien avec les espaces agricoles. La valorisation de la frange urbaine se traduira par une végétalisation de l'ensemble de la lisière Nord et Ouest du site. Les clôtures en limites parcellaires devront être végétales et composées de plusieurs espèces locales. Des haies opaques et d'essences mono-spécifiques devront être évitées afin de maintenir une qualité paysagère. Les constructions devront s'implanter avec un recul suffisant par rapport aux limites de zone Nord et Ouest afin de créer une transition graduelle entre les espaces agricoles et urbains. Ainsi, dans les espaces situés entre les haies sur limites séparatives et les bâtiments, des espaces non bâtis paysagers seront aménagés. Ils pourront accueillir des espaces verts, des zones de stockage ou de stationnement.

La qualité paysagère de l'opération se traduira également par la plantation des abords des voies internes.

Les abords de la RD133 seront également valorisés par des aménagements paysagers (arbres haute tige, bande enherbées, fossés ou noues paysagères).



Exemple de traitement paysager attendu aux abords de la RD133 et à l'intérieur du site.

### ***- Déplacements :***

La desserte de l'opération sera prévue par l'aménagement d'une voie de bouclage depuis la RD133. Elle prendra la forme d'une voie à sens unique aux abords plantés et dotés de fossés ou noues.

Des aires de stationnement pourront être aménagées le long de la voie ainsi qu'au sein des parcelles privées. Elles devront faire l'objet d'un traitement paysager de qualité (perméabilité,...).



- **Qualité architecturale des constructions :**

En plus des principes de composition urbaine et paysagère, des orientations visant la qualité architecturale des constructions et la qualité sont instaurées.

- Les volumes des constructions seront de forme simple.
- Les bâtiments de grande dimension devront proposer une rupture volumétrique (hauteur, recul,...) afin d'éviter un effet trop massif de la construction.
- Les teintes des enduits et matériaux devront s'inscrire en cohérence avec l'environnement rural du secteur. Des tons naturels sont attendus. De plus, ces teintes devront être harmonieuses entre-elles. La multiplication des teintes et matériaux sera à éviter.
- Les clôtures sur voies et sur limites séparatives devront prendre la forme d'un grillage doublé d'une haie vive d'essences locales. Une cohérence et une harmonie des clôtures sont attendues.
- Les espaces non bâtis seront aménagés avec des revêtements perméables à hauteur de 50% pour favoriser une bonne gestion des eaux pluviales et une végétalisation de la zone.



Périmètre de l'OAP

Voie de bouclage à aménager

Haies végétalisées



Zone tampon végétalisée

Traitement urbain et paysager harmonieux aux abords des voies

Traitement paysager des abords de la RD133



Arbre à conserver

## II Le Règlement

### II.1 Zone 1AUx

Le règlement de la zone 1AUx est modifié dans un souci de compatibilité et de cohérence avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation instaurées.

*Nota : Les parties surlignées en **jaune** sont ajoutées dans le règlement, celles en **bleu** sont supprimées.*

## CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

La zone 1AUx est destinée à l'accueil d'activités artisanales, industrielles, commerciales, hôtelières, de services et bureaux.

### SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

---

#### **ARTICLE 1AUx 1 -OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

- a) Les constructions à usage agricole,
- b) Les constructions à usage d'habitations,
- c) Les entrepôts
- d) Le camping et le stationnement des caravanes hors des terrains aménagés,
- e) Les terrains de camping, de caravanage et d'habitations légères de loisirs,
- f) L'exploitation des carrières,
- g) Les installations et travaux divers suivants :
  - Les parcs d'attraction ouverts au public,
  - Les dépôts de véhicules,
  - Les garages collectifs de caravanes.

#### **ARTICLE 1AUx 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIERES**

- a) Les constructions à usage :
  - d'équipements collectifs sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone,
  - d'équipements artisanaux et industriels dans la limite de 1500 m<sup>2</sup> d'emprise au sol,
  - de commerces (liés aux activités existantes ou autorisées ou lorsqu'elles présentent un caractère de service pour la zone) dans la limite de 500 m<sup>2</sup> de SHON (y compris les surfaces de réserves).
  - d'entrepôts dans la limite de 1000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol,
- b) Les installations et travaux divers suivants :
  - Aires de stationnement de véhicules ouvertes au public,
  - Aires de jeux et de sports lorsqu'elles présentent un caractère de service pour la zone,
  - Les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à une construction ou à un aménagement compatible avec la vocation de la zone.
- c) Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, sous réserve qu'ils soient compatibles avec le caractère de la zone.



## **SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

---

### **ARTICLE 1AUX 3 -ACCES ET VOIRIE**

#### 1) Accès:

- a) L'accès des constructions doit être assuré par une voie publique ou privée et aménagée de façon à ne pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée, compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.
- b) Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre. Cette gêne sera appréciée notamment en fonction des aménagements qui pourraient être réalisés sur l'une ou l'autre voie.

#### 2) Voirie:

- a) Les voies publiques ou privées destinées à accéder aux constructions doivent avoir des caractéristiques techniques adaptées aux usages qu'elles supportent, aux opérations qu'elles doivent desservir et notamment à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.
- b) Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale de façon que les véhicules puissent aisément faire demi-tour.
- c) La circulation des piétons devra être assurée en dehors de la chaussée (trottoirs ou cheminements indépendants) toutes les fois que les conditions de sécurité ou d'urbanisme exigent de telles dispositions.

### **ARTICLE 1AUX 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**

#### 1) Alimentation en eau :

Toute construction qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par un dispositif efficace et conforme aux dispositions réglementaires en vigueur.

#### 2) Assainissement des eaux usées :

Toute construction occasionnant des rejets d'eaux et matières usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement d'eaux usées par un dispositif.

#### 3) Collecte des eaux pluviales et de ruissellement :

- a) Dans le cas d'un réseau public de collecte des eaux pluviales, toute construction doit y être raccordée. Dans le cas contraire, le rejet des eaux pluviales sur le domaine public doit être soumis pour autorisation au gestionnaire de la voirie.

- b) En attente de la réalisation du réseau collectif, à titre exceptionnel, le réseau d'eau pluviale doit être conçu de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau quand celui-ci sera réalisé.

#### 4) Electricité et télécommunications :

Les réseaux publics et privés d'alimentation électrique, de télécommunications et de câblages divers devront être enterrés.

### **ARTICLE 1AUX 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

Non réglementé

### **ARTICLE 1AUX 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Le retrait minimum est de :

- 5,4 mètres par rapport à l'alignement actuel ou futur.
- 8 mètres par rapport à la RD 133

Cette règle ne peut pas être exigée :

- Pour les aménagements et reconstructions de bâtiments existants ainsi que pour les constructions à usage d'équipement collectif et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- Pour les constructions à usage de stationnements,
- Pour les extensions de bâtiments existants à l'intérieur de la zone de recul, en respectant l'alignement de ceux-ci.

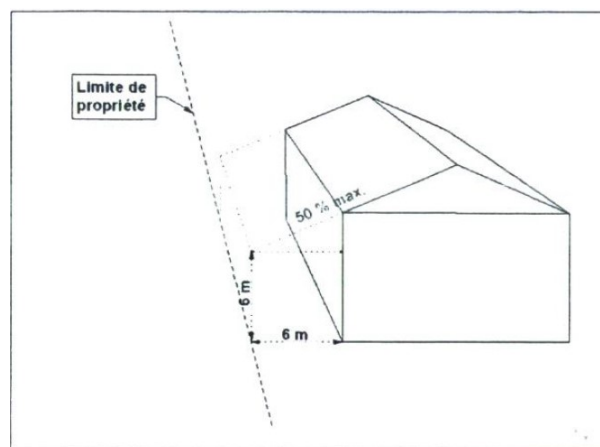
### **ARTICLE 1AUX 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

#### a) Construction réalisée en limite de propriété :

La construction en limite est autorisée à condition :

- Que cette implantation ne concerne qu'une des limites séparatives
- Qu'il ne s'agisse pas d'une limite de la zone 1AUX

La construction des bâtiments dont la hauteur mesurée sur la limite ne dépasse pas 6 mètres est autorisée. Entre la limite de propriété et la limite de recul (6 mètres) la hauteur de tout point de la construction doit s'inscrire à l'intérieur du schéma ci-joint.



b) Constructions ne jouxtant pas la limite de propriété :

Si elle n'est pas réalisée sur la limite de propriété dans les conditions définies ci-avant, aucun point de la construction ne doit se trouver à moins de 4 mètres.

Si la construction n'est pas réalisée sur la limite séparative, aucun de ses points ne doit se trouver une distance inférieure à 4 mètres des dites limites.

c) En limite entre la zone 1AUx et la zone U, les constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à 8 mètres.

Ces règles ne peuvent pas être exigées :

- Pour les constructions à usage d'équipement collectif et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

**ARTICLE 1AUx 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

Non réglementé.

**ARTICLE 1AUx 9 - EMPRISE AU SOL**

Non réglementé

L'emprise au sol des constructions correspond à leur projection verticale au sol.

Sont compris dans l'emprise au sol des constructions,

- les balcons en saillie et oriel dès lors que leurs profondeurs sont supérieures à 0,40 m et dès lors que ces éléments reposent sur des piliers
- les constructions annexes.

Ne sont pas pris en compte dans l'emprise au sol des constructions : les clôtures les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, les débords de toiture dont la profondeur est inférieure à 0,40 mètres, les piscines.

L'emprise au sol\* des constructions est limitée à 0,5.

**ARTICLE 1AUx 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS** 1

La hauteur maximale est fixée à 12 mètres.

Cette limite ne peut pas être appliquée à des dépassements ponctuels dus à des exigences fonctionnelles ou techniques.

**ARTICLE 1AUx 11 - ASPECT EXTERIEUR**

Se reporter au document spécifique concernant ce sujet.

## **ARTICLE 1AUx 12-STATIONNEMENT**

Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective.

Les garages, ensembles de garages, places et parcs de stationnement doivent être implantés de telle manière que leurs accès soient conformes aux dispositions de l'article 1AUx3.

La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'une voiture particulière en comptant les surfaces d'accès et de manœuvre, est de 25 m². Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions.

Pour les constructions et installations à usage hôtelier, restauration à usage d'équipement collectif, à usage de commerces et d'artisanat, de bureaux :

- Destinées à abriter du personnel..... 1 place par 50 m2 de SHON .
- Appelées à recevoir du public ..... 1 place par 25 m2 de SHON.
- Destinées à l'hébergement..... 1 place par chambre.
- Destinées à la restauration ..... 1 place par 20 m2 de SHON cumulées

En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, l'aménagement des places de stationnement non réalisées est admis sur un autre terrain situé à moins de 200 mètres de l'opération.

Le constructeur doit alors apporter la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places dans les délais de mise en service des constructions.

Le versement de la participation prévue au 3ème alinéa de l'Article L.421.3 du Code de l'Urbanisme qui dispense en tout ou partie d'aménager des places de stationnement ; le bénéfice des dispositions ci-dessus ne peut être acquis que si la collectivité a délibéré sur le montant de ladite participation.

## **ARTICLE 1AUx 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES**

- La surface non bâtie doit faire l'objet de plantations dans une proportion d'au moins 10%.
- La surface non bâtie doit faire l'objet de plantation d'arbres de haute tige à hauteur d'un arbre pour 500 m².
- La surface non bâtie doit être aménagée avec des revêtements perméables à hauteur de 50%.
- Les abords de la RD. n°133, ainsi que les limites avec les zones U et Uh, devront faire l'objet de plantations, lesquelles devront comporter des arbres hautes tiges.
- Les aires de stationnement nouvellement créées seront plantées d'arbres de haute tige à hauteur d'1 arbre pour 4 places.

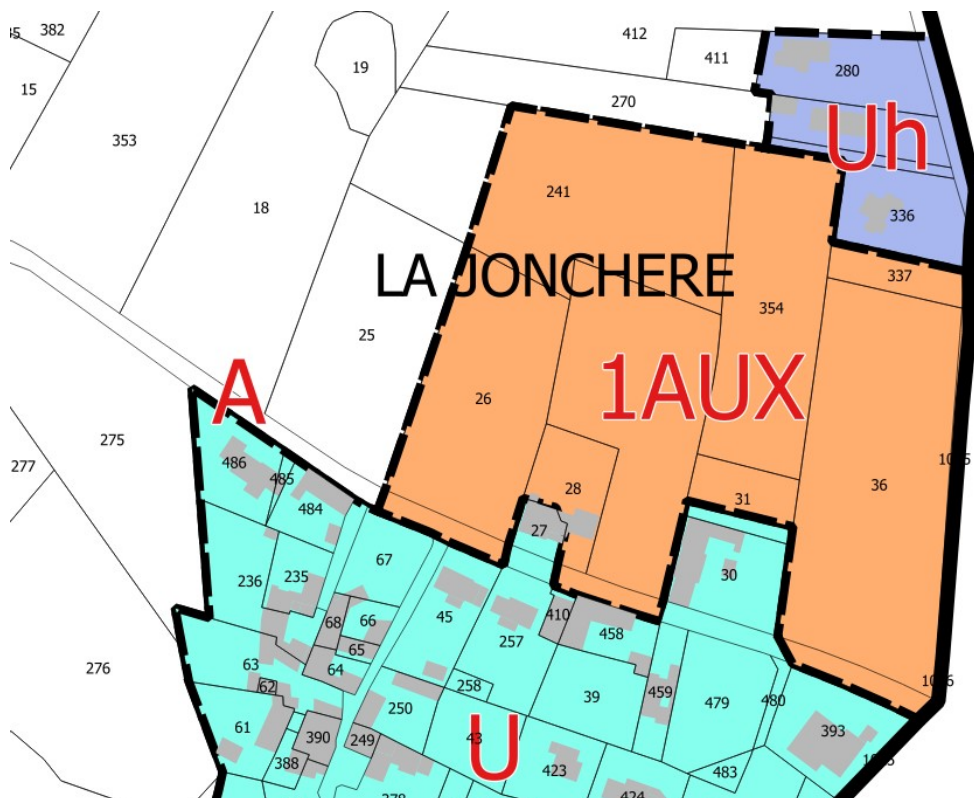
## **SECTION 3 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

### **ARTICLE 1AUx 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

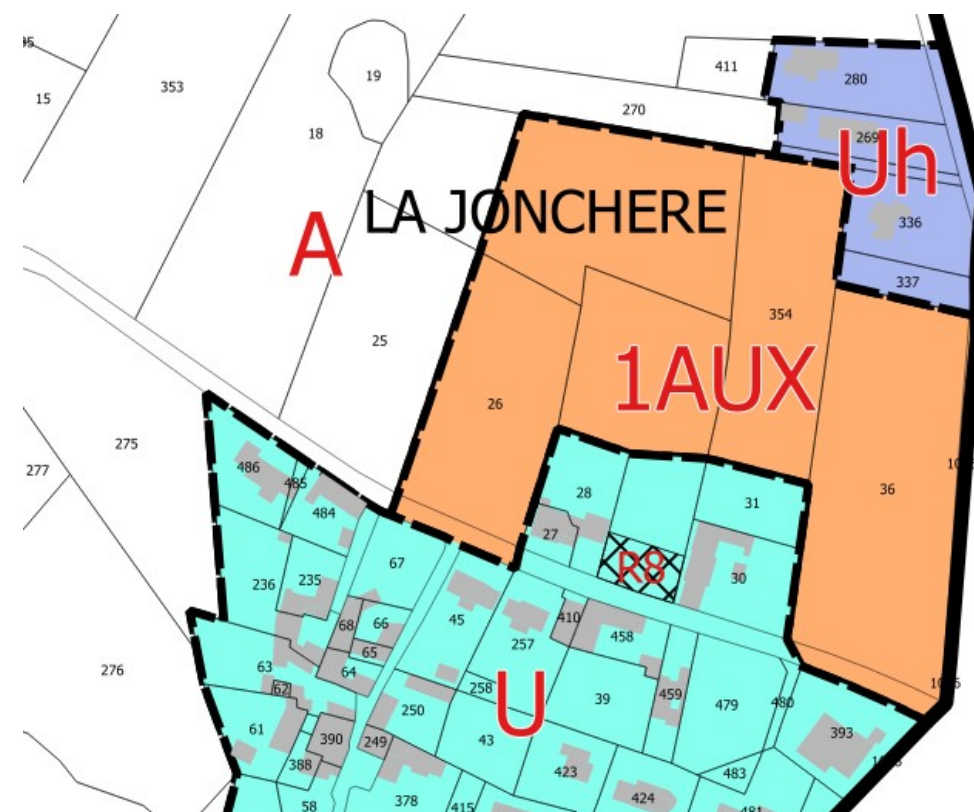
Non réglementé

### III Le document graphique

**Document graphique avant la modification n°2 du PLU**



**Document graphique après la modification n°2 du PLU**



## IV Liste des emplacements réservés

Les parties surlignées en **jaune** sont ajoutées dans la liste des emplacements réservés.

<b>EMPLACEMENTS RESERVES CONCERNANT LES EQUIPEMENTS PUBLICS</b>				
<b>N°</b>	<b>Désignation</b>	<b>Superficie approximative</b>	<b>Parcelles concernées partiellement ou en totalité</b>	<b>Bénéficiaire</b>
R1	Emplacement réservé pour stationnements et place publique	900 m <sup>2</sup>	223	Commune
R2	Emplacement réservé pour agrandissement du cimetière	2000 m <sup>2</sup>	162 ; 176	Commune
R3	Emplacement réservé pour création de stationnements	1000 m <sup>2</sup>	176 ; 368	Commune
R4	Emplacement réservé pour création d'un local poubelle	391 m <sup>2</sup>	155	Commune
R5	Emplacement réservé pour création d'un assainissement semi-collectif	600 m <sup>2</sup>	69, 30b	Commune
R6	Emplacement réservé pour implantation d'une réserve d'eau permanente pour la protection incendie	110 m <sup>2</sup>	558	Commune
R7	Emplacement réservé pour réhabilitation de l'ancien lavoir communal	151 m <sup>2</sup>	271	Commune
<b>R8</b>	<b>Emplacement réservé pour création de stationnements</b>	<b>450 m<sup>2</sup></b>	<b>29</b>	<b>Commune</b>
<b>EMPLACEMENTS RESERVES CONCERNANT LA VOIRIE</b>				
<b>N°</b>	<b>Désignation</b>	<b>Superficie approximative</b>	<b>Parcelles concernées partiellement ou en totalité</b>	<b>Bénéficiaire</b>
V1	Emplacement réservé pour sécurisation du virage sur le V.C n°4 à l'entrée du hameau de Monceau	400 m <sup>2</sup>	180 ; 188 ; 293	Commune
V2	Emplacement réservé pour sécurisation du virage à l'entrée Ouest du hameau de Laprat sur la RD n°133	240 m <sup>2</sup>	115 ; 116	Département
V3	Elargissement et sécurisation de la RD n°133 entre le hameau de Champagne et le Paquis sur une longueur de 150m	870 m <sup>2</sup>	32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36 ; 77	Département
V4	Elargissement d'une impasse dans le bourg pour accès aux futurs stationnements et place publique	30 m <sup>2</sup>	214	Commune
V5	Sécurisation d'une portion de voirie sur la RD n°133 au Petit Vernay	1000 m <sup>2</sup>	148 ; 149 ; 150 ; 155 ; 158	Département
V6	Aménagement et sécurisation du carrefour du Moulin à Vent entre les RD n°133 et RD n°62	100 m <sup>2</sup>	287 ; 289	Département
V7	Elargissement de voirie au hameau du Vernay	52 m <sup>2</sup>	31	Commune
V8	Emplacement réservé pour sécurisation entre la VC n°14 et le Chemin rural n°9	28 m <sup>2</sup>	16 ; 27	Commune