Commune de
BAZEMONT

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

V2 – 11/2026

Procédure de révision de PLU

SOMMAIRE

1 LE CONTEXTE TERRITORIAL 6

2 LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX 8
2.1 La hierarchie des normes 8
2.2 Le Schema Directeur d'Ile-de-France (SDRIF-E) 9
2.3 Le Plan de mobilites en Île-de-France (PDMIF) 13
2.4 Le Schema de Coherence Territoriale (SCOT) 13

3 L'EVOLUTION DU TERRITOIRE 15
3.1 La morphogenese 16
3.1.1 Carte de Cassini 16
3.1.2 Carte de l'Etat-Major 17
3.1.3 Image aerienne 18
3.2 Les enseignements et enjeux 21

4 LE PATRIMOINE 22
4.1 Les protections (Monument historique, site classe, ...) 22
4.2 Le patrimoine remarquable 23
4.3 Les enseignements et enjeux 26

5 L'OCCUPATION DU SOL 27
Rappel legislatif 27
Definitions 27
5.1 Le mode d'occupation du sol (MOS) 2025 28
5.1.1 Donnees de reference 28
5.1.2 Analyse du territoire 28
5.2 L'evolution de la consommation des espaces naturel, agricoles et forestiers ces dix dernieres annees 29
5.2.1 Rappel legislatif 29
5.2.2 Donnees de reference 29
5.2.3 Methodologie 30
5.2.4 Analyse du territoire (donnees MOS 2025) 30
5.2.5 Analyse du territoire (observation affinee) 33
5.3 L'evolution de l'artificialisation des sols depuis 2021 37
5.3.1 Donnees de reference 37
5.3.2 Methodologie 37
5.3.3 Analyse du territoire 38
5.4 Renaturation des espaces 38
5.4.1 Donnees de reference 38
5.4.2 Analyse du territoire 38
5.5 Les enseignements et enjeux 39

6 LES FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES 40
6.1 Analyse de la structure du parcellaire et de la morphologie du bati 40
6.1.1 La structure du parcellaire 40
6.1.2 L'emprise au sol 42
6.1.3 La hauteur du bati 43

6.2 Analyse des formes urbaines 45
6.3 Les enseignements et enjeux 47

7 LE DIAGNOSTIC FONCIER 49
7.1 L'analyse de la capacite de densification et de mutation de l'ensemble des espaces batis 49
7.1.1 Analyse des gisements fonciers 49
1.1.1.1. Méthodologie de l'analyse 49
1.1.1.2. Définition de l'enveloppe urbaine 50
1.1.1.3. Identification des gisements fonciers 51
7.1.2 Les logements vacants 54
7.2 Les enseignements et enjeux 54

8 LES EQUIPEMENTS ET SERVICES 56
8.1 La petite enfance 57
8.2 Le scolaire et la formation 57
8.3 La sante 58
8.4 Le culturel 58
8.5 Le sportif 60
8.6 L'administratif 60
8.7 Les enseignements et enjeux 61

9 LES ESPACES D'ACTIVITES ECONOMIQUES 62
9.1 Les zones d'activites economiques 62
9.2 Les commerces 62
9.3 Le tourisme et les loisirs 62
9.4 L'agriculture et les espaces ruraux 64
9.4.1 Caracteristiques des activites agricoles 64
9.4.2 Cheminements agricoles 66
9.5 Les enseignements et enjeux 67

10 LES RESEAUX DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS 68
10.1 Le reseau routier 68
10.2 L'offre de transport en commun 70
10.3 Le reseau de mobilites douces 72
10.4 Les enseignements et enjeux 73

11 LES MOBILITES ET STATIONNEMENT 74
11.1 Les deplacements domicile-travail 74
11.2 L'utilisation des transports en commun 75
11.3 L'inventaire des capacites de stationnement public 77
11.4 La mutualisation des places de stationnement 77
11.5 Le stationnement velo 78
11.6 Les enseignements et enjeux 79

12 FONCTIONNEMENT URBAIN 80
12.1 Qualite des espaces et accessibilites 80
12.2 Les entrees de village 82
12.3 Les coupures urbaines 84
12.4 Les enseignements et enjeux 86

1 Le contexte territorial

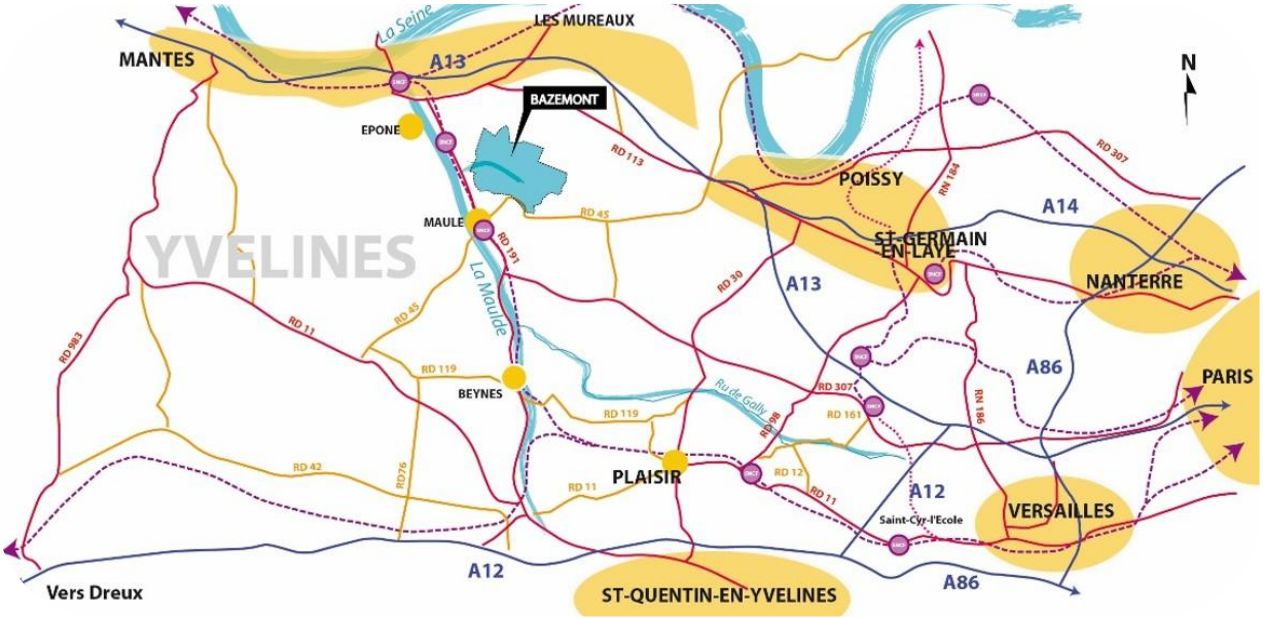
La commune de **Bazemont** compte 1 727 habitants en 2023 (INSEE) et s'étend sur **671 hectares**. Le territoire se situe à environ **35 kilomètres à l'ouest de Paris**, au sein du département des **Yvelines**. Bazemont bénéficie ainsi d'une **situation géographique privilégiée**, à proximité d'agglomérations structurantes en termes d'emplois, de commerces et de services tels que **Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Saint-Germain-en-Laye, Nanterre-La Défense et Paris**, ce qui lui permet de s'inscrire pleinement dans la dynamique métropolitaine francilienne tout en conservant les caractéristiques d'un territoire rural.

La commune dispose d'une **bonne accessibilité routière**, grâce notamment aux routes départementales **RD45 et RD191**, ainsi qu'à la proximité de la **RD113** et de l'**autoroute A13**, qui facilitent les déplacements vers les principaux bassins d'emploi de la région. Elle est également desservie par le réseau ferroviaire, avec les gares de **Maule** et **Nézel-Aulnay** sur la ligne N du Transilien, ainsi que la gare d'**Épône-Mézières** sur la ligne J, renforçant ainsi son attractivité résidentielle auprès des actifs travaillant dans l'ouest parisien.

Bazemont conserve un caractère rural et paysager affirmé. Environ **80 % de son territoire** sont en effet occupés par des **espaces agricoles, naturels et forestiers**, ce qui contribue fortement à la qualité de son cadre de vie.

Les espaces forestiers constituent ainsi un élément structurant du paysage local. La commune est notamment bordée au nord et à l'est par le **massif de la forêt des Alluets**, qui forme une vaste couronne boisée autour du village. D'autres ensembles forestiers, tels que le **Bois du Domaine** et le **Bois de Beule**, participent également à la richesse environnementale de la commune.

En raison de sa topographie particulière, la vallée de la **Rouase**, affluent de la **Mauldre**, a historiquement constitué le **principal espace de développement** de la commune, tout en conservant une **vocation agricole marquée**. L'urbanisation s'est d'abord organisée autour de ce vallon avant de s'étendre progressivement vers les coteaux environnants, où se sont développés plusieurs secteurs résidentiels tels que **les Grands Jardins, Sainte-Colombe, l'Orme et la Vallée Rogère**. Parallèlement, les espaces agricoles occupent une place importante dans l'occupation du sol communal et sont majoritairement consacrés aux **prairies et aux activités de pâturage**.



Carte de localisation

Réalisation : Espace Ville

Enfin, **Bazemont s'inscrit dans un système intercommunal structuré**. La commune appartient à la Communauté de communes de **Gally Mauldre**, territoire intercommunal organisé autour de **Maule** à l'ouest et de **Saint-Nom-la-Bretèche à l'est**, et marqué par une forte dominante résidentielle et rurale. Bazemont entretient des relations de proximité avec les communes limitrophes de **Maule, Aulnay-sur-Mauldre, de Aubergenville, de Herbeville, de Les Alluets-le-Roi, d'Ecquevilly, de Bouafle et Flins-sur-Seine**.

Carte de la communauté de communes de Gally Mauldre



Source : CC de Gally Mauldre

La **Communauté de communes de Gally Mauldre** (CCGM), structure intercommunale créée en 2013 regroupe **onze communes** des **Yvelines**. Elle est issue de la coopération menée dans le cadre du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) dénommé « **Gally Mauldre** » qui a permis de soulever des **problématiques communes** et d'identifier un **engagement commun** avec l'Association Patrimoniale de la **Plaine de Versailles et du Plateau des Alluets** (APPVPA). Cette organisation intercommunale témoigne d'une volonté de développer un projet intercommunal, de mutualisation des moyens et des politiques publiques à une échelle territoriale cohérente.

La **Communauté de communes Gally Mauldre (CCGM)** regroupe aujourd'hui **près de 23 500 habitants** au sein d'un territoire résidentiel attractif situé à l'ouest de l'Île-de-France. Bénéficiant d'un cadre de vie de qualité, d'un environnement rural préservé et d'une bonne connexion aux grands pôles d'emploi franciliens, l'intercommunalité connaît une dynamique démographique globalement favorable.

Dans cet ensemble, **Bazemont compte 1 727 habitants** et connait une croissance démographique depuis 2011, et plus soutenue depuis 2016, portée principalement par l'accueil de nouveaux ménages sur son territoire.

La CCGM exerce un **ensemble de compétences structurantes** qui ont un impact direct sur l'aménagement et le développement des communes qui la composent. Parmi celles-ci figurent notamment le développement économique, les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), l'aménagement de l'espace, la protection et mise en valeur de l'environnement, le logement et le cadre de vie, la culture, le sport et loisirs, les actions sociales et la mise en œuvre de services de transport collectif sur le territoire. Ces interventions contribuent à organiser le territoire, à renforcer son attractivité, tant résidentielle qu'économique, et à préserver la qualité du cadre de vie ainsi que les espaces naturels et agricoles.

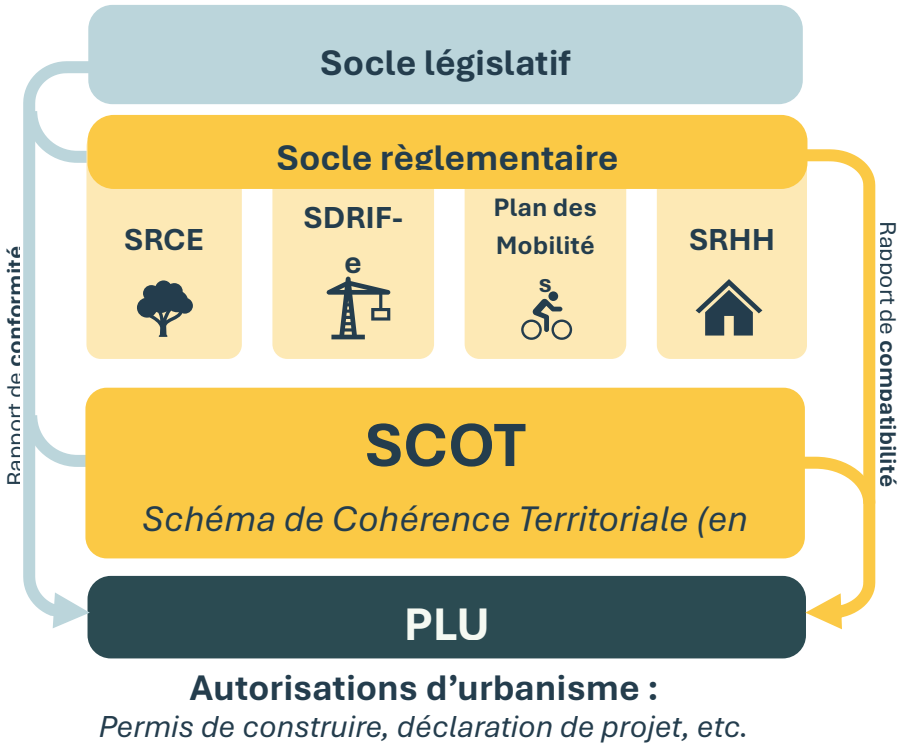
2 Les documents supra-communaux

2.1 La hiérarchie des normes

L'aménagement de la commune s'inscrit dans un cadre législatif et règlementaire hiérarchisé qu'il convient de prendre en compte dans le PLU selon un rapport de conformité ou de compatibilité.

Ainsi, en application du Code de l'urbanisme, qui s'impose directement sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) dans un rapport de conformité, **plusieurs documents cadres thématiques à portée institutionnelle fixent des objectifs et des orientations avec lesquels le PLU doit être compatible**. Notamment l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation du plan local d'urbanisme constitue une pièce centrale du document d'urbanisme. Il expose et justifie les choix retenus pour élaborer le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation ainsi que le règlement. À cette fin, il s'appuie sur un diagnostic territorial approfondi, portant notamment sur les dynamiques économiques et démographiques, les besoins en matière d'habitat, de mobilités, d'équipements, d'activités économiques, d'agriculture, d'environnement et de services. Il analyse également la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis, afin de justifier les objectifs de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain. Dans ce cadre, le rapport de présentation doit également établir un inventaire des capacités de stationnement des véhicules motorisés, des véhicules hybrides et électriques ainsi que des vélos dans les parcs ouverts au public, en identifiant, le cas échéant, les possibilités de mutualisation de ces capacités, cet inventaire participant au diagnostic des mobilités et à la justification des choix opérés en matière d'aménagement et de réglementation du stationnement.

Cette notion de compatibilité implique que le PLU prenne en compte ces orientations et en respecte les grands principes, tout en conservant une certaine marge d'appréciation dans leur traduction réglementaire. Il s'agit dès lors pour le PLU de démontrer la bonne intégration de ces objectifs et recommandations, en les adaptant aux spécificités locales et aux enjeux propres au territoire communal.



Le détail des documents supra-communaux applicables et de leur prise en compte dans le Plan Local d'Urbanisme est présenté au sein du document « Justification des choix retenus ».

2.2 Le Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF-E)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) constitue le document de planification stratégique de référence à l'échelle régionale. Élaboré par la Région Île-de-France, **il définit les grandes orientations d'aménagement, de développement et de protection du territoire francilien à l'horizon 2040**. Il s'inscrit dans un contexte de transition écologique renforcée, de maîtrise de la consommation foncière et d'adaptation au changement climatique, en cohérence avec les objectifs nationaux de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Document à portée prescriptive, le SDRIF-E s'impose aux documents de planification locaux selon un rapport de compatibilité : les SCoT puis les PLU doivent ainsi intégrer et décliner ses orientations à leur échelle.

Le SDRIF-E poursuit plusieurs objectifs structurants visant à organiser un développement plus équilibré et durable de la région Île-de-France. Il ambitionne de limiter l'étalement urbain, de renforcer les centralités existantes, de favoriser la densification des espaces déjà urbanisés et d'améliorer l'articulation entre urbanisation et mobilités. Il vise également à préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, à protéger les continuités écologiques et à renforcer la résilience des territoires face aux effets du changement climatique.

Ce document constitue un cadre de référence essentiel pour l'ensemble des documents d'urbanisme locaux. Ses orientations doivent être déclinées à l'échelle du futur **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Gally Mauldre**, puis intégrées dans les Plans Locaux d'Urbanisme communaux. **Le PLU de Bazemont doit ainsi assurer sa compatibilité avec ce cadre régional**, en conciliant développement urbain maîtrisé, préservation des espaces naturels et agricoles, et prise en compte des enjeux de transition écologique et de résilience territoriale. **L'analyse de la compatibilité du PLU avec le SDRIF-e est démontré dans le volet Justifications du rapport de présentation.**

Dans ce cadre, la commune de Bazemont s'inscrit dans un territoire rural et paysager de l'ouest francilien, où les enjeux de maîtrise du développement urbain et de préservation des espaces agricoles et naturels sont particulièrement prégnants.

Trois cartes dans le cadre du SDRIF-e localisent certaines orientations définies par ce document cadre et permettent de **guider le développement du territoire** à l'échelle de la commune.

Carte « Maîtriser le développement urbain »



Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
OR7 OR8

Sanctuariser l'armature verte
OR2 OR12 OR13 OR14 OR15 OR17 OR3

Préserver l'espace agricole
OR1 OR12 OR13 OR14 OR15 OR2 OR79

Préserver l'espace boisé et les autres espaces naturels
OR17 OR19 OR20 OR71 OR79

Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs
OR25 OR71

Source : SDRIF-e Explorer, Institut Paris Région

En compatibilité avec le SDRIF-e, le centre-bourg de Bazemont **ne pourra s'étendre au-delà du front vert** d'intérêt régional. Les **redents** situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent toutefois **être urbanisés** dans le respect des **capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-e**. Un intérêt tout particulier devra être porté sur le trai**tement des espaces** constituant le front vert afin d'assurer une **transition qualitative** entre espace urbain et agricole.

Aussi, **aucune nouvelle urbanisation** ne pourra être réalisée au sein de **l'armature verte**, à l'exception de **certains ouvrages** tels que les constructions et installations nécessaires à **l'exploitation agricole** ou qui relèvent du **service public** (infrastructures de transport, de réseaux, alimentation en eau potable etc.).

Enfin, pour éviter le **mitage** des espaces agricoles, naturels et boisés, les **extensions urbaines** s'inscrivent en **continuité de l'espace urbanisé** existant.

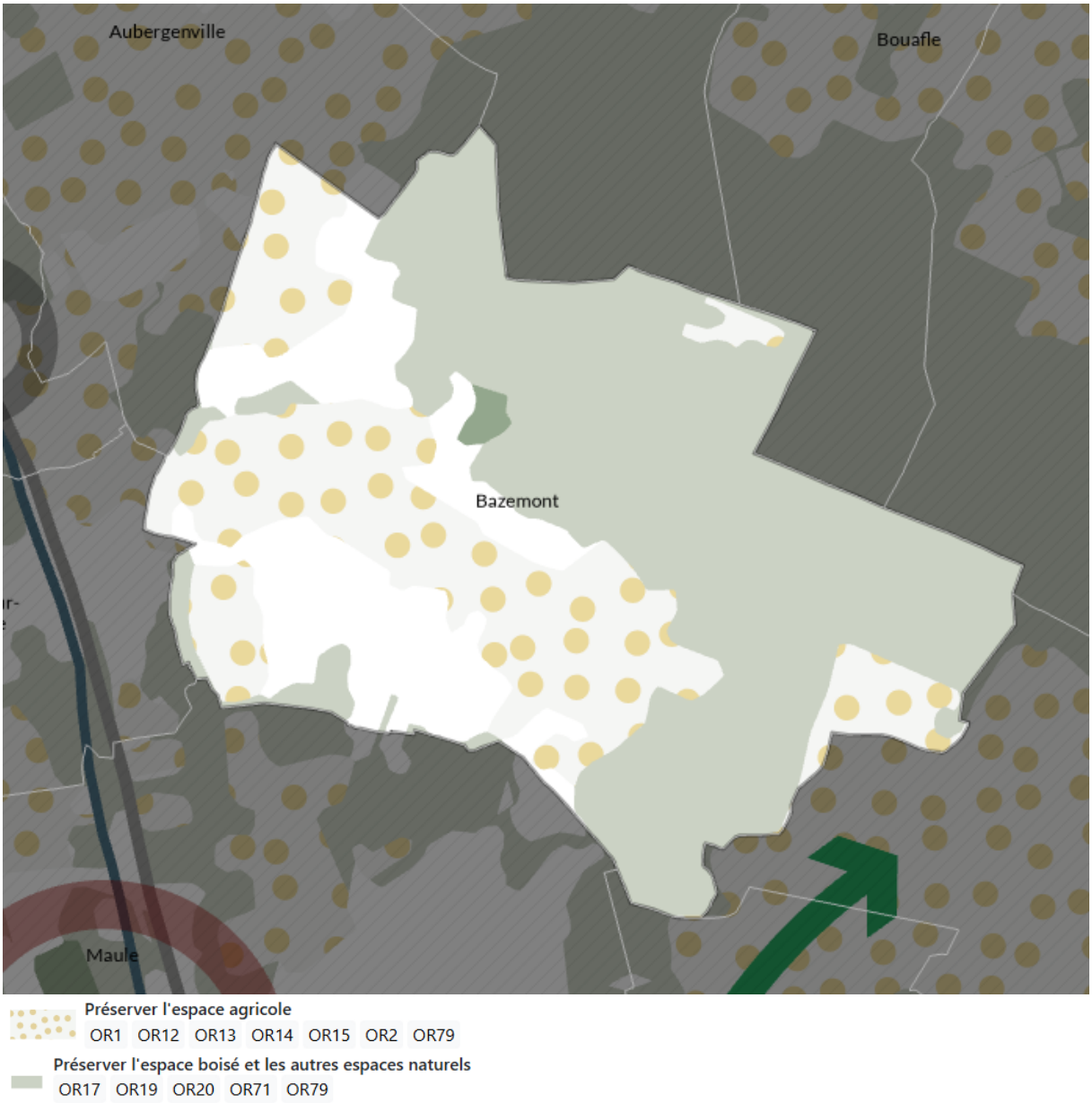
Carte « Placer la nature au cœur du développement régional »



Source : SDRIF-e Explorer, Institut Paris Région

L'urbanisation autorisée au sein des **unités paysagères** ne doit pas porter atteinte à la **fonctionnalité des espaces** (production agricole ou sylvicole, dynamiques écologiques liées à la biodiversité, équilibre du cycle de l'eau, écoulement des rivières, maîtrise des ruissellements, qualité paysagère). Les projets doivent impacter le moins possible les **vues principales et les paysages**. Aussi, l'urbanisation doit **respecter l'écoulement naturel** des cours d'eau et **préserver les berges** non imperméabilisées.

Carte « Développer l'indépendance productive régionale »



Source : SDRIF-e Explorer, Institut Paris Région

La **fragmentation des espaces agricoles doit être évitée** et lorsqu'elle ne peut l'être, les **continuités doivent être rétablies**. Le PLU devra identifier ces continuités agricoles à maintenir, voire à rétablir. Les éléments, les espaces et les **milieux d'intérêt écologique et paysager** présents dans les espaces à dominante agricole (haies, bosquets, petits bois, prairies permanentes, mares et mouillères, visuel ouvert, patrimoine vernaculaire, etc.) doivent être **identifiés et préservés, voire restaurés**.

De plus, les **espaces agricoles sont à préserver** de l'urbanisation s'ils sont **exploitables et nécessaires** à la viabilité de l'exploitation agricole.

Par ailleurs, il est à noter que le SDRIF-e définie des **objectifs de développement en matière d'urbanisation et de logements** avec lesquels le PLU de Bazemont devra être compatible. Ainsi, à compter de 2021 et d'ici 2040, la commune peut au maximum artificialiser **3,6 ha**. Au-delà, le territoire devra mettre en œuvre des **mesures de renaturation** pour **compenser l'urbanisation excédante**. Aussi, Bazemont devra **augmenter sa densité résidentielle** de **15%** ; **109 logements** supplémentaires sont attendus au sein des espaces urbanisés entre la date d'approbation du SDRIF-e et 2040.

2.3 Le Plan de mobilités en Île-de-France (PDMIF)

Le Plan des mobilités en Île-de-France constitue le document stratégique régional de planification des déplacements à l'échelle de l'ensemble du territoire francilien. Elaboré par Île-de-France Mobilités, le Plan des mobilités en Île-de-France a été approuvé par le Conseil régional le 24 septembre 2025.

Ce plan définit les grandes orientations en matière de transport de voyageurs et de marchandises, de développement des infrastructures, de services de mobilité et d'organisation des déplacements à l'horizon des prochaines décennies. Il succède et prolonge les objectifs des précédents plans de déplacements urbains en intégrant les enjeux contemporains de transition écologique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air.

Ce document s'inscrit dans une logique de planification intégrée des mobilités, en articulation avec les autres documents stratégiques régionaux tels que le SDRIF-E. **Il est opposable aux documents d'urbanisme locaux, qui doivent prendre en compte ses orientations afin d'assurer la cohérence entre développement urbain et organisation des mobilités.** L'objectif est de mieux structurer les déplacements à l'échelle régionale, en favorisant les modes de transport collectifs, actifs et partagés, tout en limitant la dépendance à la voiture individuelle, particulièrement dans les secteurs périurbains et ruraux.

Le plan des mobilités en Île-de-France

Le Plan des mobilités en Île-de-France poursuit plusieurs ambitions majeures :

- Il vise d'abord à **améliorer l'efficacité et la capacité du réseau de transports collectifs**, notamment le réseau ferré, les lignes de bus structurantes et les pôles d'échanges multimodaux ;
- Il cherche également à **encourager le développement des mobilités actives**, telles que la marche et le vélo, à travers la création d'aménagements sécurisés et continus ;
- Il promeut le **développement des mobilités partagées et des solutions innovantes** de transport afin de répondre à la diversité des besoins de déplacement sur l'ensemble du territoire francilien ;
- Par ailleurs, une attention particulière est également portée à la **réduction des inégalités territoriales d'accès à la mobilité**. Le plan vise à renforcer la desserte des territoires périphériques et ruraux, où l'offre de transport collectif est parfois moins dense, afin de garantir un droit à la mobilité pour tous les habitants. Il intègre également les enjeux liés à la logistique urbaine et aux flux de marchandises, en cherchant à optimiser leur organisation et à réduire leurs impacts environnementaux.

Dans ce cadre, la commune de **Bazemont est concernée par les enjeux de mobilité propres aux territoires périurbains de l'ouest francilien**. Sa localisation à proximité de la l'autoroute A13 constitue un atout en termes d'accessibilité routière vers les pôles d'emploi de l'Île-de-France, mais souligne également une forte dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. Le Plan des mobilités encourage ainsi le renforcement des alternatives à l'autosolisme, notamment par l'amélioration des liaisons en transports collectifs vers les pôles structurants comme Maule ou Epône et les gares du réseau francilien.

2.4 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

La Communauté de communes de Gally Mauldre a prescrit, par délibération du 11 mars 2026, la révision de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Cette démarche marque une étape importante dans la structuration et la planification du développement du territoire intercommunal à moyen et long terme. **Le SCoT constitue en effet un document stratégique de planification instauré par le Code de l'urbanisme, ayant vocation à définir les grandes orientations d'aménagement et de développement durable d'un territoire à l'échelle intercommunale.**

Le Schéma de Cohérence Territoriale a pour objectif d'assurer une organisation cohérente du territoire en conciliant les enjeux liés au développement urbain, à l'habitat, aux mobilités, au développement économique, à la préservation des espaces agricoles et naturels ainsi qu'à la transition écologique. Il permet de coordonner les

politiques publiques sectorielles et de garantir une vision d'ensemble partagée entre les différentes communes membres de l'intercommunalité. À travers ce document, la communauté de communes définit ainsi un projet de territoire visant à encadrer les évolutions futures tout en tenant compte des spécificités locales et des dynamiques supra-communales.

La révision du SCoT intervient dans un contexte marqué par de nombreux enjeux territoriaux pour Gally Mauldre : maîtrise de la croissance résidentielle liée à l'attractivité de l'ouest francilien, préservation des paysages ruraux et agricoles, maintien des continuités écologiques, adaptation au changement climatique, amélioration des mobilités et renforcement de l'offre en équipements et services. Le territoire communautaire, situé à l'interface entre espaces ruraux et influence métropolitaine francilienne, doit en effet concilier son attractivité résidentielle avec la préservation de son identité paysagère et environnementale.

Le SCoT constitue également un document de référence auquel les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles. La **révision du SCoT de Gally Mauldre** estimant un arrêt du projet fin 2027 pour une approbation mi 2028, **le PLU de Bazemont devra prendre en compte les orientations définies à l'échelle intercommunale.** Cette articulation permettra d'assurer une **cohérence entre les projets communaux et les objectifs stratégiques du territoire**, notamment en matière de **consommation foncière**, de **développement de l'habitat**, d'organisation des mobilités, de protection des espaces naturels et agricoles ou encore de développement économique.

3 L'évolution du territoire

Bazemont tire probablement son nom de sa **topographie**, la forme la plus ancienne semblant être Boso mons, signifiant « mont ».

Les premières constructions attestées apparaissent au **Xème siècle**, lorsque des moines du **prieuré de Maule** défrichent une partie de la forêt royale et s'installent à **Sainte-Colombe**. Un premier noyau d'habitat se développe ensuite autour de **l'église Saint-Illiers**, attestée dès le XIIème siècle, constituant le **cœur historique du village**.

Les seigneuries de Sainte-Colombe et de Bazemont sont acquises par **Charles d'O** (issu d'une noble famille normande) à la fin du XVIème siècle. À partir des XVIème et XVIIIème siècles, Bazemont se structure davantage autour de son domaine seigneurial. La **construction du château** par Charles d'O, puis les **importants aménagements** réalisés au XVIIIe siècle par **Louis Pierre Parat de Chalandray** (écuries, la ferme, les logements de service, le parc et les dépendances du château) marquent durablement l'organisation du village.

À la fin du XIXème siècle, **l'acquisition du château par la commune** marque une étape importante dans le fonctionnement du village. Le bâtiment accueille la **mairie, les écoles puis progressivement d'autres services publics** (agence postale, restaurant scolaire, logement…), renforçant son rôle de **centre administratif et collectif**.

Jusqu'au début du XXème siècle, le développement de Bazemont repose principalement sur une **économie rurale**. L'agriculture est premièrement tournée vers les **arbres fruitiers** et la **culture maraîchère**, permettant d'alimenter les marchés avoisinants (Maule, Poissy, Saint-Germain, Paris), ainsi que vers la **culture de la vigne** et de la **cardère** (destinée aux tisserands).

L'exploitation des carrières de pierre constituent également une des principales activités du territoire. Le sous-sol étant riche en calcaire, meulière, argiles et marnes, ces matériaux sont extraits du sous-sol jusqu'au XIXème siècle pour la construction et l'amendement du sol. Le calcaire et la meulière sont utilisés comme des matériaux de construction, les argiles sont la matière première pour la fabrication de briques et les marnes sont extraites pour amender les sols utilisés par l'agriculture. Les anciennes carrières sont ensuite reconverties en **champignonnières**, illustrant l'adaptation progressive du territoire à de nouveaux usages.

L'**électricité** est installée en 1929 et de **l'eau courante** en 1962. Auparavant, les besoins en eau étaient couverts par des **puits** et des **pompes** et **deux lavoirs** pourvus d'étendoirs, celui de la Belle Mare existe encore.

Malgré cette modernisation, Bazemont a conservé un **développement mesuré**, son **urbanisation s'est essentiellement concentrée et étendue depuis des éléments bâtis existants** depuis le Moyen-Age, que ce soit le centre-bourg sur la moitié Sud avec les extensions des XIXème et XXème siècles (Les Muguets, les Ruelles), ou à partir des hameaux sur la moitié Nord de la commune au XXème siècle.

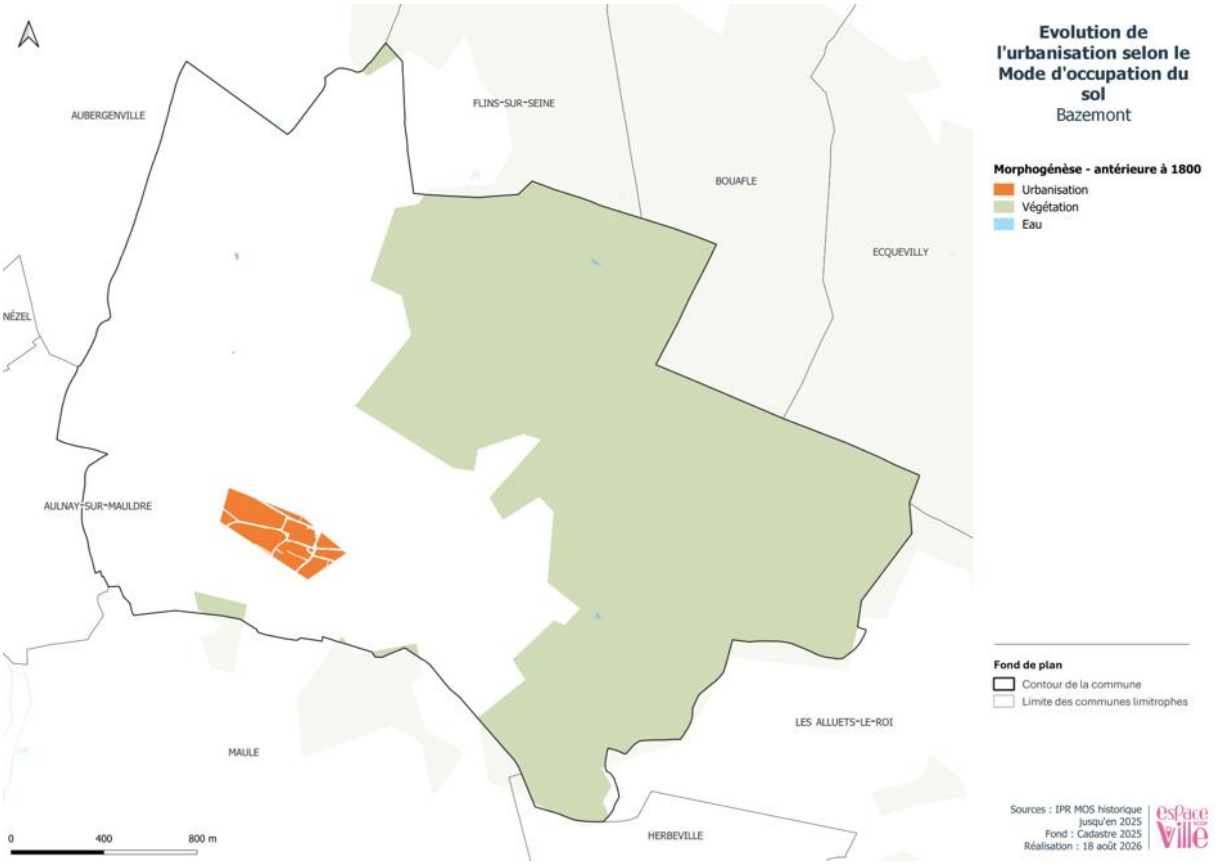
Le village est resté essentiellement **résidentiel et rural**, préservant son **patrimoine bâti**, ses **hameaux historiques** et sa **ceinture boisée**. Cette évolution maîtrisée lui permet aujourd'hui de conserver son identité de **village rural** tout en bénéficiant de la **proximité de l'agglomération parisienne**.

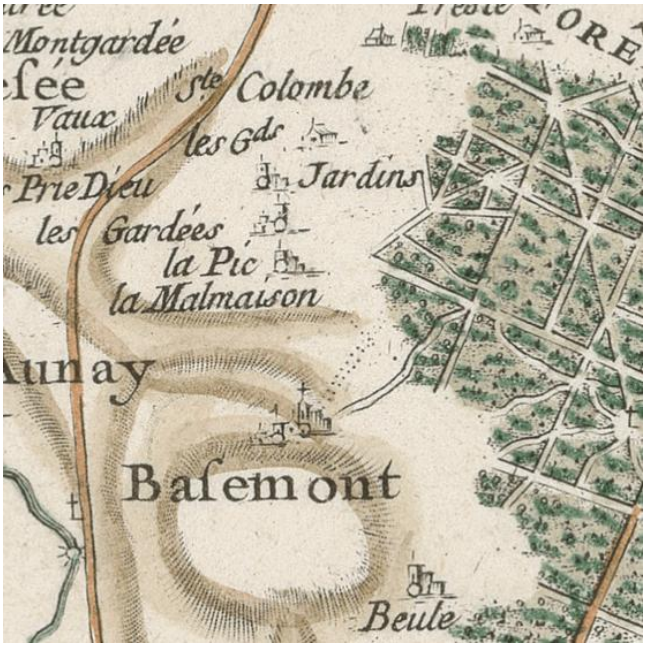
3.1 La morphogénèse

XVIIIème siècle

3.1.1 Carte de Cassini

MOS





La carte de Cassini met en évidence une implantation humaine ancienne, délimitée par le **bourg autour de l'église Saint-Illiers**, et quelques hameaux au nord (La Malmaison, La Pie, Les Gardées, Les Grands Jardins et **Sainte-Colombe**, qui accueillait une abbaye à laquelle était lié le village de Bazemont).

La **Forêt des Alluets** est marquée par une organisation typique de bois seigneuriaux avec des chemins très linéaires, dont certains persistent encore aujourd'hui.

Carte de Cassini, 1750-1780

Institut Paris Région

3.1.2 Carte de l'Etat-Major

MOS



Institut Paris Région

Carte Etat-Major, 1820-1866



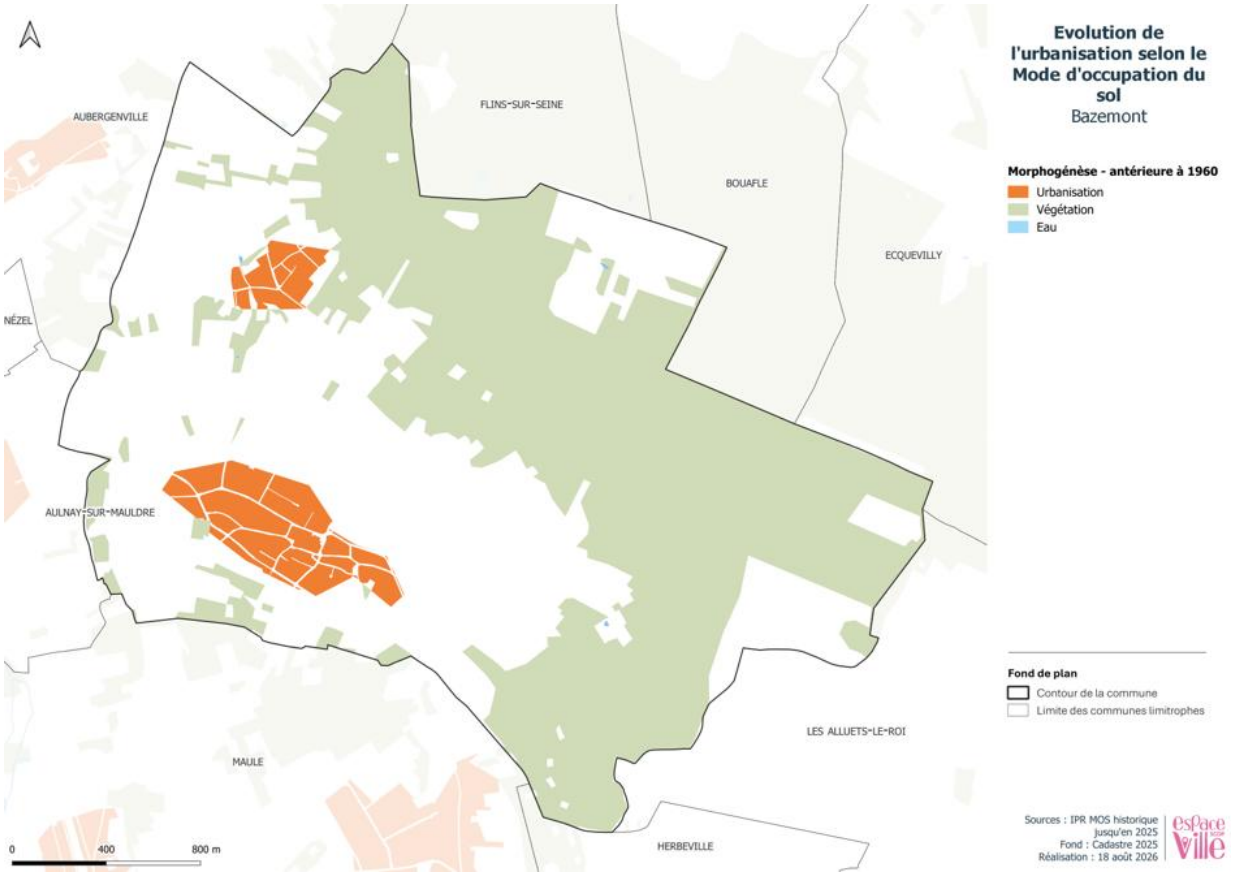
La carte **d'Etat-major** confirme la **structuration du bourg-centre de Bazemont autour de l'église** Saint-Illiers et **du château** construit par Charles d'O : le centre-bourg ancien tel qu'on peut le voir aujourd'hui est alors **presque complètement constituée**, avec le développement vers le sud du bourg (rue des Sablons). La densité du bâti dans le centre bourg est remarquable.

En-dehors du centre-bourg, dans la partie Nord de la commune, les hameaux actuels (hormis la Vallée Rogère) sont constitués, mais ne semblent pas s'être beaucoup développés. Ils demeurent des **hameaux ruraux**, orientés vers l'agriculture.

3.1.3 Image aérienne

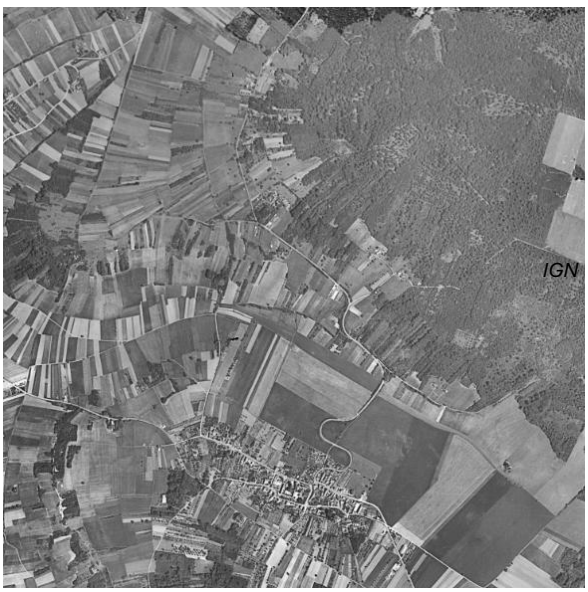
Milieu du XXème siècle

MOS



Institut Paris Région

Image aérienne de 1950-65

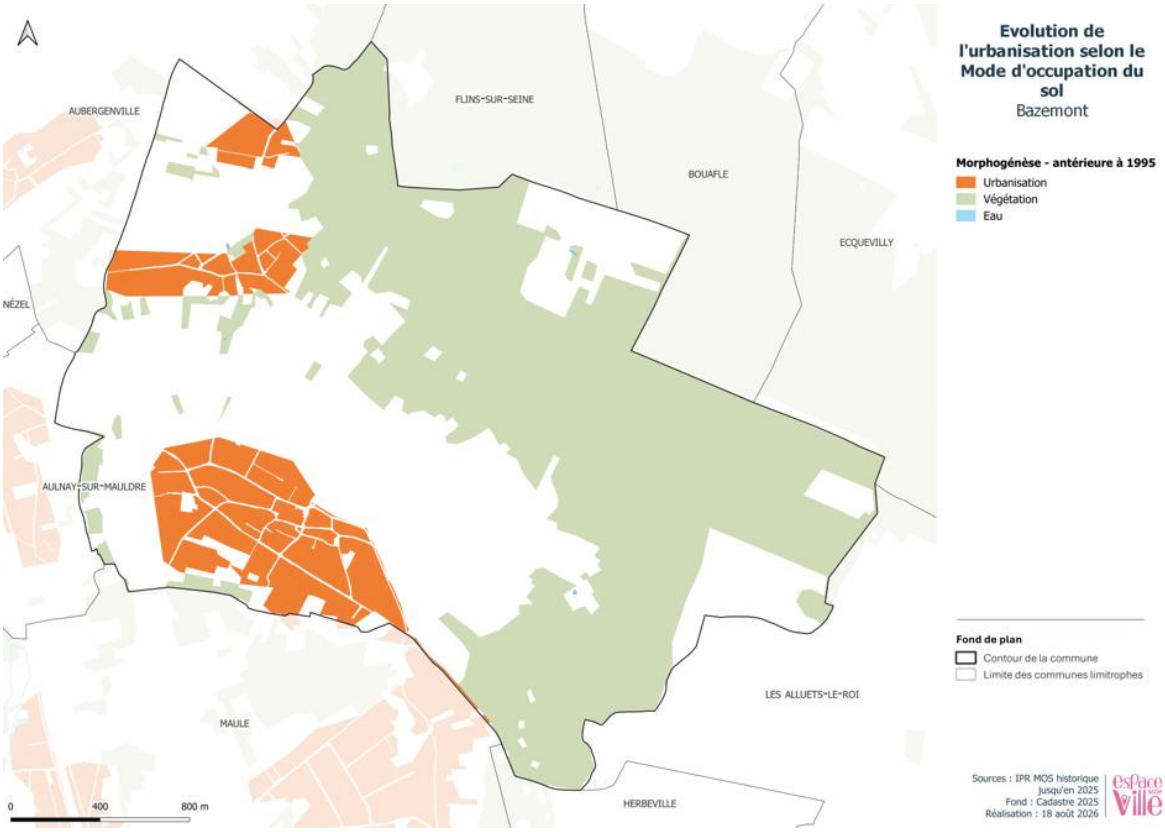


Très peu d'évolution sont visibles entre la fin du XIXème siècle et mi XXème. Le centre-bourg de Bazemont a conservé la **même constitution,** tout comme les hameaux au nord de la commune.

Quelques **habitations en mitage** voient tout de même le jour, en particulier vers la Vallée Rogère.

Fin du XXème siècle

MOS



Institut Paris Région

Image satellite de 1999



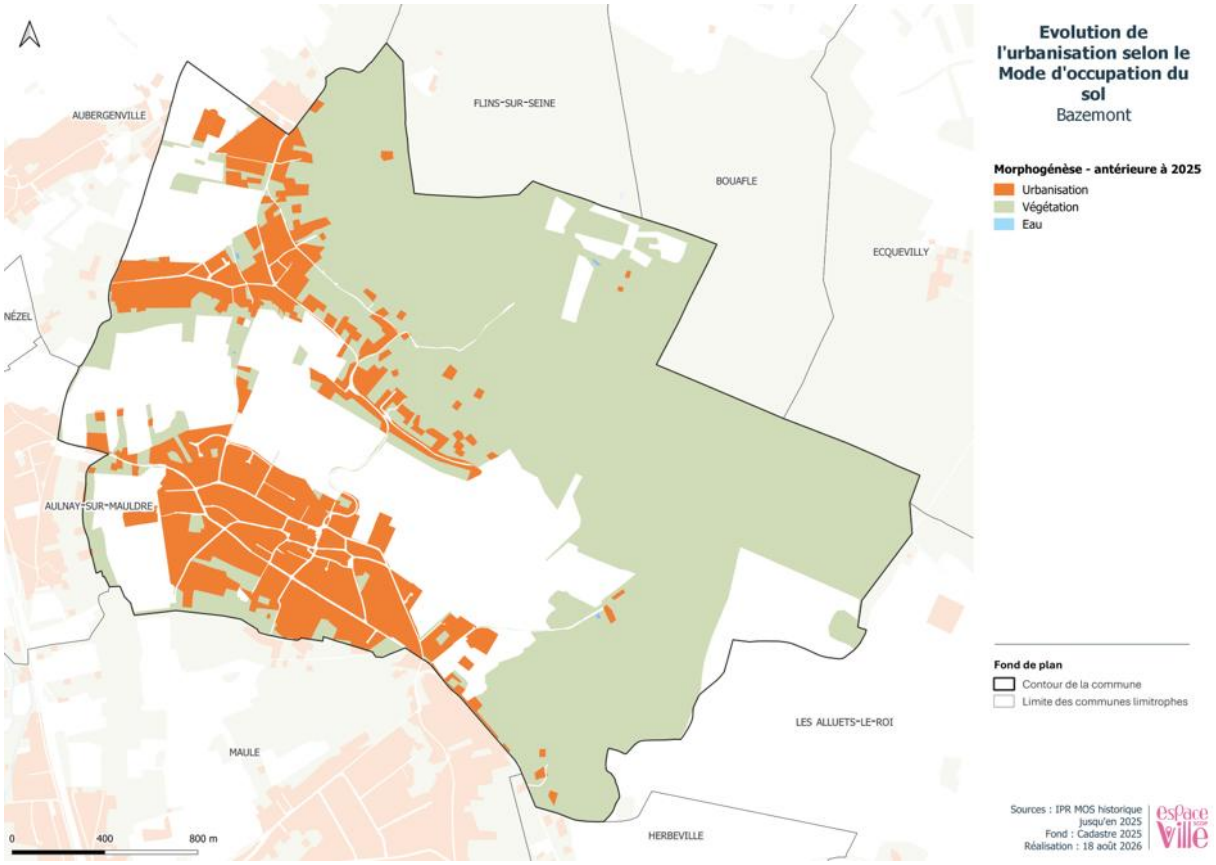
La commune a connu un **important développement à partir des années 1950**. L'enveloppe urbaine de Bazemont s'est progressivement étendue avec la construction de nombreuses maisons individuelles et le développement du réseau viaire. Les formes et implantations des habitations ont évolué ; elles sont davantage en retrait de la voirie, implantées sur de plus grandes parcelles et la **structuration est moins dense que celles du noyau ancien**.

Parallèlement, les **hameaux** situés au nord du territoire communal, initialement constitués de corps de fermes et de quelques habitations dispersées, se sont également **structurés et développés de manière significative** au cours de cette période.

Le regroupement progressif de quelques habitations conduit à la **constitution du hameau de la Vallée Rogère**, désormais identifié comme une entité bâtie distincte au sein de la commune.

Fin du XXème siècle jusqu'à aujourd'hui

MOS



Institut Paris Région

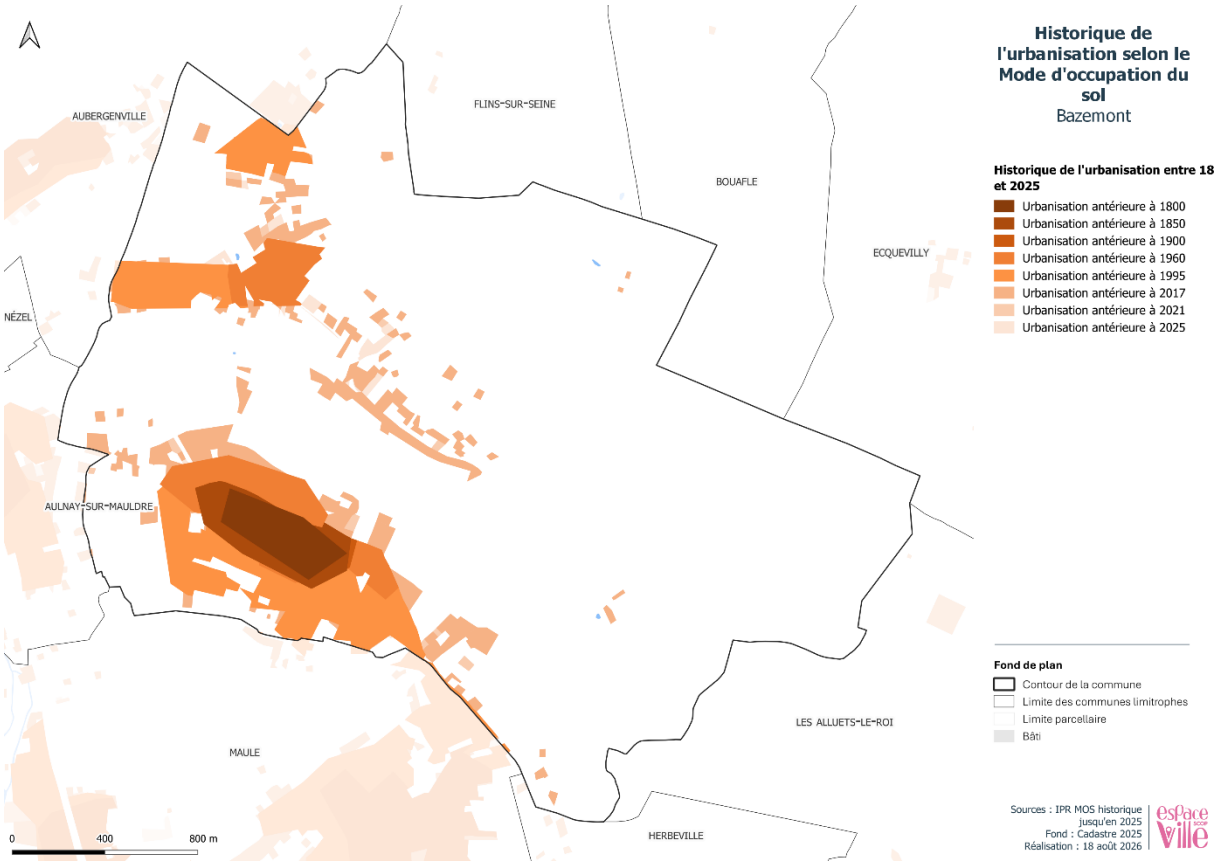
Image satellite de 2025



Google Satellite

Les constructions postérieures à 2000 apparaissent plus ponctuelles et traduisent un rythme d'urbanisation plus maîtrisé, tandis que les réalisations les plus récentes restent limitées. Si la cohérence architecturale du centre-bourg demeure forte et lisible, les extensions récentes présentent des formes et des styles plus contemporains. Néanmoins, l'identité villageoise de Bazemont demeure globalement préservée et se compose aujourd'hui de plusieurs séquences urbaines distinctes, issues de strates successives de développement.

Les hameaux ont connu également quelques extensions mais elles demeurent limitées.



Source : MOS (Institut Paris Région) / *Réalisation : Espace Ville*

3.2 Les enseignements et enjeux

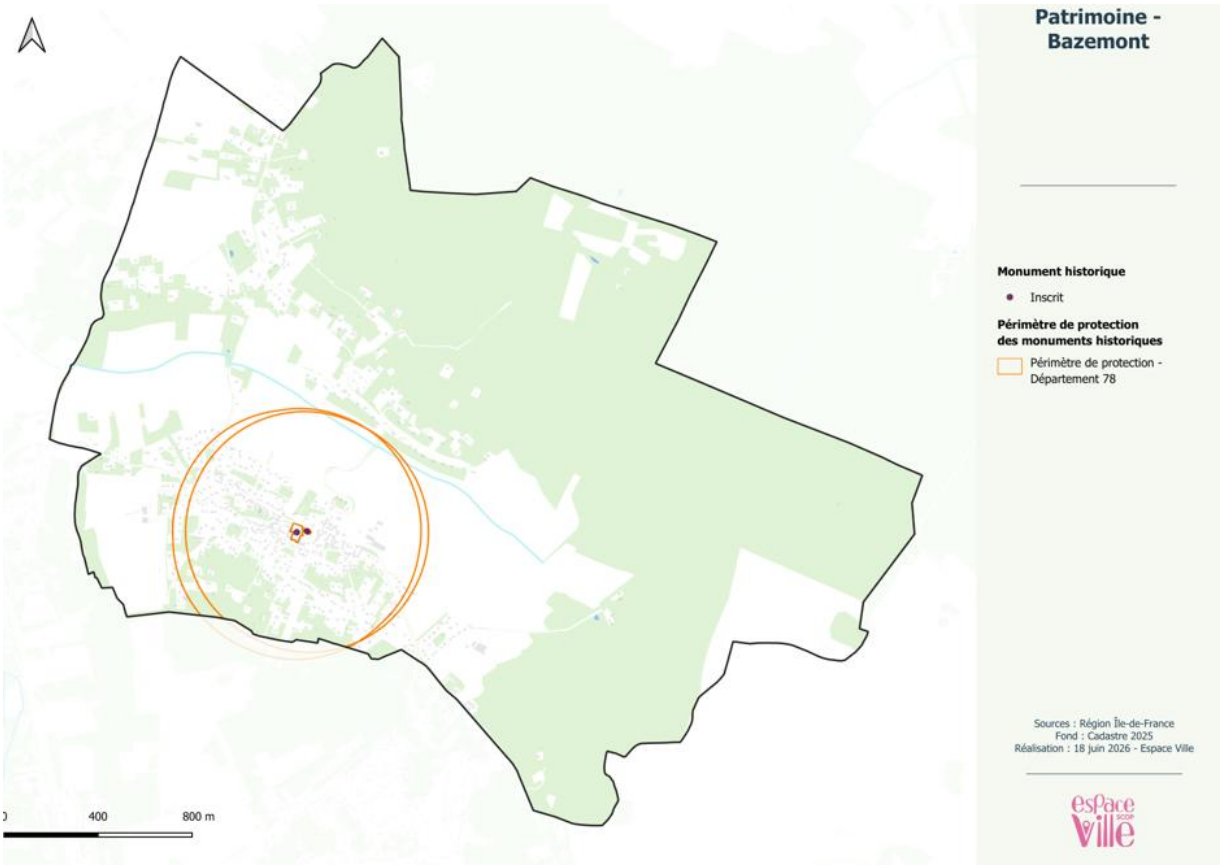
- **Préserver et valoriser l'identité villageoise, patrimoniale et paysagère de Bazemont**, en s'appuyant sur les éléments bâtis remarquables, les hameaux historiques et la trame végétale qui structurent le territoire et participent à son attractivité.
- **Maintenir les grands équilibres entre espaces urbains, agricoles et naturels**, afin de préserver le caractère rural de la commune, les paysages de la vallée de la Rouase et de la Forêt des Alluets, ainsi que la qualité du cadre de vie.
- **Poursuivre un développement urbain maîtrisé et cohérent avec les caractéristiques du territoire**, en privilégiant une évolution mesurée du tissu bâti respectueuse des paysages, de l'armature urbaine existante et de l'articulation entre le bourg et les hameaux.
- **Accompagner le renouvellement urbain en tenant compte de la diversité des formes urbaines héritées du développement communal**, afin de favoriser une évolution qualitative du tissu bâti et une gestion économe du foncier.
- **Préserver et renforcer la trame végétale au sein des espaces urbanisés**, en tant qu'élément constitutif de l'identité rurale de Bazemont, support de biodiversité et facteur de qualité paysagère.

4 Le patrimoine

4.1 Les protections (Monument historique, site classé, ...)

La commune de Bazemont est concernée par le périmètre de **deux monuments historiques** sur son territoire.

Monuments historiques et leur périmètre de protection



Réalisation : Espace Ville

Eglise Saint- Illiers

Certaines parties de l'église Saint-Illiers remontent au XIIème siècle : le porche date de la période romane. Elle a subi de nombreuses transformations au cours des siècles et garde des marques du passé de Bazemont. Ainsi, le sanctuaire conserve des pierres tombales des seigneurs d'O (XVème siècle). En pierre et en meulière, l'église est un patrimoine important de l'histoire de la commune. Le portail date sans doute de la période romane, car l'arc qui le surmonte est déjà un arc brisé et non plus en plein cintre. La porte surmontée d'un arc surbaissé est un élément rare. Une galerie aérienne relie le château à l'église. Elle aboutit à l'origine à la tribune de l'église, d'où la famille seigneuriale assiste aux offices.





Source : Google Maps

Le château

Construit à la fin du XVIème siècle à l'initiative de Charles d'O, ce château est caractéristique de l'époque Renaissance. Le domaine appartient à la famille d'O pendant près de trois siècles et la municipalité l'achète en 1893. La mairie et les écoles sont installées dans cette bâtisse en pierre. La grille qui enclot le château est également remarquable. Ayant fait construire les écuries au fond de la cour juste avant la révolution, le seigneur de Bazemont fait protéger la grille d'entrée par des bornes de pierre. L'édifice est inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 19 octobre 1965 en ce qui concerne les façades et toitures du château de Bazemont : façades et toitures du château lui-même, salle basse voûtée, façades et toitures des communs, sol de la cour, fontaine pyramidale. Le périmètre de protection de 500 mètres autour du domaine a pour vocation de préserver ses abords.





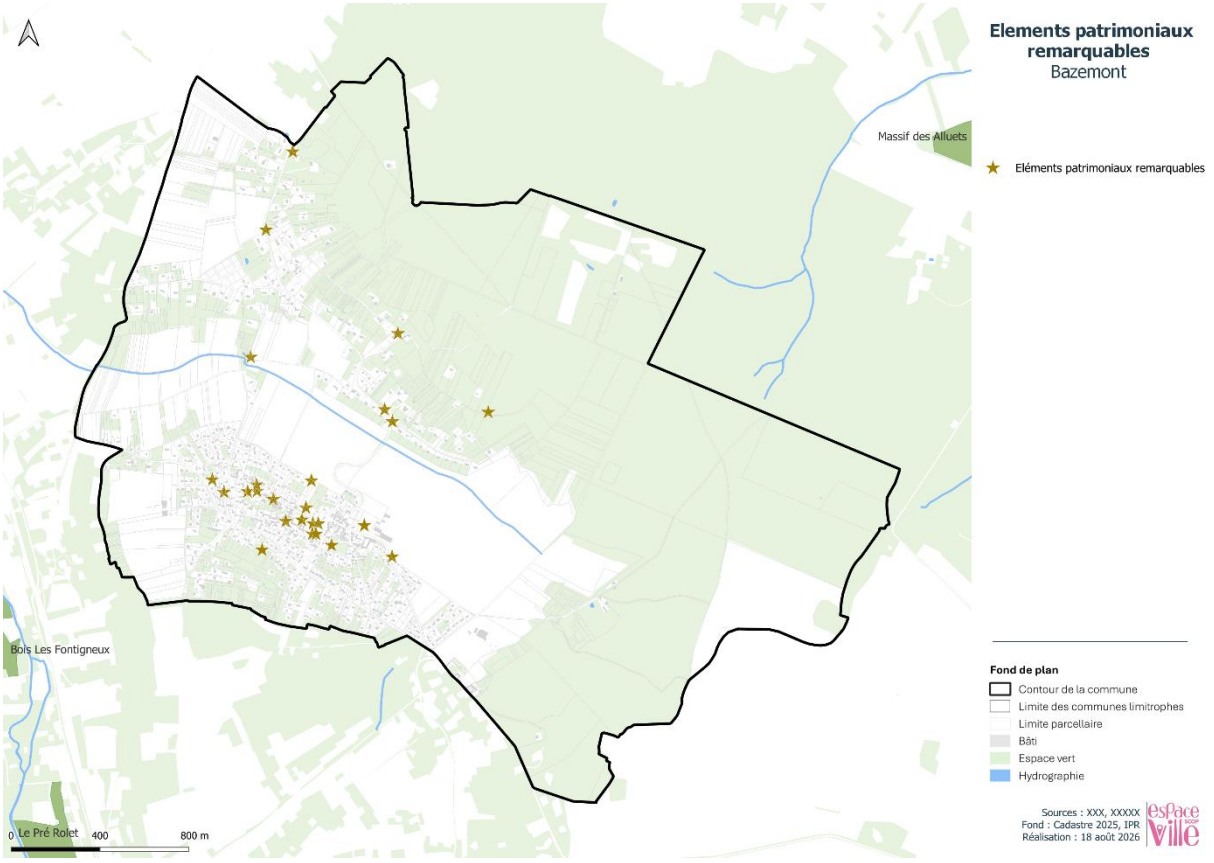
Source : Google Maps

4.2 Le patrimoine remarquable

Un grand nombre d'édifices (fermes, maisons de caractère, lavoirs…) et d'ensembles urbains (le bâti ancien historique du centre-ville et des anciens hameaux) constituent des éléments de patrimoine qui méritent d'être préservés et mis en valeur.

Parmi eux, on compte des **fermes** des XVIIe et XVIIIe siècles, des **maisons de caractère** du début du XXe siècle, du **patrimoine** du XXe siècle, des **ensembles bâtis** identifiés dans le centre-bourg, ainsi que du **patrimoine paysager** vernaculaire, des cours rurales, des murs de clôture en pierre, des jardins, …

Eléments patrimoniaux remarquables



Réalisation : Espace Ville

1. Le patrimoine bâti



Chapelle du château de Sainte-Colombe

Cette chapelle était autrefois destinée à l'usage du châtelain de Sainte-Colombe et était desservie par le curé de Bazemont.

Source : Espace Ville



La Comédie

Ce bâtiment datant de 1804, construit par le châtelain Louis Pierre Parat de Chalandray, était destiné à accueillir des spectacles. A ses pieds se trouve un abreuvoir construit en 1789.

Source : Espace Ville



Grande propriété
Source : Google Maps

2. Le patrimoine architectural et urbain du centre-bourg

Le centre-bourg de Bazemont présente un patrimoine architectural et urbain important, qu'il est nécessaire de préserver. On y trouve notamment des demeures et pavillons du début du XXe siècle, des équipements (écoles, mairie) et des ensembles bâtis identifiés en 1885 au cadastre napoléonien. Le centre-bourg fait également état d'un patrimoine paysager à préserver. On peut noter par exemple des murs de clôture en meulière, des jardins potagers…



Maisons de centre-bourg
Source : Google Maps

3. D'autres éléments patrimoniaux architecturaux



Source : Espace Ville

Le lavoir

Situé rue de Renoulette, il a été construit en 1885.



Le four à chaux

Ce four fut construit au XIXème siècle. L'utilisation de wagonnets permettait autrefois d'alimenter le four avec des pierres extraites des carrières voisines et de produire, en particulier, des pavés de grés.

Source : Espace Ville

4.3 Les enseignements et enjeux

- **Préserver et valoriser le patrimoine bâti, architectural et paysager de Bazemont,** des éléments emblématiques (château, église, hameaux anciens) au petit patrimoine vernaculaire hérité de l'histoire locale, qui participent à l'identité et à l'attractivité de la commune.

- **Protéger les paysages ruraux et la trame végétale associés au patrimoine communal,** notamment la forêt des Alluets, les jardins et parcs des bâtisses anciennes, afin de conserver la mémoire du territoire, son cadre de vie et les caractéristiques qui fondent son identité villageoise.

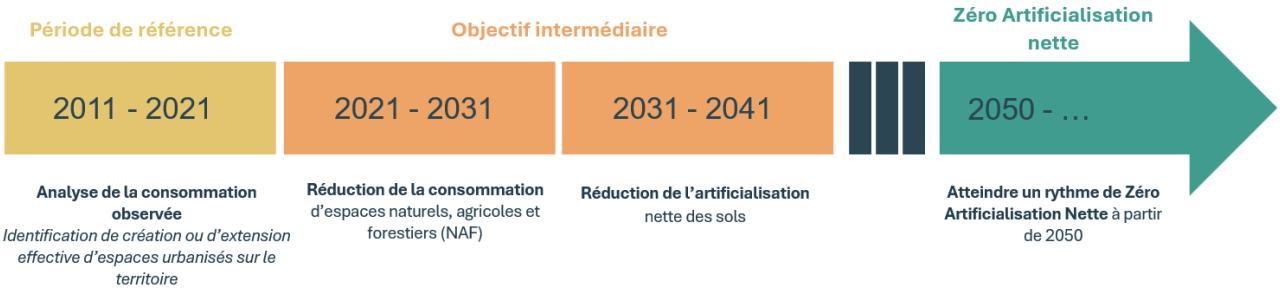
5 L'occupation du sol

Rappel législatif

Loi du 22 août 2021, dite « Climat et Résilience » : La loi Climat et Résilience du 22 août 2021, fixe **l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette des sols » d'ici 2050**, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) dans les dix prochaines années 2021-2031 par rapport à la décennie précédente 2011-2021, puis la réduction de l'artificialisation des sols à partir de 2031.

Ainsi, pour être conforme avec la loi Climat et Résilience, il est essentiel d'évaluer la consommation d'ENAF entre 2011 et 2021 (période de référence) afin de déterminer la trajectoire de réduction de la consommation d'espace d'ici 2040. Le détail de cette analyse ne figure pas dans le présent document, mais est exposé dans le document **« Justification des choix retenus »**.

Consommation d'ENAF	Changement d'usage d'espaces agricole naturel et forestier en espace urbain
Artificialisation	Altération durable des fonctions écologiques d'un sol
Artificialisation nette	Rapport entre l'artificialisation et la renaturation



Définitions

Consommation d'espaces (source : Mon Diagnostic Artificialisation) : La consommation d'espaces NAF (Naturels, Agricoles et Forestiers) est entendue comme « la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné » (article 194 de la loi Climat et résilience). Cet article exprime le fait que le **caractère urbanisé d'un espace est la traduction de l'usage qui en est fait**. Un espace urbanisé n'est plus un espace d'usage NAF (Naturel, Agricole et Forestier).

Artificialisation des sols (source : Mon Diagnostic Artificialisation) : L'artificialisation est définie dans l'article 192 de la loi Climat et Résilience comme « **l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol**, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ». Elle entraîne une perte de biodiversité, réduit la capacité des sols à absorber l'eau et contribue au réchauffement climatique. Si l'artificialisation des sols traduit globalement un changement de couverture physique, la consommation traduit un changement d'usage. À titre d'exemple, un bâtiment agricole artificialise mais ne consomme pas.

Renaturation (source : Code de l'urbanisme) : La renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste « **en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol**, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé » (article L101-2-1 du Code de l'urbanisme).

5.1 Le mode d'occupation du sol (MOS) 2025

5.1.1 Données de référence

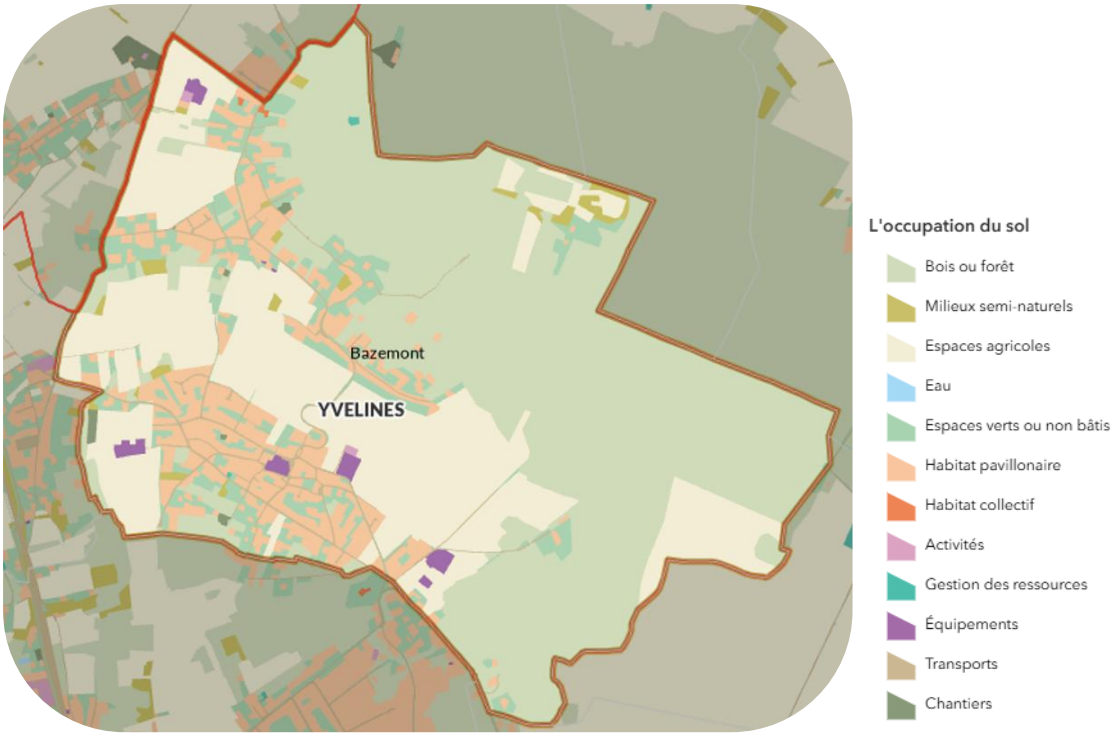
Mode d'Occupation du Sol (MOS) 2025 : Le MOS constitue un outil de connaissance et d'analyse du territoire permettant de décrire de manière fine l'occupation et l'usage des sols à une date donnée. Réalisé à l'échelle régionale, notamment en Île-de-France, il est généralement produit et actualisé par des organismes d'observation comme l'Institut Paris Région. Il repose sur une classification détaillée des espaces permettant de distinguer les zones urbanisées, les espaces agricoles, les espaces naturels, les emprises d'infrastructures ou encore les espaces en mutation.

Le MOS constitue un outil d'aide à la décision essentiel dans le cadre des documents d'urbanisme. Il permet d'objectiver l'évolution de l'occupation des sols dans le temps, d'identifier les dynamiques d'urbanisation et de consommation des espaces naturels et agricoles, ainsi que de suivre les transformations du territoire. Il est notamment mobilisé pour le suivi des objectifs de sobriété foncière et de limitation de l'artificialisation des sols, **en cohérence avec les orientations du SDRIF-E et les exigences du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).**

Le millésime 2025 du MOS accompagne la mise en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) et de l'objectif Zéro artificialisation nette. Il est marqué par d'importantes innovations : l'exploitation de données satellitaires permettant d'envisager un suivi plus régulier de la consommation d'espace, une granularité renforcée pour une meilleure connaissance des espaces publics et des transports, et une nomenclature enrichie afin de mieux qualifier les emprises dédiées à la gestion des ressources.

5.1.2 Analyse du territoire

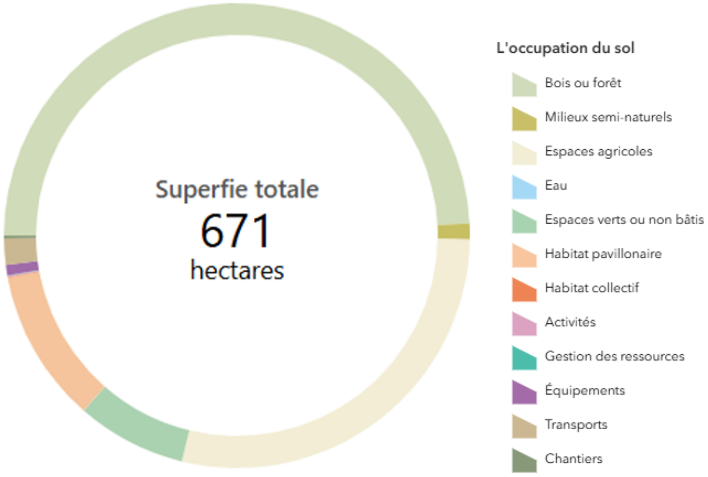
Dans le cadre de la révision du PLU de la commune de Bazemont, le MOS 2025 permet d'identifier précisément la structure du territoire communal, marqué par une dominante agricole et naturelle, ainsi que la répartition des espaces urbanisés entre le centre-bourg et les hameaux. Cet outil contribue ainsi à objectiver les capacités de densification, à localiser les secteurs de développement potentiel et à mesurer les enjeux de préservation des espaces non bâtis.



Source : MOS 2025 – Institut Paris Région

Bazemont occupe une surface totale de 671 hectares. Les chiffres du mode d'occupation du sol (MOS), de 2025 élaborés par l'Institut Paris Région (IPR), indiquent qu'ils sont répartis comme suit :

- Les **espaces urbanisés, les emprises d'infrastructures et les espaces en mutation** du territoire communal, qui représentent :
  - 2% de transports,
  - 12 % d'habitat (72 ha), dont 11 % d'habitat pavillonnaire et moins d'1 % d'habitat collectif,
  - Moins d'1% d'équipements (4,8 ha),
  - Et moins d'1% d'activités économiques (0,5 ha).
- Les **espaces agricoles**, qui représentent **29 %** du territoire communal (191 ha). Ils sont composés de terres labourées/jachères, de prairies pâturées, de vergers/pépinières, de maraîchage/horticulture et de cultures intensives sous serres.
- Les **espaces naturels** qui représentent **50 % (337,4 ha)** du territoire communal, avec une très grande majorité d'espaces boisés (330 ha de bois ou de forêt).



Source : MOS 2025 – Institut Paris Région.

5.2 L'évolution de la consommation des espaces naturel, agricoles et forestiers ces dix dernières années

5.2.1 Rappel législatif

Article L154-1 du code l'urbanisme : « Il **analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet** de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques ».

5.2.2 Données de référence

Mon Diagnostic Artificialisation : La consommation d'espace est visualisable sur « Mon Diagnostic Artificialisation », service aval de l'Observatoire de l'Artificialisation des Sols. Ce service numérique s'appuie sur **les données et calculs de référence définis au niveau national** ; la plateforme s'appuie ainsi sur des données nationales provenant du Cerema (données foncières retraitées), de l'Insee (données de population), de l'IGN, et prochainement du Géoportail

de l'urbanisme. Elle exploite principalement la base de données d'occupation des sols à grande échelle (OCS GE), élaborée par l'institut géographique à partir des définitions réglementaires établies par l'État.

Mode d'Occupation du Sol (MOS) (Source : Institut Paris Région) **:** Cf. Partie 5.1 Le mode d'occupation du sol (MOS) 2025.

Autorisations d'urbanisme : Il s'agit d'un **acte administratif délivré par une commune** qui permet de vérifier qu'un projet de construction, d'aménagement, de démolition ou de changement de destination respecte les règles d'urbanisme en vigueur. Elles ont pour objet de s'assurer de la conformité du projet aux documents d'urbanisme applicables (PLU, servitudes d'utilité publique, etc.) avant sa réalisation. Dans le cadre d'une étude de consommation d'espaces, les autorisations d'urbanisme constituent une source d'information permettant d'identifier les projets susceptibles d'entraîner l'artificialisation ou la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

5.2.3 Méthodologie

Analyse de la période 2016-2021 : Pour la période 2016-2021, les observations et constats relatifs à la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) sur le territoire communal présentés ci-après reposent sur **les données publiées par Mon Diagnostic Artificialisation, issues des fichiers fonciers retraités par le Cerema**. La mesure consiste à identifier quels terrains initialement catégorisés comme NAF en 2016 ont vu leur usage modifié avant 2021 et devenir des espaces urbains.

Analyse de la période 2021-2025 : À partir de 2021, les **données du MOS sont utilisées et font foi pour la consommation d'espace** puisque le SDRIF-E s'en sert de base pour définir la trajectoire de réduction de la consommation d'espace. L'analyse comparative du MOS 2021 avec le MOS 2025 permet ainsi de déterminer la consommation d'espaces NAF réalisée sur le territoire sur la période 2021-2025. Afin de confirmer le caractère effectivement consommé des secteurs identifiés par le MOS, l'analyse est affinée à partir de la comparaison des vues aériennes de 2021 et 2025 et, le cas échéant, d'observations de terrain.

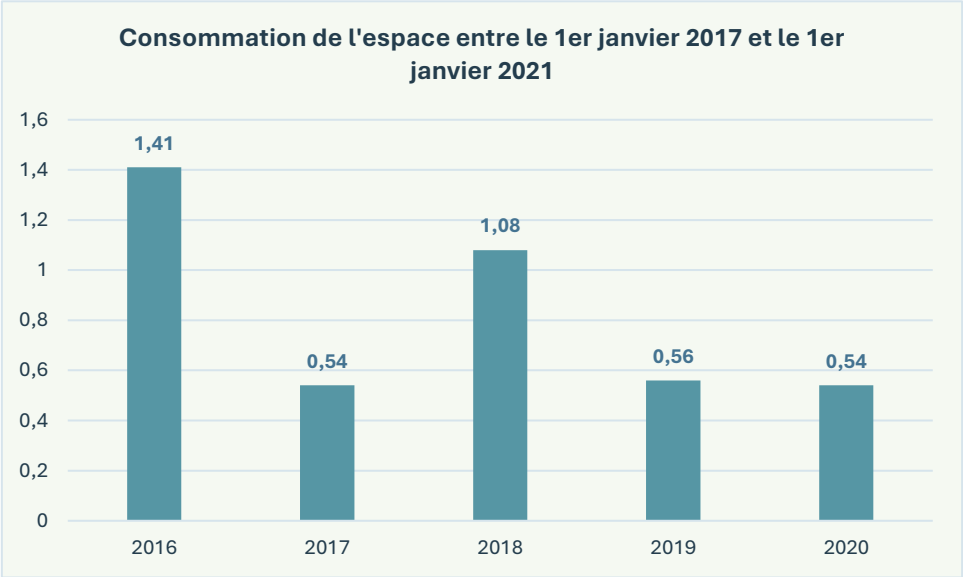
Analyse de la période 2025-2026 : En l'absence de données actualisées du MOS postérieures à 2025 et de données Mon Diagnostic Artificialisation au-delà de 2023, l'analyse de la période 2025-2026 s'appuie sur **les autorisations d'urbanisme disponibles auprès de la commune**. Celles-ci sont croisées avec le classement des terrains au MOS afin de déterminer si elles concernent des espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF). Toute autorisation portant sur un secteur classé NAF est alors considérée comme génératrice de consommation d'espaces.



5.2.4 Analyse du territoire (données MOS 2025)

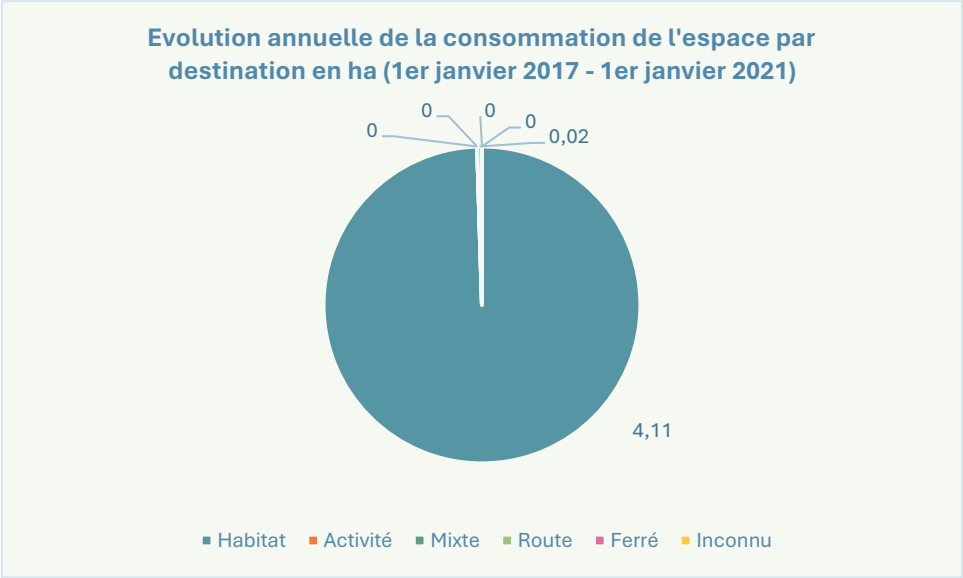
L'évolution de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) constitue un indicateur central pour apprécier les dynamiques d'urbanisation et les trajectoires de développement du territoire communal de Bazemont.

Analyse de la période 2016-2021 :



Source de données : Mon Diagnostic Artificialisation

D'après les données disponibles sur Mon Diagnostic Artificialisation, **4,13 hectares de surfaces agricoles, naturelles et forestières ont été consommées à Bazemont** entre le 1er janvier 2017 et le 1er janvier 2021, soit environ **0,62 %** de la surface communale. La quasi-totalité de cette consommation correspond à des opérations d'aménagement liées à de l'**habitat** (99,5 %, soit 4,11 ha) et une très faible partie à la **création de route** (0,5 %, soit 0,02 ha). Enfin, aucune consommation d'espaces NAF liée à la réalisation d'infrastructures ferrées, mixte ou à destination d'activités n'a été enregistrée sur la période 2016 – 2021.

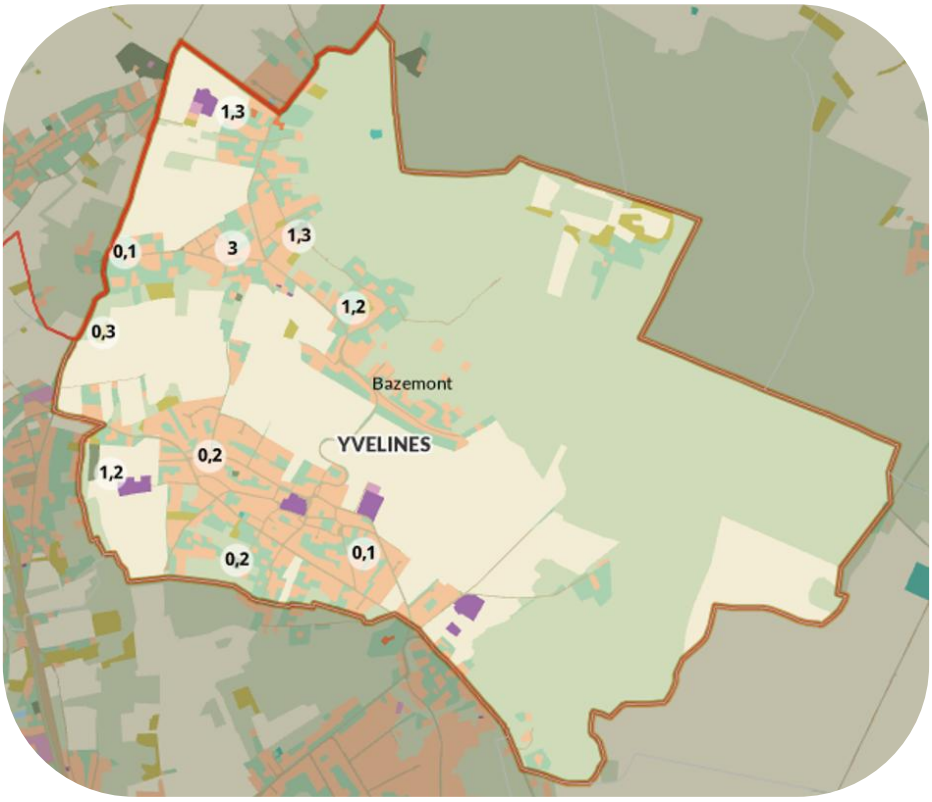


Source de données : Mon Diagnostic Artificialisation

La consommation n'a fait que **diminuer depuis 2016**, avec **deux pics en 2016 et 2018,** en autre par la création de lotissements, rue des Valboulets et de Maule notamment. Bazemont a consommé en moyenne **0,8 ha par an**.

Analyse de la période 2021-2025 : Entre 2021 et 2025, **la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à Bazemont est de 3,73 ha.**

Consommation d'espaces entre 2021 et 2025



Source : Cartoviz (IPR), 2026

Consommation d'espaces par destination entre 2021 et 2025



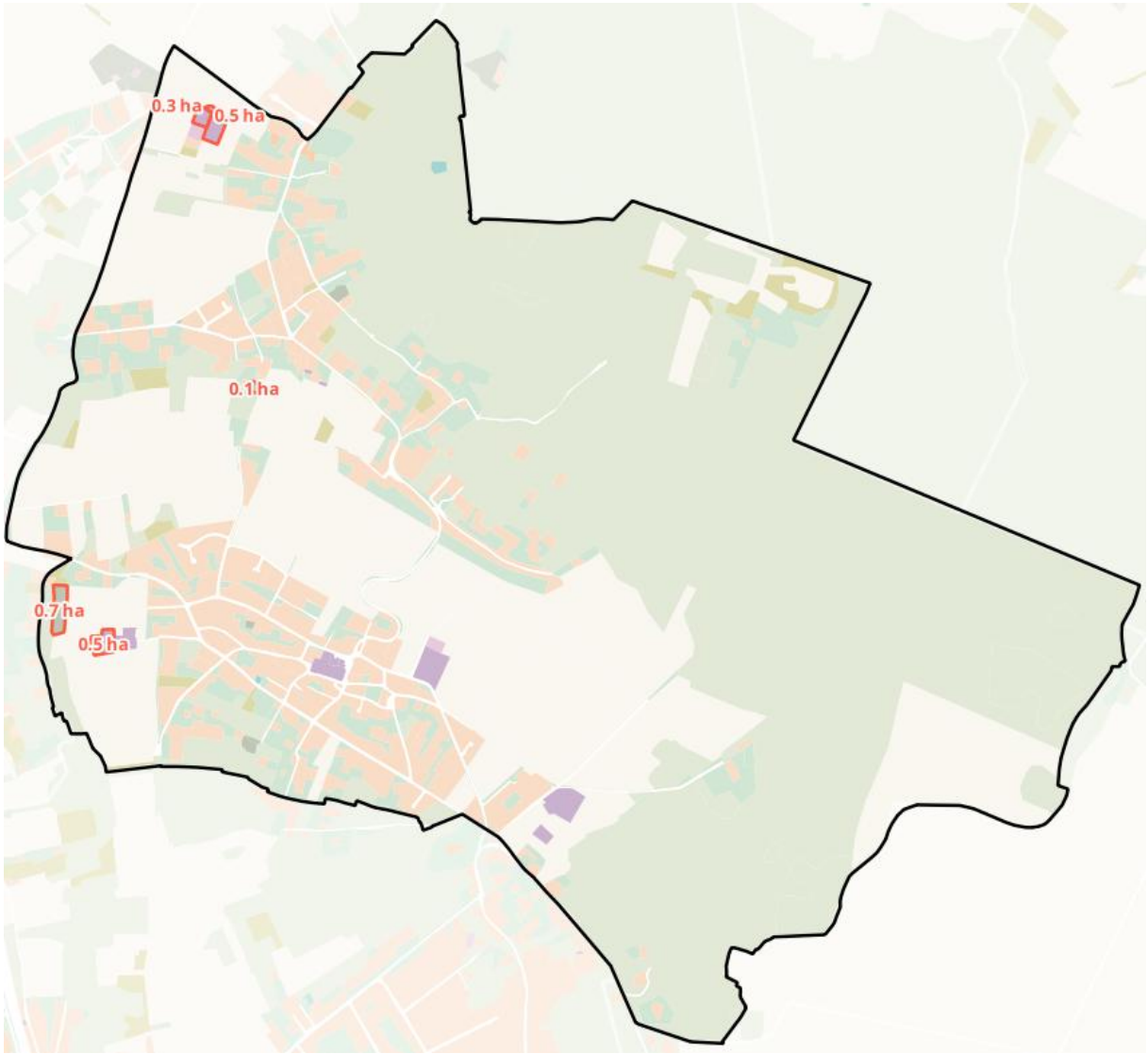
Source : Cartoviz (Institut Paris Région). 2026

Sur la période 2021-2025, la consommation d'espaces est imputable **au développement de l'habitat pavillonnaire (37,81 %, soit 1,41 ha) et des équipements (35,39 %, soit 1,32 ha).** Enfin, 1,00 ha d'espaces NAF recensés en 2021 apparaissent en chantier en 2025.

5.2.5 Analyse du territoire (observation affinée)

Analyse de la période 2021-2025 : Après analyse des secteurs en consommation de l'espace entre 2021 et 2025, plusieurs secteurs pourraient être déduit du décompte précédemment identifié. Cela s'élèverait à **2,10 hectares**.

Carte globale des secteurs à ne pas considérer dans le décompte de la consommation de l'espace



Source : MOS (Institut Paris Région) 2025 / Réalisation : Espace Ville

Secteur n°1



Source : MOS (Institut Paris Région). 2025 / Réalisation : Espace Ville

Ce secteur a été identifié en chantier en 2025, d'où son identification. Toutefois, aucun chantier n'existe à ce jour sur ce terrain. Son type d'occupation n'a en réalité pas évolué depuis 2021.

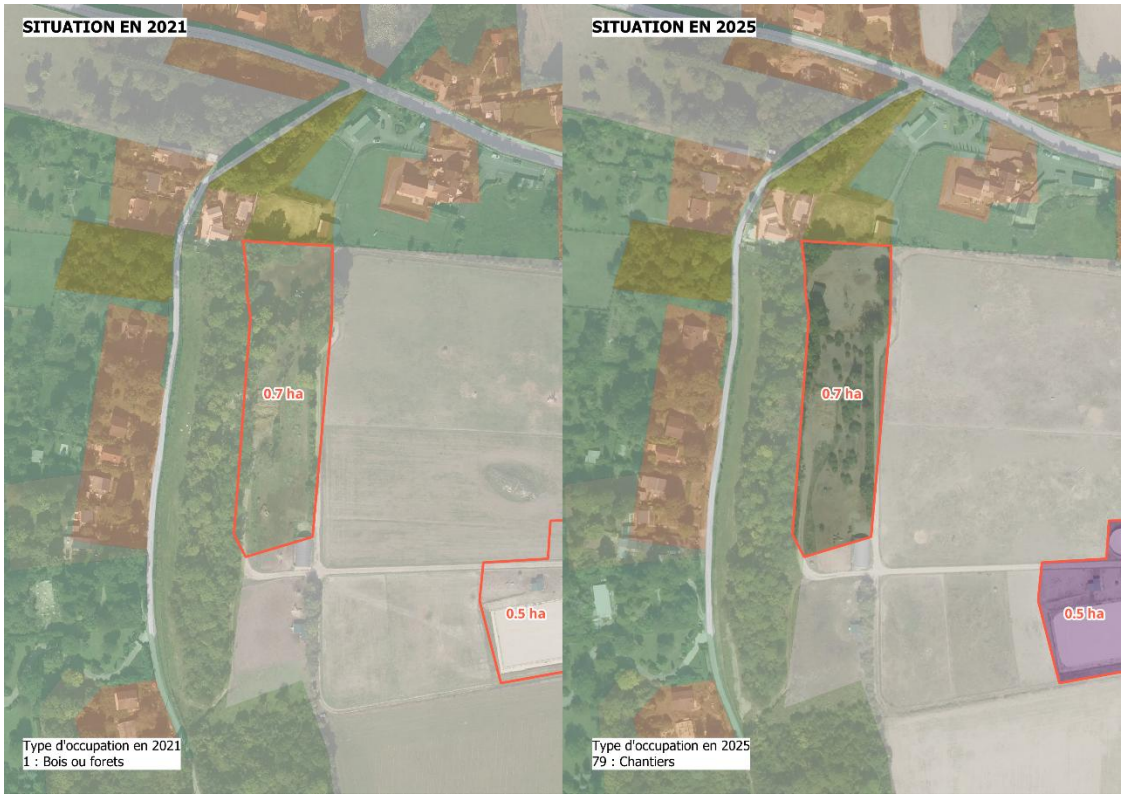
Secteur n°2



Source : MOS (Institut Paris Région). 2025 / Réalisation : Espace Ville

Bien que déboisé, ce secteur n'a pas été urbanisé entre 2021 et 2025 et conserve son caractère naturel. Il peut ainsi être déduit du calcul de la consommation de l'espace.

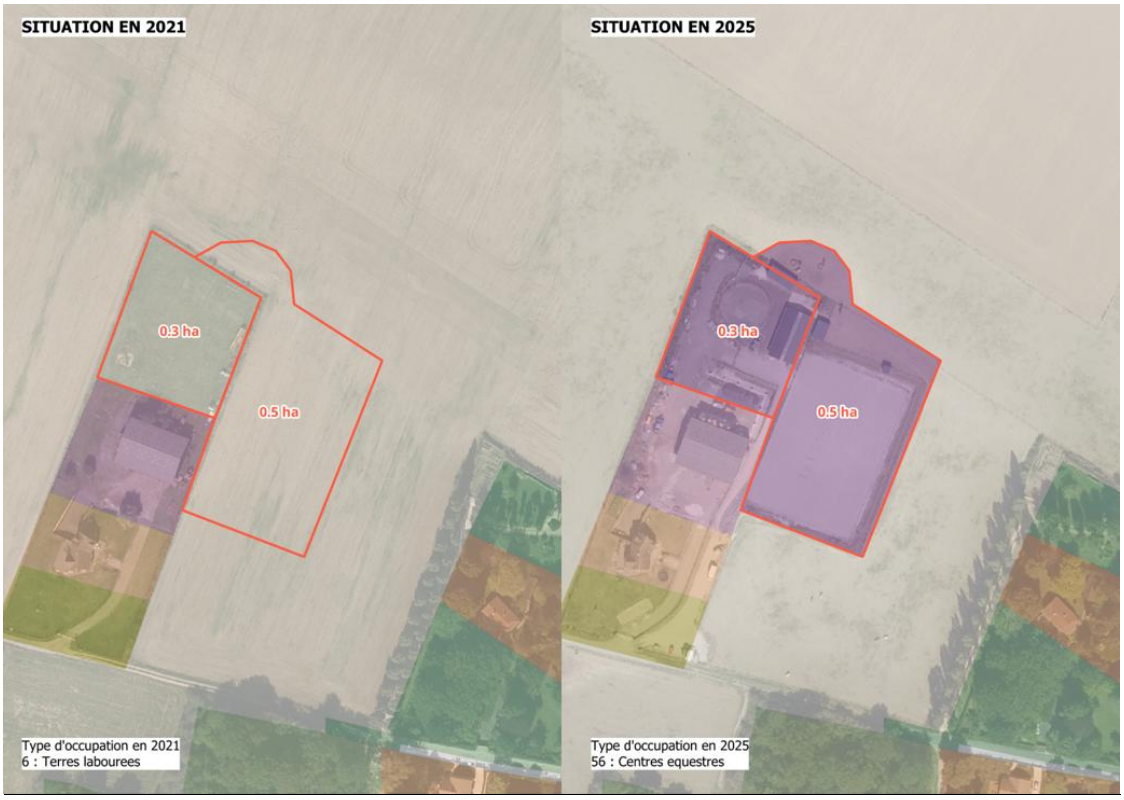
Secteur n°3



Source : MOS (Institut Paris Région). 2025 / Réalisation : Espace Ville

Il s'agit d'une extension de la ferme du Chemin Vert. Ce sont à notre sens des aménagements agricoles (équestres) qui ont donc un usage agricole, et ne participent pas à l'extension ou à la création d'espaces « urbanisés ».

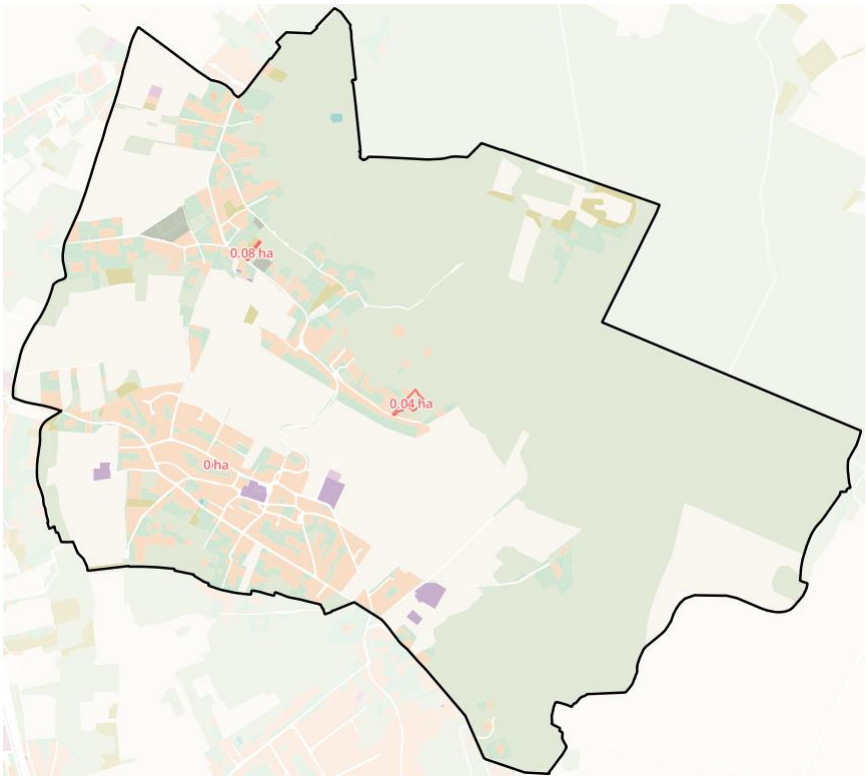
Secteur n°4



Il s'agit d'une extension du centre équestre. Ce sont à notre sens des aménagements agricoles (équestre) qui ont donc un usage agricole, et ne participent pas à l'extension ou à la création d'espaces urbanisés.

Analyse de la période 2025-2026 : Entre 2025 et 2026, seuls trois chantiers ont débuté pour créer des logements, à la suite d'autorisations d'urbanisme déposées et accordées. Après croisement avec le MOS, l**a consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers induite est ainsi de 0,1 ha.**

Chantiers autorisés débutés en 2026 et leur consommation de l'espace



Source : SITADEL Juillet 2026, MOS 2021(Institut Paris Région) / Traitement : Espace Ville

Conclusions sur la période 2016-2026 :

Consommation 2016-2021 = 4,13 ha

Consommation 2021-2025 = 3,73 ha – 2,10 ha = 1,63 ha

Consommation 2025-2026 = 0,1 ha

Au total, entre 2016 et 2026, 5,86 ha d'ENAF ont été consommés sur la commune, soit environ 0,586 ha par an. On peut noter une nette diminution (plus de la moitié) de la consommation de l'espace annuelle après 2021 par rapport à la période antérieure.

5.3 L'évolution de l'artificialisation des sols depuis 2021

5.3.1 Données de référence

Mode d'Occupation du Sol (MOS) (Source : Institut Paris Région) **:** Cf. Partie 5.1 Le mode d'occupation du sol (MOS) 2025.

Autorisations d'urbanisme : Cf. Partie 5.2 L'évolution de la consommation des espaces des 10 dernières années.

5.3.2 Méthodologie

Analyse de la période 2021-2025 : À partir de 2021, les **données du MOS sont utilisées et font foi pour la l'artificialisation des sols** puisque le SDRIF-E s'en sert de base pour définir la trajectoire de réduction d'artificialisation. L'analyse comparative du MOS 2021 avec le MOS 2025 permet ainsi de déterminer l'artificialisation du sol réalisée sur le territoire sur la période 2021-2025.

Analyse de la période 2025-2026 : En l'absence de données actualisées du MOS postérieures à 2025, l'analyse de la période 2025-2026 s'appuie sur **les autorisations d'urbanisme disponibles auprès de la commune**. Celles-ci sont

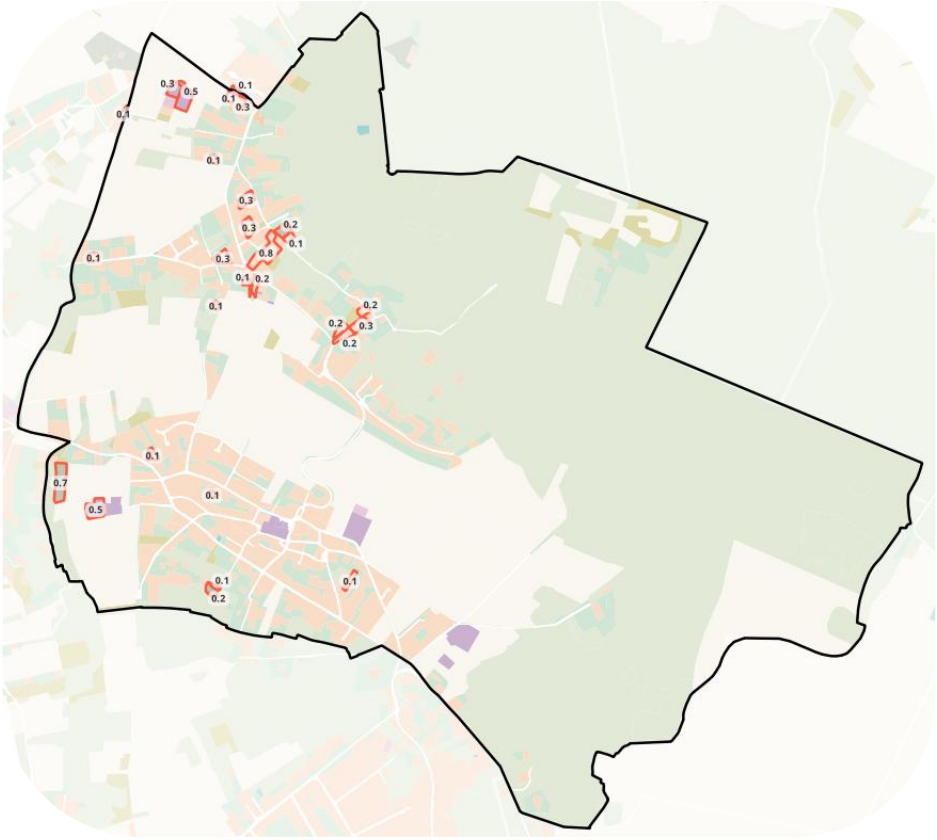
croisées avec le classement des terrains au MOS afin de déterminer si elles concernent des espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF) ou des espaces ouverts non bâtis. Toute autorisation portant sur un secteur classé NAF ou en espace ouvert non bâti est alors considérée comme génératrice d'artificialisation des sols.



5.3.3 Analyse du territoire

Sur la période 2012-2025, **6,7 ha** ont été artificialisé sur le territoire selon le MOS. Une grande partie de cette artificialisation s'est produite au sein des **espaces de jardin de la commune (2,8 ha soit 43%)**, en particulier dans les hameaux de Saint Colombe et de la Vallée Rogère. Cette urbanisation est majoritairement issue de division foncière, à destination d'habitat individuel.

Artificialisation des sols entre 2012 et 2025



Source : MOS, traitement Espace Ville

5.4 Renaturation des espaces

5.4.1 Données de référence

Mode d'Occupation du Sol (MOS) (Source : Institut Paris Région) **:** Cf. Partie 5.1 Le mode d'occupation du sol (MOS) 2025.

5.4.2 Analyse du territoire

La notion de renaturation recouvre l'ensemble des processus permettant de **restaurer un sol artificialisé vers un état plus naturel**, favorable à la biodiversité, à l'infiltration des eaux pluviales et à la réduction des effets d'îlots de chaleur.

La renaturation, même ponctuelle, participe à la reconstitution de micro-espaces de biodiversité et à la création de relais écologiques dans des secteurs parfois fragmentés par les infrastructures et les usages humains.

Le suivi du Mode d'Occupation du Sol (MOS) 2025 met en évidence des dynamiques d'évolution du territoire communal, parmi lesquelles peut y figurer ce phénomène de renaturation. **Sur la période 2021-2025, aucune renaturation n'est cependant observée sur le territoire de Bazemont.**

Compte tenu du contexte lié à la limitation de l'artificialisation des sols et à la restauration des continuités écologiques, il peut apparaître nécessaire de **cibler en amont des espaces pouvant être renaturés au sein du tissu urbain.**

Dans un territoire à dominante rurale et agricole comme Bazemont, cette dynamique peut permettre de **travailler à la transition entre espace urbain et agricole ou naturel**, ou encore renforcer la **qualité environnementale globale** du territoire, sans remettre en cause son organisation fonctionnelle.

5.5 Les enseignements et enjeux

- **Préserver les espaces agricoles, naturels et la trame végétale (**80 % de la superficie territoriale) qui structurent l'identité de Bazemont, en garantissant le maintien des continuités écologiques, de la biodiversité, de la qualité paysagère et du cadre de vie communal.
- **Préserver les jardins et espaces végétalisés au sein des espaces urbanisés**, en raison de leur contribution à l'identité rurale de la commune, à l'attractivité résidentielle, à la gestion des eaux pluviales et à l'adaptation au changement climatique.
- **Poursuivre une trajectoire de sobriété foncière compatible avec les objectifs de zéro artificialisation nette**, en mobilisant prioritairement les capacités d'évolution au sein du tissu urbain existant.
- **Mobiliser les potentiels de densification et de renouvellement urbain tout en maîtrisant l'artificialisation des sols**, afin de concilier réponse aux besoins de développement et préservation des espaces non bâtis et végétalisés.

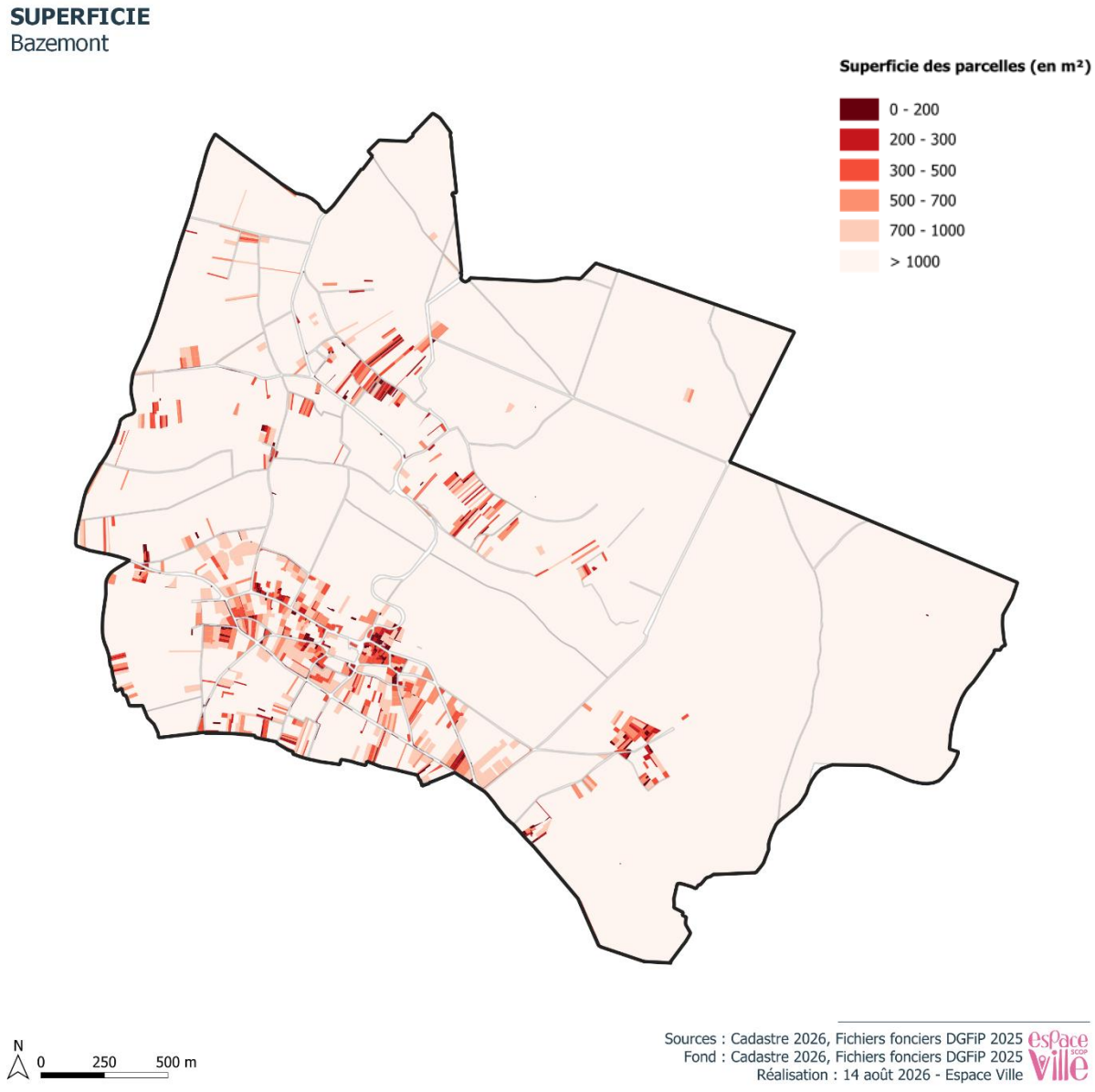
6 Les formes urbaines et architecturales

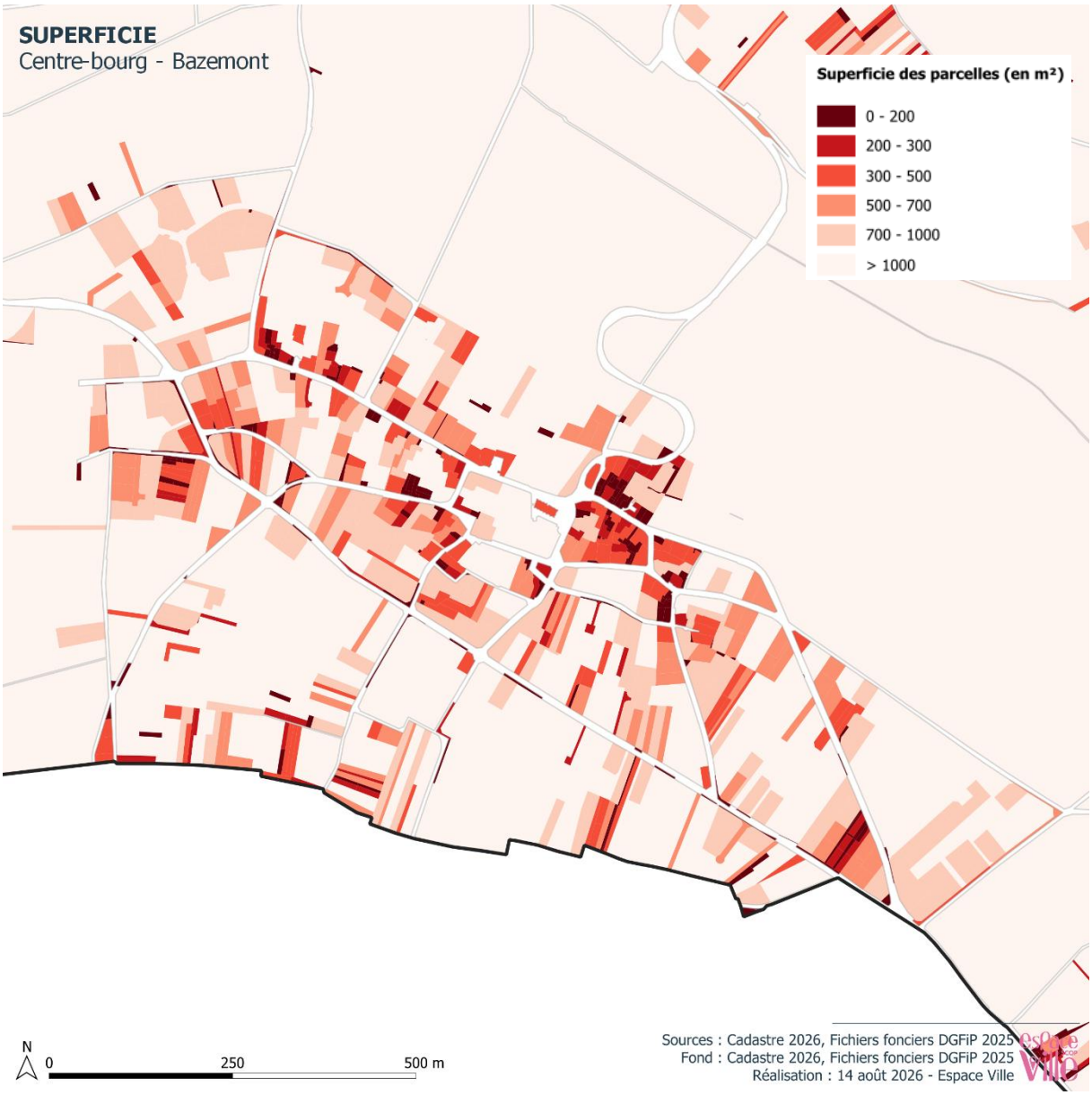
La compréhension des formes urbaines sur le territoire est fondée sur une analyse croisée de la structure parcellaire, des formes du bâti et du non bâti. Sont ainsi analysés les différents éléments suivants :

- **La structure du parcellaire** (taille parcelle, type et composition) ;
- **L'occupation du bâti sur la parcelle** afin d'analyser la part bâti et non bâti (l'emprise au sol) ;
- **La morphologie du bâti** (hauteur des constructions) ;
- **L'implantation des constructions** (par rapport à la rue, aux limites séparatives) ;
- **La forme architecturale.**

6.1 Analyse de la structure du parcellaire et de la morphologie du bâti

6.1.1 La structure du parcellaire





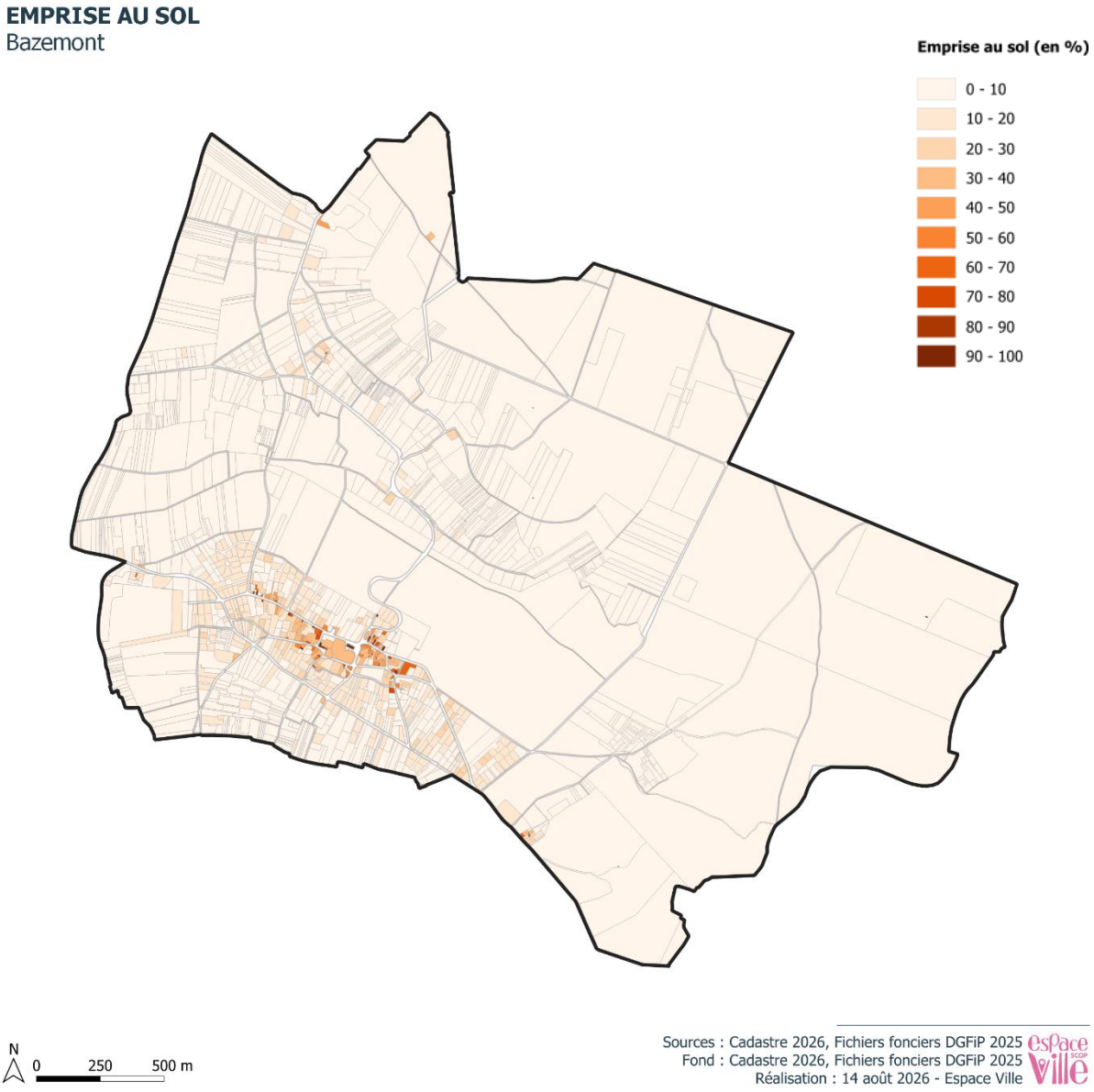
Le maillage parcellaire au sein des espaces bâtis est très disparate, avec des parcelles de taille plus ou moins importantes. Toutefois des grandes tendances se dessinent au sein du centre-bourg :

- Les îlots formés par les rues d'Aulnay, des Lilas et des Sablons, composés essentiellement d'habitat ancien, sont constitués de parcelles plus étroites avec des superficies inférieures à 500 m^2 en grande majorité ;
- Autour de ces îlots, les parcelles sont plus importantes avec des surfaces allant de 500 m^2 à 1 000 m^2, parfois plus de manière ponctuelle ;
- Enfin, les extrémités Sud et Est du centre-bourg ont des terrains supérieurs à 1 000 m^2 dans la globalité.

Au sein des hameaux, les parcelles ont des surfaces bien plus importantes qu'au sein du centre-bourg, la majorité des terrains sont en effet supérieurs à 1 000 m^2.

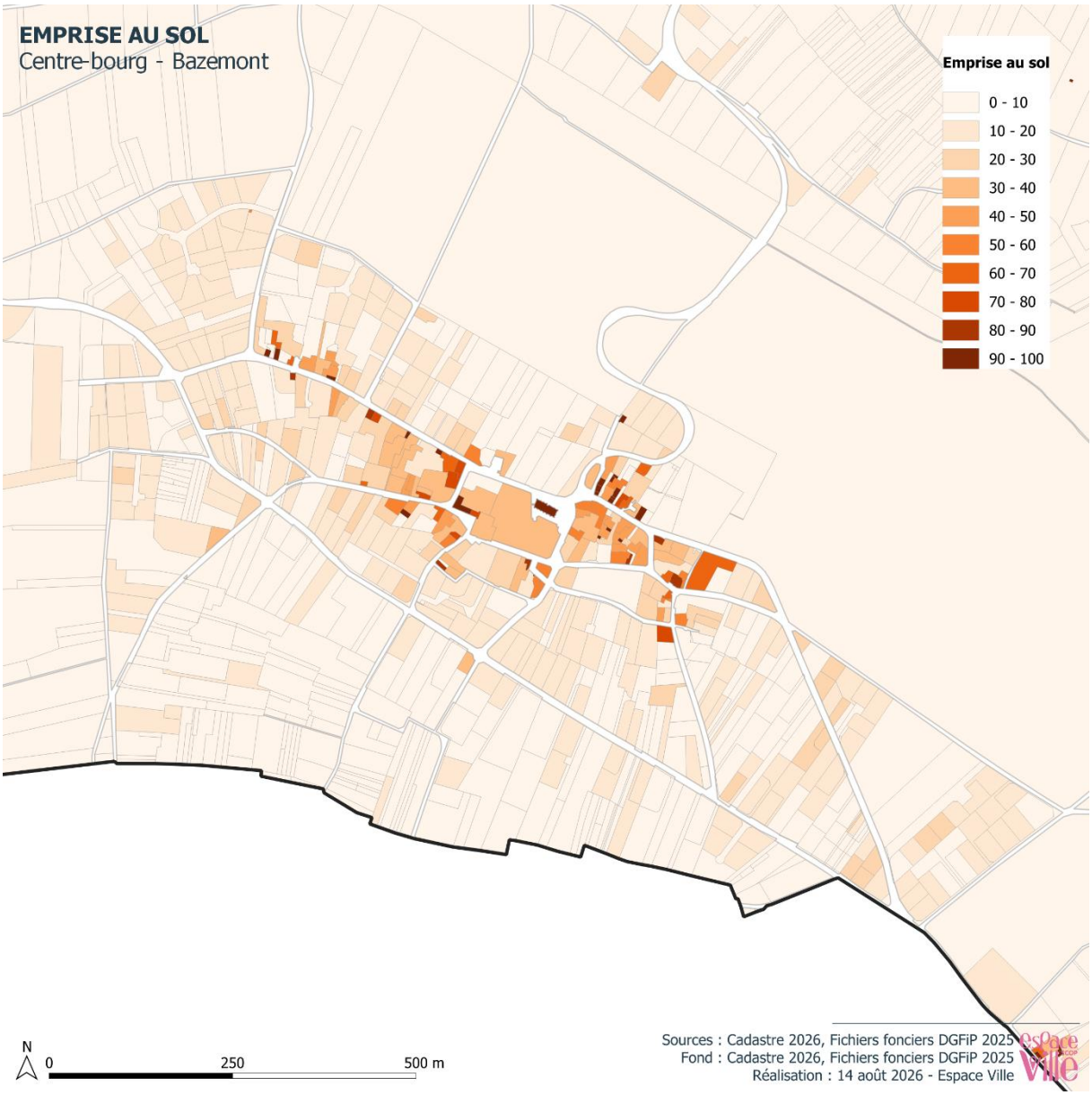
6.1.2 L'emprise au sol

L'emprise au sol des constructions se mesure en analysant la superficie occupée par les constructions d'un terrain, rapportée à la taille de ce même terrain. Sont ainsi analysés l'ensemble des terrains où une construction est érigée. Plus l'emprise au sol des constructions est élevée, plus la densité bâtie est importante.



À l'échelle de l'ensemble des espaces bâtis à dominante d'habitat, les emprises au sol des constructions sont relativement faibles, aux alentours de 10-20% de la superficie de la parcelle, au sein des hameaux comme dans les quartiers résidentiels du centre-bourg.

Néanmoins, certains secteurs se distinguent avec des emprises au sol plus importantes. C'est le cas du centre historique de Bazemont, où l'emprise au sol est plus élevée (de 40% à 100% de la superficie des parcelles), marquant une forte densité du bâti. Cette densité bâtie est propre aux formes urbaines anciennes.

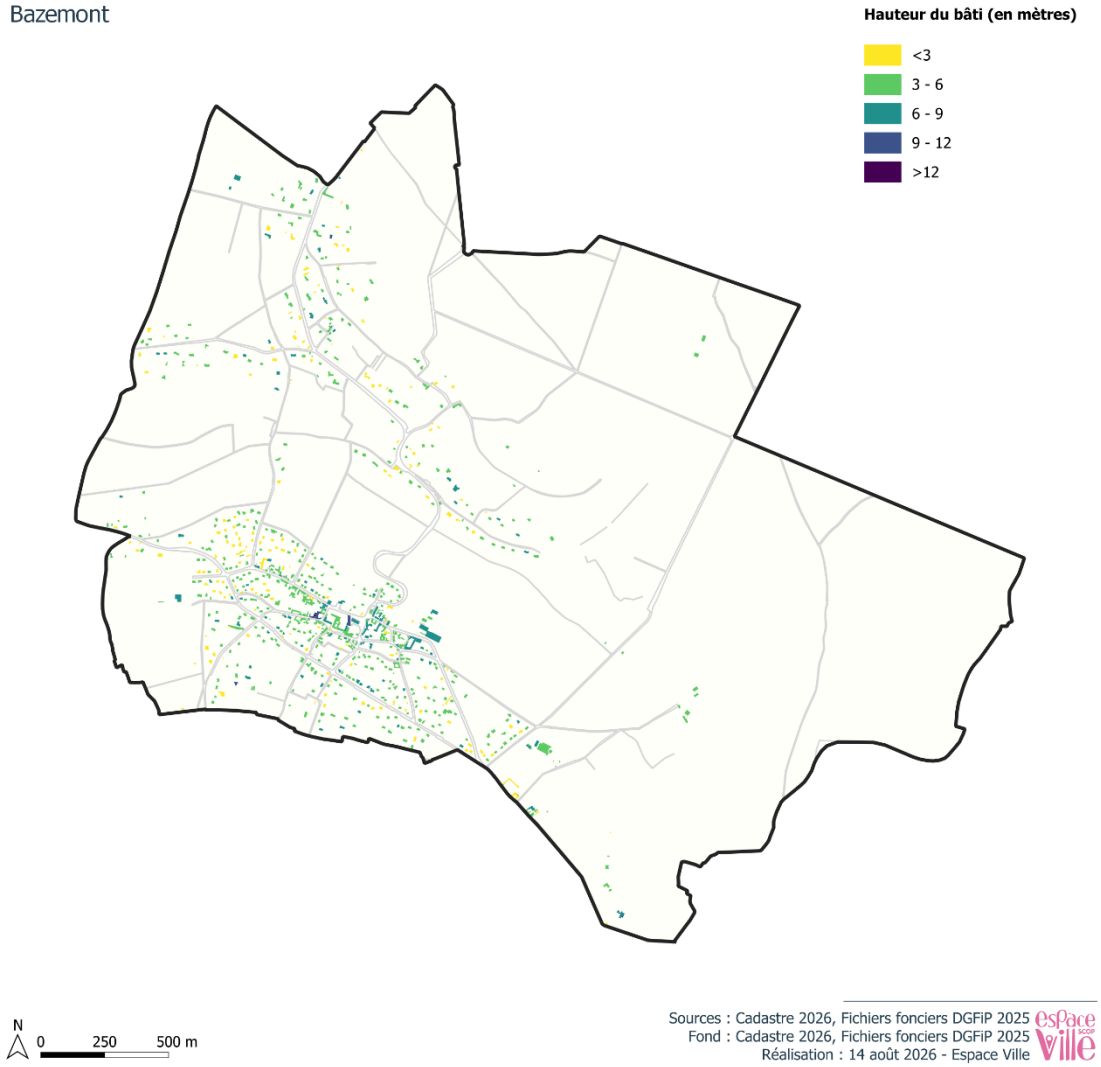


6.1.3 La hauteur du bâti

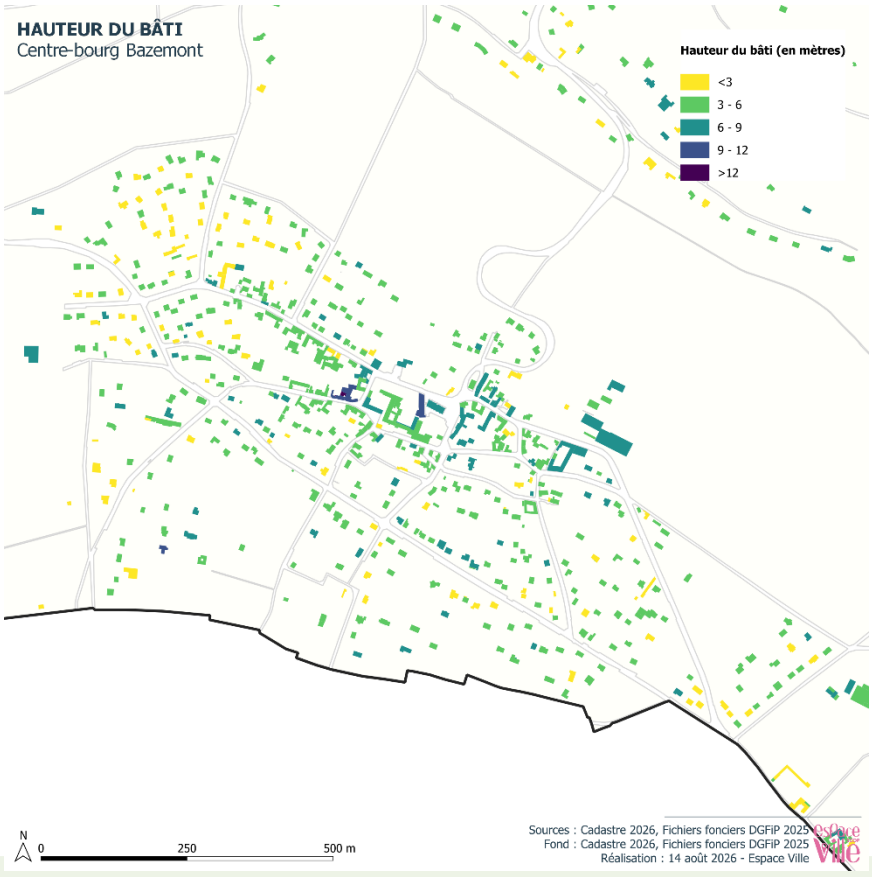
À l'échelle de l'ensemble des espaces bâtis à dominante résidentielle, les hauteurs moyennes des constructions varient selon le type de formes urbaines qui s'y trouvent. Elles s'échelonnent majoritairement d'un à deux niveaux. Cela s'explique notamment par la prédominance du tissu d'habitat individuel, dont la hauteur est relativement faible. En effet, quel que soit l'ancienneté des habitations, celles-ci ne dépassent pas deux niveaux.

Certains bâtiments se distinguent cependant par leur hauteur du fait de leur fonction comme la mairie (ancien château) de Bazemont, l'église ou encore les divers hangars agricoles parsemés sur le territoire.

HAUTEUR DU BÂTI
Bazemont



HAUTEUR DU BÂTI
Centre-bourg Bazemont



6.2 Analyse des formes urbaines

La caractérisation des tissus urbains est réalisée suivant la situation dominante au sein de chaque ilot. Elle procède :

- des usages présents,
- de l'implantation des bâtiments par rapport aux limites séparatives et aux bâtiments voisins,
- du gabarit des bâtiments,
- de l'âge des constructions.

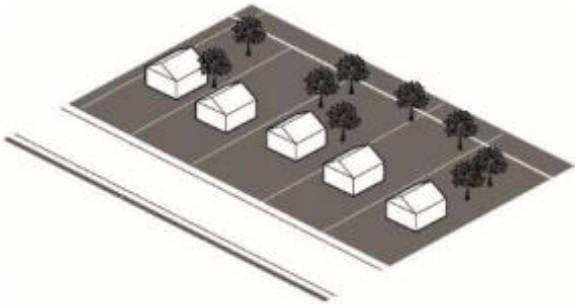
Les principales formes urbaines présentent sur le territoire sont les suivantes :

LOTISSEMENTS ET OPERATIONS GROUPEES DISCONTINUS

Caractéristiques du tissu

Les lotissements et opérations groupées discontinus correspondent aux opérations d'ensemble d'habitat individuel conçues de manière concertée en termes d'aménagement, de découpage foncier et/ou de types de constructions, et privilégiant l'implantation des pavillons en cœur de parcelle.

Un cadre bâti repérable par la forte homogénéité dans la forme, l'implantation discontinue (absence systématique de mitoyenneté et d'accolement bâti) et l'âge des constructions. La période majoritaire de construction (avant ou après 1950) peut toutefois être précisée (cf. nomenclature en 55 postes).



Un usage résidentiel exclusivement d'habitat individuel.

Chiffres-clés

Surface : 1 000 m^2

CES : 8 %

Hauteur moyenne : 3 mètres





Allée des Gibessières

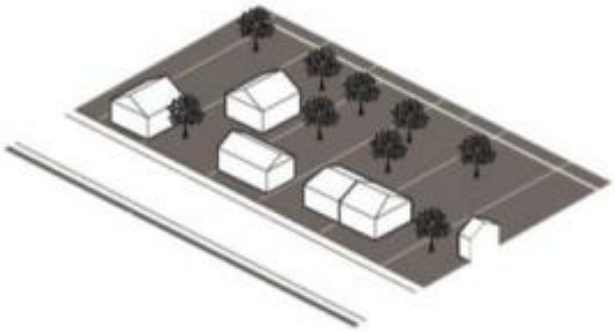
Source : Google Maps

HABITAT INDIVIDUEL HETEROGENE (HABITAT INDIVIDUEL LIBRE OU CONCERTE DISPARATE)

Caractéristiques du tissu

L'habitat individuel hétérogène correspond soit aux lotissements et opérations groupées ayant fortement évolué par rapport à leur configuration d'origine, soit à une urbanisation pavillonnaire non concertée et réalisée au coup par coup.

Ce tissu d'habitat individuel est repérable par l'hétérogénéité dans la forme, l'implantation ou l'âge des constructions.



Un cadre bâti, soit continu ou discontinu en termes d'accolement et de mitoyenneté, mais disparate en termes de datation, soit totalement hétérogène en termes de formes et de datation.

Un usage résidentiel exclusivement d'habitat individuel.

Chiffres-clés

Surface : 1 300 m²

CES : 9 %

Hauteur moyenne : 4 mètres





Rue de la Vallée Rogère

Source : Google Maps

ANCIEN BAS

Caractéristiques du tissu

Le tissu bâti ancien et bas correspond à l'urbanisation traditionnelle des bourgs et de certains villages caractérisés par :

Un cadre bâti majoritairement ancien (construit avant 1950), aligné, continu (mitoyen et accolé aux limites séparatives), dont la hauteur des constructions est inférieure ou égale à 12 m (R+3), et composé pour partie ou entièrement d'immeubles collectifs.



Une mixité fonctionnelle à géométrie variable, soit majoritairement en habitat, en activité, soit mixte ou sans dominante

Chiffres-clés

Surface : 600 m²

CES : 40 %

Hauteur moyenne : 5 mètres



Centre-bourg
Source : Google Maps

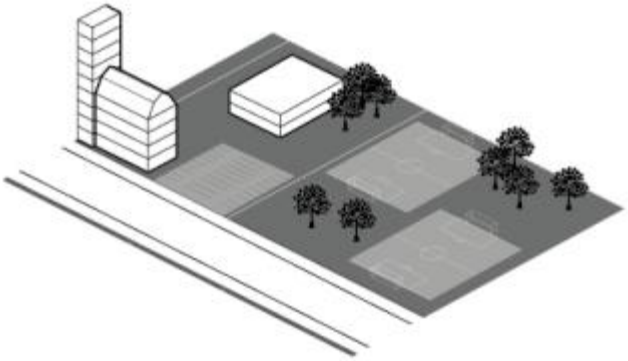


Rue du Pressoir

EQUIPEMENTS

Caractéristiques du tissu
Cette catégorie regroupe et isole l'ensemble des parcelles à usage exclusif ou dominant d'équipement (caserne, stade, lycée...).

Chiffres-clés
Surface : 2 700 m²
CES : 20 %
Hauteur moyenne : 5 mètres





Chemin du Parc
Source : Google Maps



Mairie de Bazemont

6.3 Les enseignements et enjeux

- **Préserver la lisibilité et l'identité des différentes formes urbaines qui composent Bazemont,** en tenant compte des spécificités du centre-bourg historique et des hameaux dans les projets d'aménagement et d'évolution du tissu bâti.

- **Accompagner la recomposition du tissu résidentiel de manière cohérente,** en intégrant les contraintes foncières existantes et en veillant au respect des caractéristiques urbaines et paysagères de chaque secteur.

- **Mobiliser les potentialités d'évolution du centre-bourg, notamment par une densification ponctuelle et qualitative des secteurs les plus centraux,** compatible avec la préservation du patrimoine, du paysage bâti et du cadre de vie.

- **Diversifier les formes urbaines afin de répondre aux besoins de développement de la commune tout en limitant la consommation foncière,** en favorisant des formes d'habitat plus compactes, sobres en espace et harmonieusement intégrées au tissu existant.

7 Le diagnostic foncier

7.1 L'analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis

7.1.1 Analyse des gisements fonciers

1.1.1.1. Méthodologie de l'analyse

Le diagnostic de la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis constitue un outil stratégique pour **optimiser l'usage du foncier urbain** et maîtriser la consommation d'espace et l'expansion urbaine. Il vise à **identifier, quantifier et qualifier** les potentiels de transformation au sein des espaces urbanisés, en tenant compte des **spécificités du territoire** : formes urbaines, centralités, risques, enjeux environnementaux, topographie, dynamiques foncières.

La finalité de l'exercice est de disposer d'une lecture **fiable, contextualisée et opérationnelle** permettant de repérer les secteurs où la densification peut être encouragée, ceux où elle doit être maîtrisée, et ceux où elle doit être **limitée voir interdite** pour préserver les qualités urbaines, paysagères ou environnementales. L'analyse restitue la capacité de mutation de l'ensemble des espaces bâtis. Elle ne restitue nullement les choix politiques d'évolution du territoire, ni les initiatives individuelles futures non prévisibles.

Il faut distinguer le chapitre « capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis » au titre du R.151-1 du code de l'urbanisme de l'étude de densification au titre du L. 151-5 du code de l'urbanisme qui est développé dans la partie justifications du rapport de présentation.

Ainsi, l'article R.151-1 du code de l'urbanisme dispose au 2e alinéa que « Le rapport de présentation [...] analyse les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis identifiés par le rapport de présentation en vertu du quatrième alinéa de l'article L. 151-4. »

La présente analyse se décompose en 3 étapes :

1. La première étape consiste à **délimiter précisément les espaces urbains**, périmètre d'analyse du potentiel de densification. Cette délimitation repose sur :
    - **La tache urbaine**, définie selon la méthode du Cerema ;
    - L'espace urbain défini par le référentiel du MOS 2025 (établi par l'Institut Paris Région) à savoir les postes 13 à 79
    - **L'enveloppe urbaine**, construite à partir de la tache urbaine/du MOS 2025 de l'IPR et d'une analyse fine par vue aérienne ;
    - L'exclusion des bâtiments isolés ou agricoles, afin de cibler les tissus réellement urbanisés.

    Cette enveloppe urbaine constitue la **référence pour évaluer les capacités de densification** et garantit une analyse cohérente et reproductible.
2. La 2e étape consiste **à identifier et analyser des potentiels reposant sur une méthode combinant analyse géomatique du foncier et prise en compte du contexte urbain, paysager et environnemental** qui influencent la mutabilité des terrains. Il est important de rappeler que cette analyse ne tient pas compte des droits à construire ou des prescriptions du PLU en vigueur.
3. La 3e étape consiste à affiner cette analyse géomatique en définissant des **degrés de mutabilité** (mutabilité faible, modérée ou élevée) selon des critères permettant d'évaluer la mutabilité réelle des terrains en fonction de la configuration et de la surface des gisements

Ce diagnostic a donc 2 objectifs pour la phase d'élaboration du PLU :

1. **Disposer d'un état théorique et objectif des capacités de mutation des espaces bâtis**. Obtenir une estimation des sites susceptibles d'être densifiés, renouvelés ou de muter pour répondre aux besoins en habitat sans consommer de nouveaux espaces, en extension de l'enveloppe urbaine conformément au L. 151-4 du Code de l'urbanisme ;

2. **Disposer d'un état des lieux des sites mutables**, nonobstant les règles du PLU en vigueur, afin de définir au sein du nouveau PADD le parti d'aménagement adéquate. À savoir, soit protéger les espaces repérés, soit les encadrer grâce au dispositif règlementaire (OAP, règlement, ...).

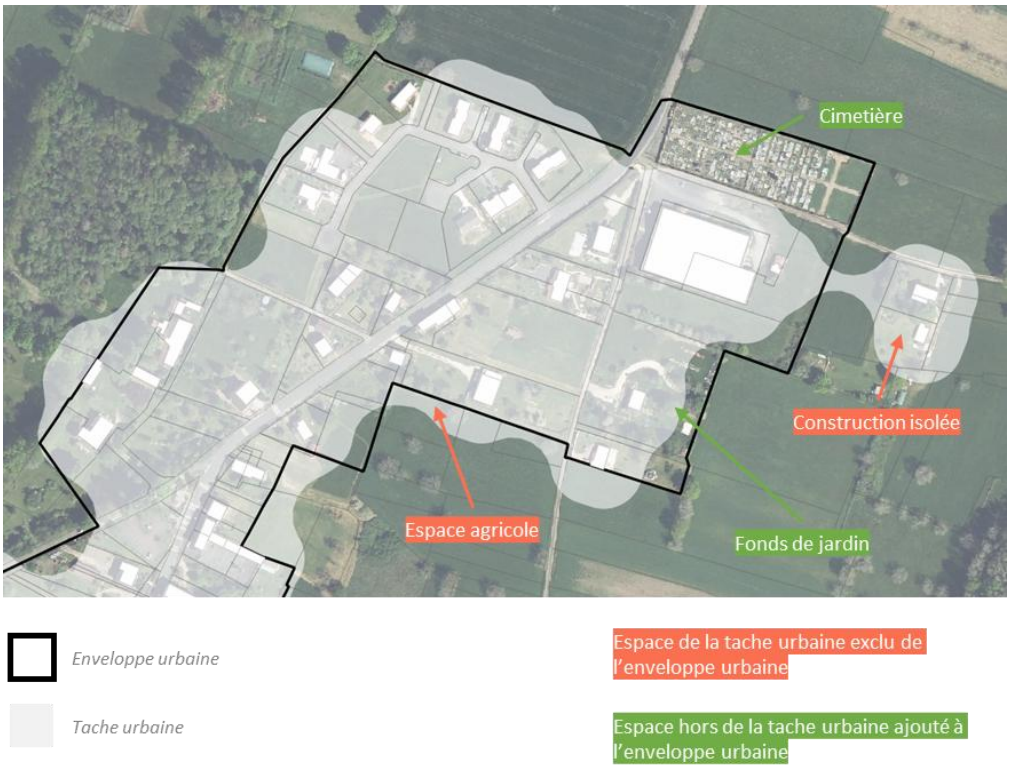
1.1.1.2. Définition de l'enveloppe urbaine

Les enveloppes urbaines sont des **ensembles urbains de morphologie cohérente à vocation dominante d'habitation, d'équipements, d'économie etc.** Il possède des **caractéristiques urbaines** (éléments urbains, espaces publics, fonctionnements urbains...) et doit regrouper **au moins 5 bâtis distants entre eux de moins de 50 mètres**. Ce n'est donc pas un espace construit exclusivement agricole (corps de ferme important ou regroupement d'exploitations).

Pour définir l'enveloppe urbaine, il est nécessaire d'identifier le contour de la tache urbaine. Pour cela, il a été fait le choix de s'appuyer sur la **méthode de définition de la tache urbaine élaborée par le CEREMA,** qui utilise le principe d'érosion-dilatation.

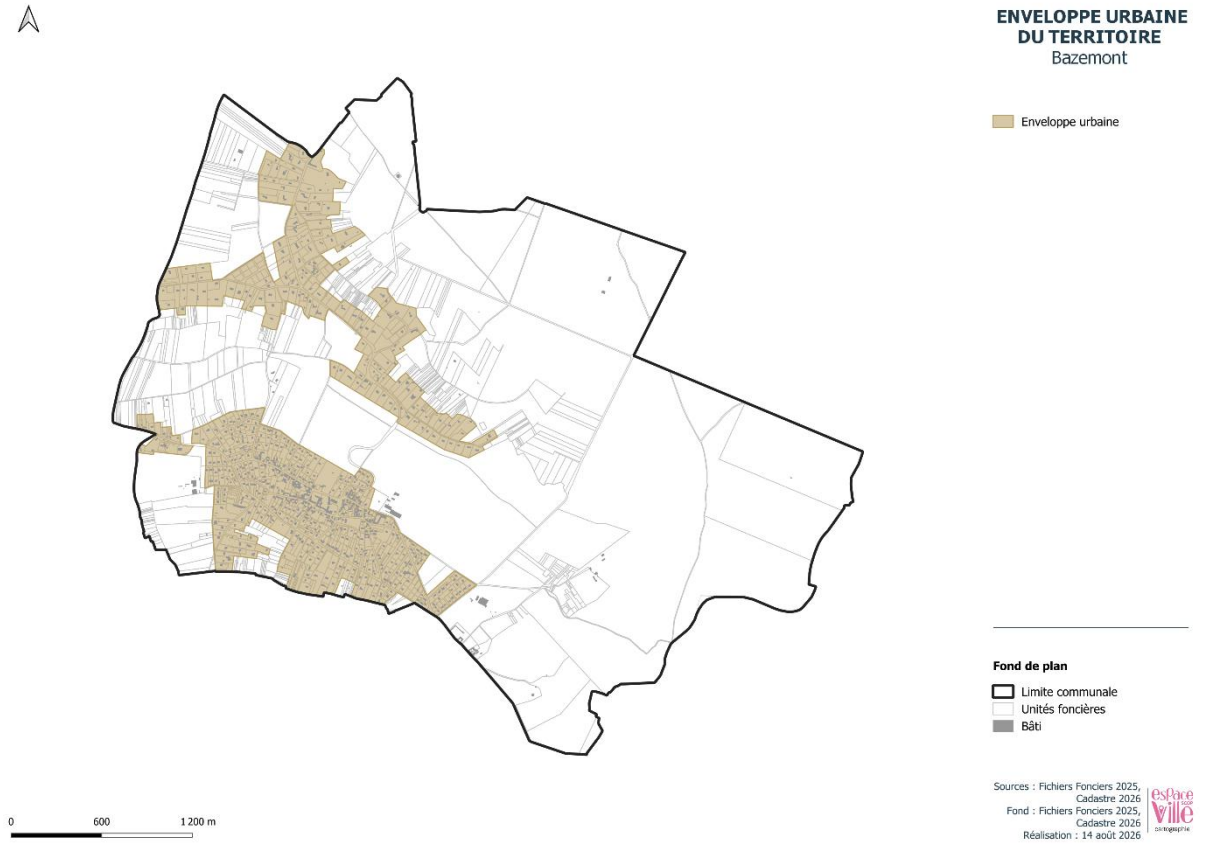
La tache urbaine résulte d'un traitement géomatique visant à regrouper les espaces comportant au moins cinq bâtiments, séparés les uns des autres par une distance inférieure à 50 mètres.

L'enveloppe urbaine est construite à partir de cette tache urbaine, puis ajustée pour tenir compte de la réalité cadastrale du terrain. Elle correspond à un ensemble bâti présentant une morphologie cohérente et des caractéristiques urbaines affirmées. Les potentiels de densification sont ensuite identifiés et analysés au sein de ces enveloppes urbaines. Cette enveloppe urbaine constitue le **périmètre de référence de l'analyse**, au sein duquel sont étudiées les évolutions de l'urbanisation et de l'occupation du sol.



Exemple illustratif

Enveloppe urbaine de Bazemont



1.1.1.3. Identification des gisements fonciers

Au sein de l'enveloppe urbaine, **les gisements fonciers** potentiellement mobilisables sont constitués de deux grandes catégories :

- les **dents creuses**, correspondant à des parcelles libres de toute emprise bâtie ou très faiblement occupées, y compris les friches ;
- **Les friches**, **les secteurs dégradés, et de renouvellement urbain** identifiés
- les **terrains divisibles**, correspondant à des parcelles déjà bâties mais dont le niveau d'occupation laisse envisager un potentiel de division foncière et d'accueil de nouvelles constructions.

L'identification de ces espaces repose sur une analyse géomatique et photographique visant à repérer les parcelles présentant un potentiel de mutation ou de densification. Plusieurs critères sont pris en compte afin de sélectionner les unités foncières les plus susceptibles d'accueillir de nouveaux logements ou activités :

- une superficie suffisante pour permettre la réalisation d'un projet de construction ;
- la présence d'espaces libres mobilisables au sein de la parcelle ;
- les caractéristiques physiques du terrain et son insertion dans le tissu urbain environnant ;
- la prise en compte de certains enjeux environnementaux pouvant limiter ou contraindre l'urbanisation, tels que les zones humides, les espaces boisés, les secteurs soumis à un risque d'inondation ou encore les continuités écologiques.

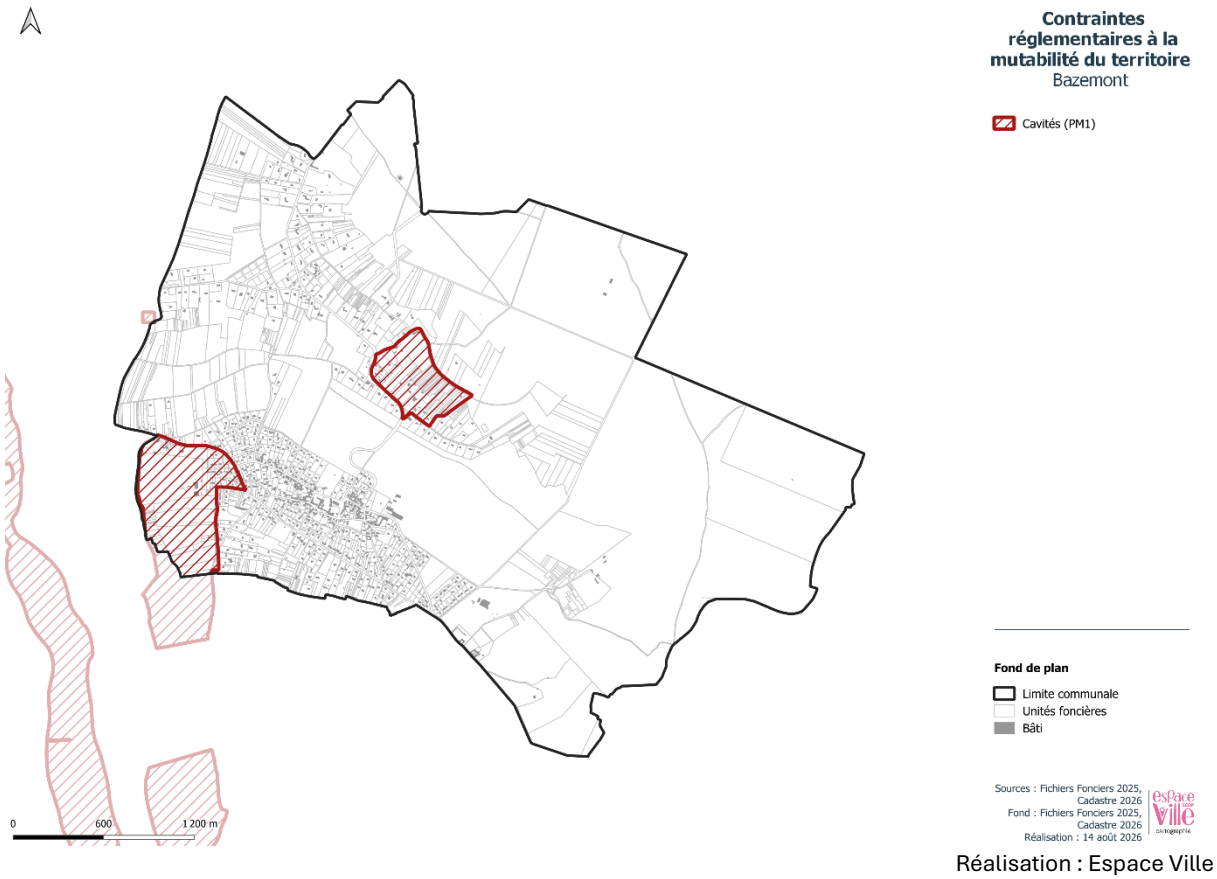
L'analyse intègre également certaines servitudes d'utilité publique susceptibles de rendre tout ou partie d'un terrain inconstructible, comme les périmètres de protection des captages d'eau potable, les servitudes liées aux monuments historiques ou encore certaines servitudes associées aux infrastructures et réseaux.

Chaque gisement foncier est ensuite évalué afin de faire ressortir les parcelles présentant le plus fort potentiel théorique de mutation ou de densification. La représentation cartographique permet de visualiser ces potentiels selon une gradation de couleurs, les teintes les plus soutenues mettent ainsi en évidence les secteurs concentrant les surfaces mutables les plus importantes.

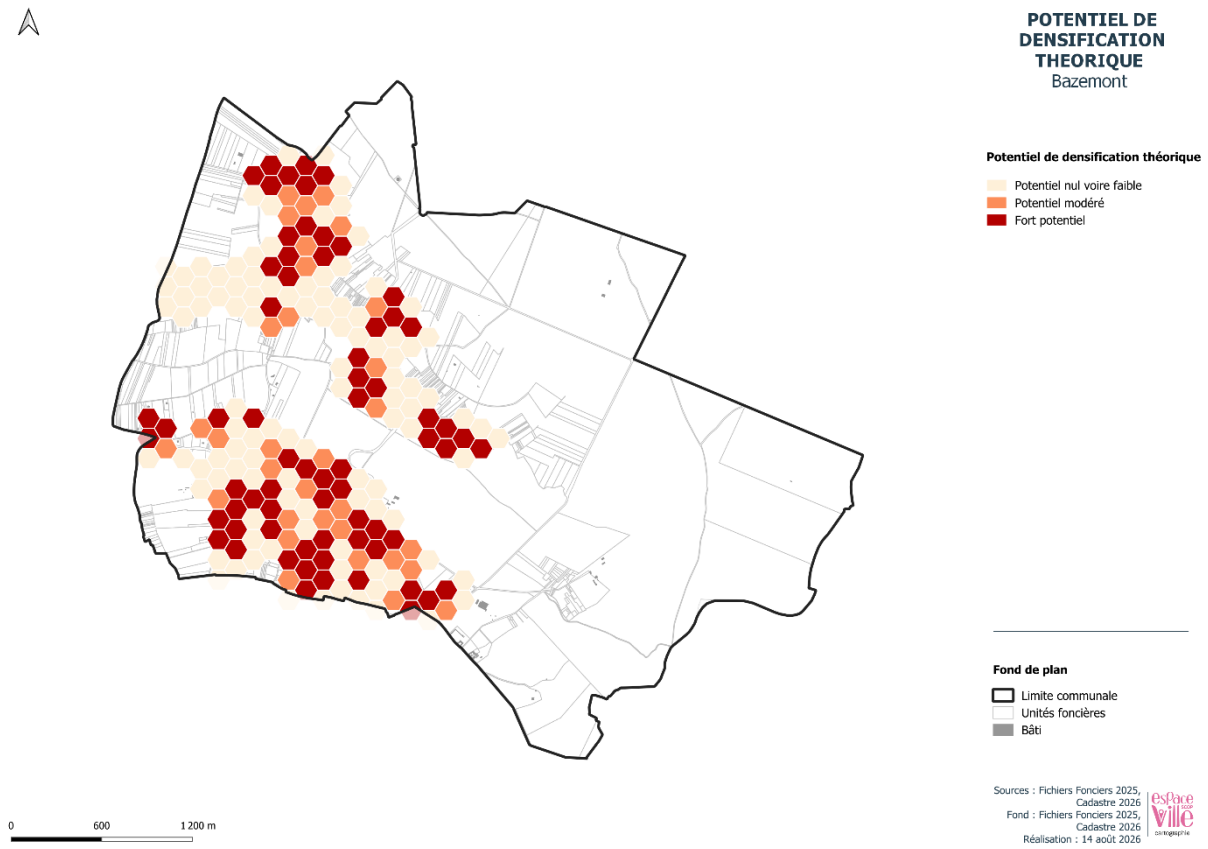
Il est toutefois important de souligner que cette analyse constitue une approche foncière et spatiale. Elle ne préjuge pas de la faisabilité réglementaire des projets identifiés et ne tient notamment pas compte du zonage ni des prescriptions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur. Les potentiels fonciers ainsi recensés doivent être considérés comme des gisements théoriques. Leur mobilisation effective relève en effet des choix et orientations définis dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui permet d'identifier les secteurs à privilégier, ceux à préserver ainsi que les espaces nécessitant un encadrement particulier.

Les conclusions de cette analyse seront reprises et justifiées dans le rapport de présentation, au sein du volet consacré à la justification des choix retenus par le projet de territoire.

Contraintes réglementaires à la mutabilité du territoire



Réalisation : Espace Ville



- **Les espaces urbains à niveau de mutabilité modéré à élevé :**

Plusieurs secteurs d'habitat présentent un potentiel de mutabilité :

- Au sein du centre-bourg, les grands espaces de jardins sont essentiellement à l'origine du potentiel de densification identifié. Plusieurs grandes dents creuses existent également, rue du Manoir ou d'Aulnay par exemple ;
- Au sein des hameaux de Saint Colombe et de la Vallée Rogère, plusieurs terrains vacants peuvent être mobilisés mais la grande majorité du potentiel vient également des grands espaces de jardins.

- **Les espaces urbains à niveau de mutabilité nul à faible :**



Les secteur d'habitat individuel organisé et groupé (lotissements ou résidences constituées)

Ces quelques secteurs présents de manière ponctuelle sur la commune, ont la particularité d'avoir une organisation propre, d'être déjà denses, avec des voiries et des espaces de stationnement calibrés pour la densité prévue. Les parcelles sont généralement de petite taille et la manière dont le bâti est implanté sur la parcelle fait qu'il est difficile, voire impossible, d'imaginer de nouvelles constructions. Les terrains vacants et pas encore construits sont les seuls potentiels au sein de ces secteurs.

Ainsi, bien que contraint par une servitude d'utilité publique, le territoire communal comptabilise, malgré tout, **plusieurs secteurs potentiellement mutables dans l'urbain**, non soumis aux contraintes de constructibilité identifiées précédemment. Le territoire offre donc des **possibilités de densification non négligeables** : certains secteurs identifiés font d'ailleurs déjà l'objet d'OAP au sein du PLU en vigueur.

Il convient cependant de relativiser ce potentiel de mutabilité, dans la mesure où la majorité du potentiel mobilisable est constitué de **foncier privé.** L'approche géomatique ne saurait rendre compte de la diversité des situations existantes et du contexte social, influant directement sur le devenir des terrains.

De plus, tous ces secteurs mutables n'ont pas nécessairement vocation à être destiné uniquement au logement, ni même à être bâtis. Ces espaces peuvent être également ciblés (au moins sur une partie) pour de la renaturation urbaine, l'aménagement de nouveaux espaces publics ou de la mixité de fonction (habitat, activités, services…).

La mobilisation effective relève en effet des choix et orientations définis dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui permet d'identifier les secteurs à privilégier, ceux à préserver ainsi que les espaces nécessitant un encadrement particulier.

Les conclusions de cette analyse seront reprises et justifiées dans le rapport de présentation, au sein du volet consacré à la justification des choix retenus par le projet de territoire.

7.1.2 Les logements vacants

Les bâtiments existants peuvent également être considérés comme des potentiels de mutation des espaces bâtis, en particulier les logements vacants. La vacance des logements se décline en deux formes :

- La **vacance frictionnelle** : de courte durée, elle est normale et nécessaire à la fluidité du marché immobilier.
- La **vacance structurelle** : de longue durée, c'est ce type de vacance qui peut représenter un potentiel pouvant se substituer à la construction neuve, souvent génératrice d'artificialisation des sols.

Les logements vacants sur la commune de Bazemont représentaient **4,4%** du parc en 2023. Cette part, relativement faible, correspond en réalité à de la **vacance frictionnelle**, et peut donc **difficilement être considéré comme un potentiel à terme**.

7.2 Les enseignements et enjeux

- **Mobiliser les opportunités de développement du territoire tout en intégrant les contraintes techniques et environnementales**, notamment la topographie, les risques de retrait-gonflement des argiles, d'incendie et de ruissellement pluvial, ainsi que la préservation des lisières du massif boisé.

- **Favoriser la remobilisation du potentiel de développement diffus constitué de dents creuses et de grands espaces de jardins intégrés au tissu urbain**, en tenant compte de la fragmentation foncière et des besoins de recomposition et de maîtrise foncière.

- **Accompagner la mise en œuvre d'opérations d'ensemble et de renouvellement urbain**, afin de surmonter les contraintes foncières susceptibles de ralentir ou limiter la mobilisation des potentiels identifiés.

- **Faire de la densification des espaces urbains et du renouvellement urbain les principaux leviers d'évolution du territoire**, dans un contexte marqué par un très faible taux de vacance et des possibilités limitées de mobilisation du parc de logements existant.

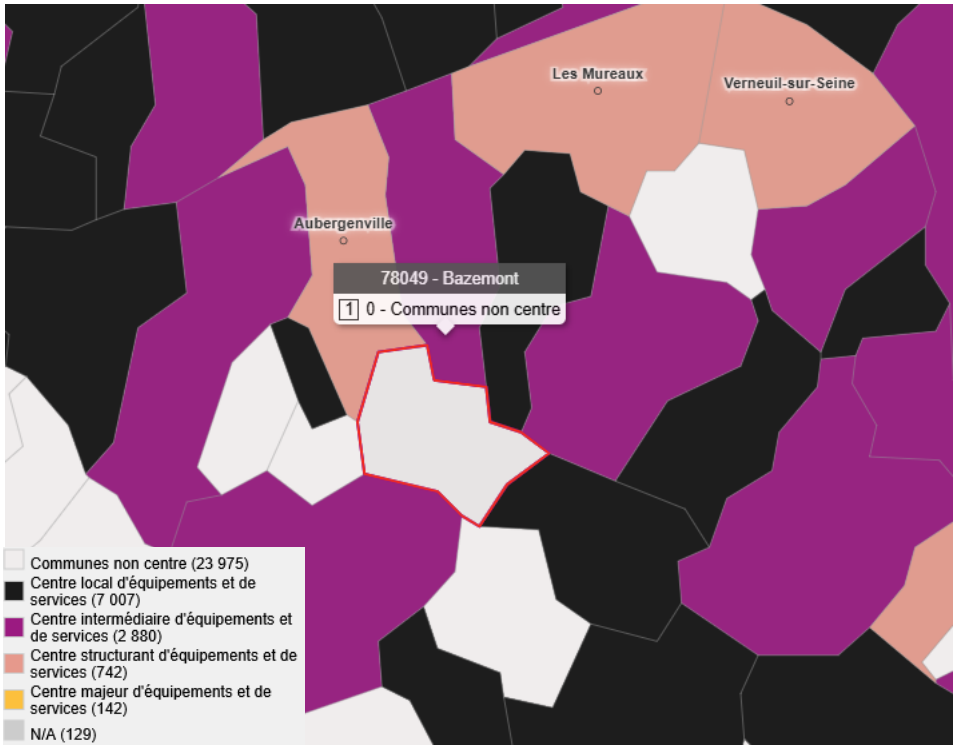
8 Les équipements et services

L'Observatoire des Territoires classe les communes selon leur offre en équipement. Les communes « Centre d'équipement » proposent une diversité de commerces et de services, plus la diversité est importante plus les centres sont structurants pour un territoire.

La commune de Bazemont est identifiée comme « **Communes non-centre »**, ce qui signifie que le territoire possède bien quelques équipements et services mais que l'offre est insuffisante par rapport à celle des communes identifiées comme centre.

Elle est néanmoins à proximité de communes dont l'offre est davantage développée, notamment Maule ou Aubergenville, permettant de compléter l'offre présente à Bazemont et répondre aux besoins des habitants.

Niveau de centres d'équipements et de services des communes 2021



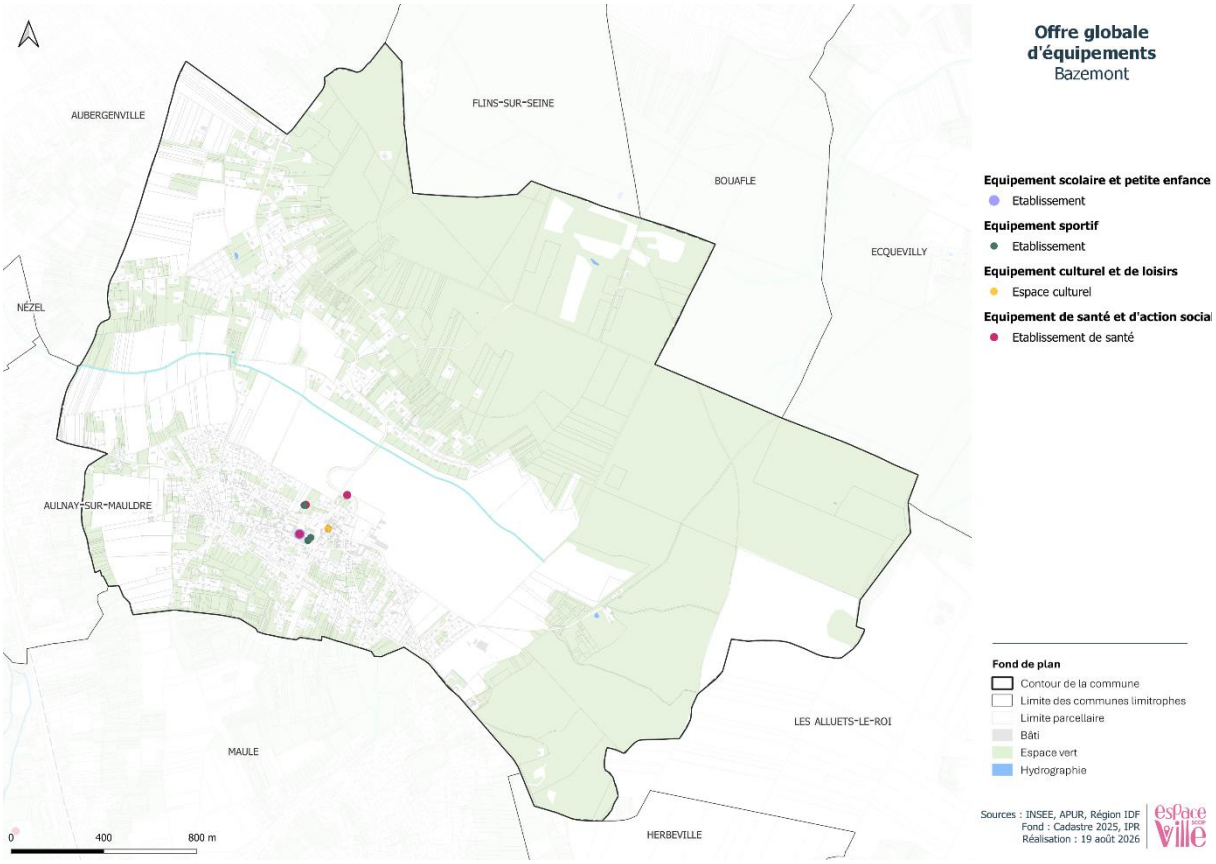
Source : Observatoire des territoires

Concernant l'éducation, Bazemont assure les besoins de l'école maternelle jusqu'à l'école primaire. Si cette offre est comparable à celle de plusieurs communes voisines, les habitants bénéficient également de la proximité de **pôles scolaires plus importants, notamment Aubergenville ou Maule**, qui regroupent des équipements du second degré tels que collèges, lycées. La commune s'inscrit ainsi dans un fonctionnement territorial complémentaire, où l'offre de proximité est relayée par des équipements plus structurants à l'échelle du bassin de vie.

En matière de **petite enfance,** Bazemont dispose **d'une micro-crèche** localisée à Saint Colombe et permettant d'accueillir jusqu'à 12 enfants. **En termes de santé,** les Bazemontais ont accès aux soins de proximité grâce aux communes voisines disposant de différents services de santé de proximité. Maule, Aubergenville et surtout Les Mureaux concentrent une offre diversifiée comprenant des établissements spécialisés et un large éventail de professionnels médicaux et paramédicaux.

Enfin, **en matière de loisirs, de sport, de culture et de vie associative**, Bazemont présente une situation relativement favorable à l'échelle de la commune. A plus large échelle, les principaux pôles voisins concentrent des équipements plus nombreux et spécialisés. Cette complémentarité permet aux habitants de bénéficier à la fois d'une offre locale adaptée aux besoins courants et d'un accès rapide à des équipements plus diversifiés à proximité.

Offre globale d'équipements



Réalisation : Espace Ville

8.1 La petite enfance

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité	Statut
LovelyBB	7 Rue des Fourneaux 78580 Bazemont	10 enfants	Privé

La commune dispose d'un réseau de six assistantes maternelles complété par **plusieurs solutions de garde ponctuelle de type baby-sitting**. Cette offre reste toutefois principalement orientée vers les services du quotidien et ne comprend pas d'équipement structurant dédié à la petite enfance.

8.2 Le scolaire et la formation

Nom de l'établissement	Adresse	Nombre de classes (2025-2026)	Effectifs totaux (2025-2026)	Statut	Type d'école
Ecole La Fraternelle	3 Rue d'Aulnay 78580 Bazemont	9	206	Public	Maternel et primaire

Bazemont se compose d'une école primaire qui propose les parcours scolaires de la maternelle à l'élémentaire. Cette école se nomme *École La Fraternelle et* se situe en cœur de village au 3 rue d'Aulnay. Le territoire communal ne

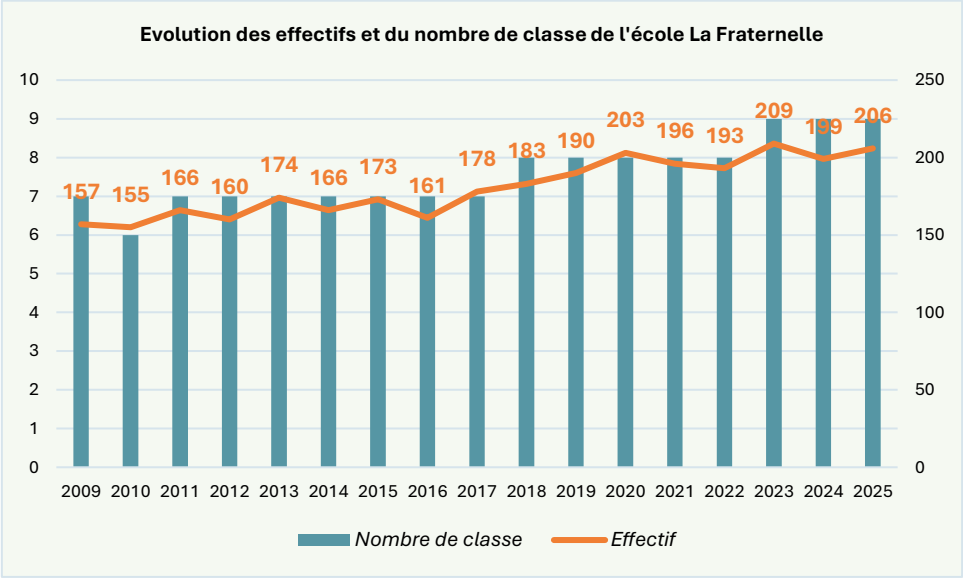
comporte pas de collège ni de lycée. Néanmoins, deux établissements s'y rattachent. En effet, **les élèves de Bazemont ont la possibilité de se rendre au collège de la Mauldre et au lycée Le Buat, situés à Maule ou encore aux lycées de Mantes la Jolie ou Magnanville.** La commune propose, par ailleurs, un service de transports scolaires permettant de se rendre aux collège et lycée de Maule.

En outre, **la commune de Bazemont propose un restaurant scolaire pour les élèves de l'école primaire**.

École La Fraternelle



Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des **effectifs de l'école La Fraternelle** entre les années scolaires 2009-2010 et 2025-2026. On constate une **augmentation progressive** du nombre d'élèves dans l'enseignement primaire communal au cours de cette période. Les effectifs sont ainsi passés de **157 élèves à 206 élèves**, soit une augmentation de 49 élèves ce qui correspond à environ 3 élèves supplémentaires par an. Le nombre de classe est ainsi passé de 7 à 9 sur cette période.



Source : data.education.gouv.fr

8.3 La santé

La commune ne propose pas d'équipements liés à la santé. Quelques infirmiers libéraux travaillent néanmoins sur le territoire.

8.4 Le culturel

Nom de l'établissement	Adresse
Salle La Comédie	4 rue d'Aulnay
Salle du Gothique	3 rue d'Aulnay
Salle du Cèdre	Rue des écoles
Bibliothèque du Gothique	4 rue de Maule

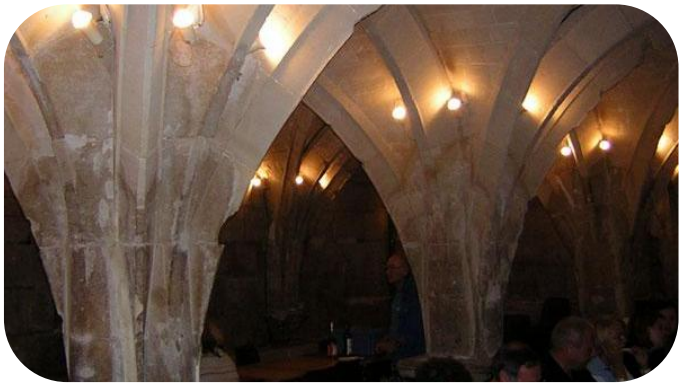
Bazemont offre plusieurs équipements culturels dont plusieurs **salles de réception** (salles de la Comédie et du Gothique) ainsi que la salle du Cèdre qui permet d'accueillir des **spectacles**. Ces salles sont **localisées en plein centre-bourg**, à proximité immédiate du groupe scolaire et de la mairie. La salle de la Comédie peut accueillir jusqu'à 80 personnes.

Salle de la Comédie



Source : Commune de Bazemont

Salle du Gothique



Source : Commune de Bazemont

Salle du Cèdre



Source : Bazemont Gothique

La commune propose également une bibliothèque située rue de Maule, à proximité du groupe scolaire. Celle-ci est ouverte les mardi et mercredi après-midi et le samedi matin. Celle-ci appartient au réseau de la Bibliothèque des Yvelines permettant de renouveler les ouvrages tous les trois mois.

Bibliothèque du Gothique



Source : Google Maps

L'offre culturelle est confortée par l'offre associative, notamment une association de théâtre et de chorale dont les cours sont donnés dans les salles municipales.

8.5 Le sportif

Nom de l'établissement	Adresse
Tennis Club de Bazemont	3 rue d'Aulnay
Centre équestre La Ferme du Chemin Vert	10 rue du chemin vert
Le Haras de Pharos	12 rue des Valboulets

La commune de Bazemont propose un pôle sportif au sein de son centre-bourg, pour l'accueil en particulier d'activités de tennis. Les salles de réception sont également mises à disposition des associations sportives pour l'accueil de différentes activités sportives telles que le yoga, des cours de danse, des cours de fitness etc..

Terrain de tennis



Source : Tennis Club de Bazemont

Par ailleurs, 5 itinéraires de randonnées ont été mis en place sur le territoire de Bazemont en lien avec la Plaine de Versailles.

8.6 L'administratif

Nom de l'établissement	Adresse
Mairie	3 rue d'Aulnay
Agence postale	3 rue d'Aulnay

Concernant les équipements administratifs, la commune dispose d'une mairie ainsi qu'une agence postale qui se situent au sein du centre bourg de Bazemont. Tout comme l'agence postale, la mairie est située au 3 rue d'Aulnay.

Mairie Bazemont



Source : Google Maps

Les communes voisines complètent l'offre d'équipements administratifs accessible aux habitants de Bazemont. Si la commune dispose d'une mairie et d'une agence postale permettant d'assurer les principaux services administratifs de proximité, les pôles voisins proposent des équipements complémentaires.

8.7 Les enseignements et enjeux

- **Maintenir une offre d'équipements de proximité adaptée aux besoins quotidiens des habitants**, tout en s'appuyant sur la complémentarité des équipements et services proposés par les centralités voisines.
- **Préserver et valoriser les équipements communaux, les salles publiques et la vie associative**, qui participent à l'attractivité du territoire, à la cohésion sociale et à la qualité de vie locale
- **Garantir un accès équitable aux équipements, services et pôles d'activités du bassin de vie en renforçant les connexions** avec les communes environnantes et en **développant les solutions de mobilité**, notamment les transports collectifs et les modes actifs.

9 Les espaces d'activités économiques

9.1 Les zones d'activités économiques

Le tissu économique de la commune de Bazemont repose essentiellement sur une organisation diffuse des activités au sein du tissu urbain et sur des activités agricoles. Il ne s'agit pas de zones d'activités économiques concentrées de type parc d'activités, mais plutôt d'une implantation de divers auto-entrepreneurs en tissu résidentiel ou alors d'exploitation agricole, essentiellement des centres équestres et haras.

La ferme du Chemin Vert



Source : Ecurie du Chemin Vert

Haras de Bazemont



Source : Haras de Bazemont

9.2 Les commerces

La commune de Bazemont ne propose aucune offre commerciale. Les Bazemontais peuvent s'appuyer sur l'offre des communes limitrophes telles que Maule, Epône, Aubergenville etc.

9.3 Le tourisme et les loisirs

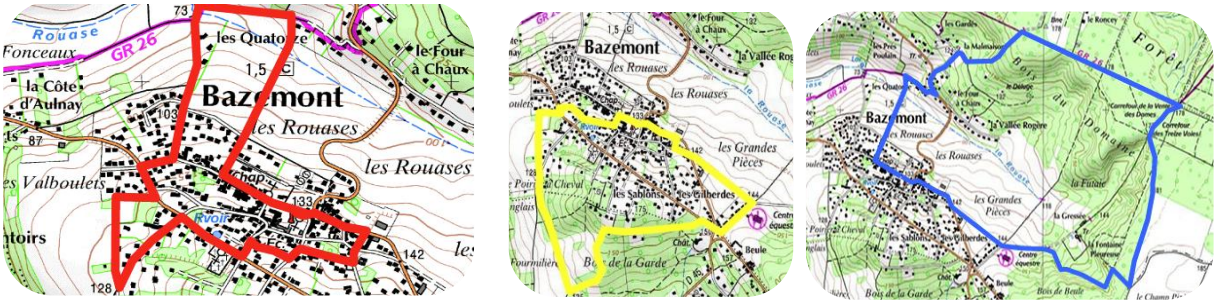
Les activités de loisirs et le développement touristique s'appuient principalement sur **la valorisation du cadre naturel et rural de la commune**.

En complément, **le territoire communal s'inscrit dans une logique de découverte des paysages ruraux à travers la mise en valeur de circuits de randonnée pédestre**. Cinq itinéraires balisés sont proposés au départ de Bazemont :

- **La boucle du Cèdre et Vieilles Pierres :** un circuit de 4 km (environ 1h15), au départ du square attenant à l'église de Bazemont. Ce parcours fait découvrir les chemins du centre village comme les collines surplombant la Rouase jusqu'au vieux lavoir.
- **La boucle Panoramique :** un circuit de 4 km (environ 1h00), au départ du square attenant à l'église de Bazemont. Ce parcours fait découvrir les chemins au sud-ouest du village surplombant la vallée de la Mauldre.
- **La boucle Découverte :** Un circuit de 7 km (environ 1h45), également au départ square attenant à l'église de Bazemont. Ce parcours fait découvrir les chemins de la commune de Bazemont, entre champs et forêt, couvrant les deux collines qui bordent le village.
- **La boucle Bleue - Longue :** un circuit de 10 km (environ 2h30 de marche), également au départ square attenant à l'église de Bazemont. Ce parcours fait découvrir es chemins de la commune de Bazemont, entre champs et forêts, couvrant les deux collines qui bordent le village.
- **La boucle Noire :** un circuit de 13 km (environ 2h30), au départ du square attenant à l'église de Bazemont. Ce parcours permet de parcourir les bois et forêts situés aux alentours de la commune de Bazemont, en passant par le plateau des Alluets.

Ces parcours permettent la découverte **des paysages agricoles, des espaces forestiers et du patrimoine rural communal**. Le détail de ces itinéraires est disponible auprès du site internet communal et contribue à la valorisation du territoire dans une logique de tourisme de proximité et de loisirs de pleine nature.

Cartographies de quelques circuits de randonnées pédestres

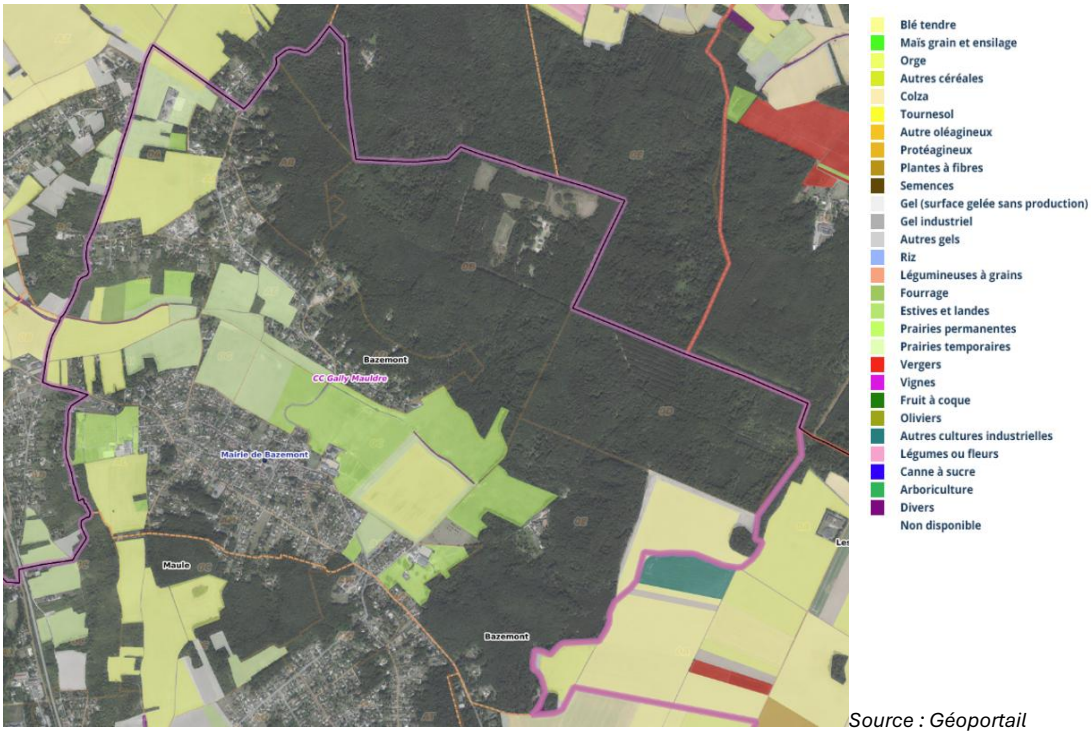


Source : Site internet de Bazemont

9.4 L'agriculture et les espaces ruraux

9.4.1 Caractéristiques des activités agricoles

Registre parcellaire graphique (RPG) 2024



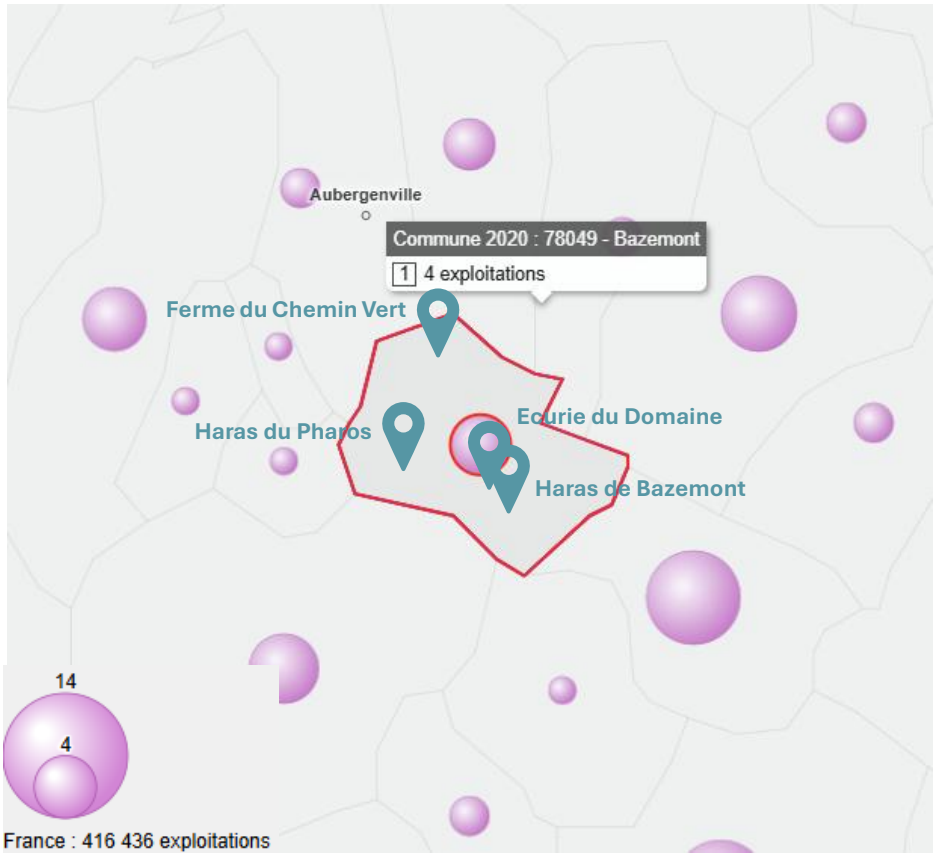
Source : Géoportail

L'agriculture constitue une part importante du territoire de Bazemont, occupant environ 30% de celui-ci. Elle s'inscrit dans un système de grandes prairies permanentes ou temporaires, principalement dédiées à l'élevage équin, complété en grande partie par des cultures céréalières, principalement orienté vers la production de blé tendre.

Selon le MOS 2025, les surfaces agricoles sont en grande partie préservées depuis 2012. Une légère diminution de 4 ha peut être observée sur la période 2012-2025, dont la moitié a permis la construction de nouveaux logements et l'autre à destination d'infrastructures agricoles.

Quatre exploitations ont été identifiées au dernier recensement agricole (2020) et sont toutes des **établissements équestres** ; Haras du Pharos, Ferme du Chemin Verte, Ecurie du Domaine, Haras de Bazemont. Les exploitations de la commune requièrent en moyenne **48 ha** de surfaces agricoles.

Nombre et localisation des exploitations agricoles



Source : Observatoire des territoires et adresse des sièges d'exploitation

Les paysages agricoles de Bazemont participent fortement à l'identité communale. Les grandes prairies et cultures structurent les horizons ouverts de la plaine, alternant avec des lisières boisées et des espaces naturels, contribuant à une lecture paysagère caractéristique du secteur. **Cette organisation résulte d'une interaction ancienne entre activités humaines et milieux naturels, ayant façonné un paysage rural cohérent et identitaire**.

Paysage agricole



Source : Decathlon Outdoor

La forte présence des **activités équestres**, participent pleinement à **l'entretien des paysages ouverts** et au **dynamisme** de la commune. Bazemont accueille notamment deux haras, le Haras de Pharos et le Haras de Bazemont Moreau, ainsi que deux centres équestres, la Ferme du Chemin Vert et les Ecuries du Domaine.

Par ailleurs, Bazemont est une commune du **Groupement d'Action Locale** (GAL) **Plaine de Versailles** qui œuvre pour un développement rural innovant, soucieux de son environnement.

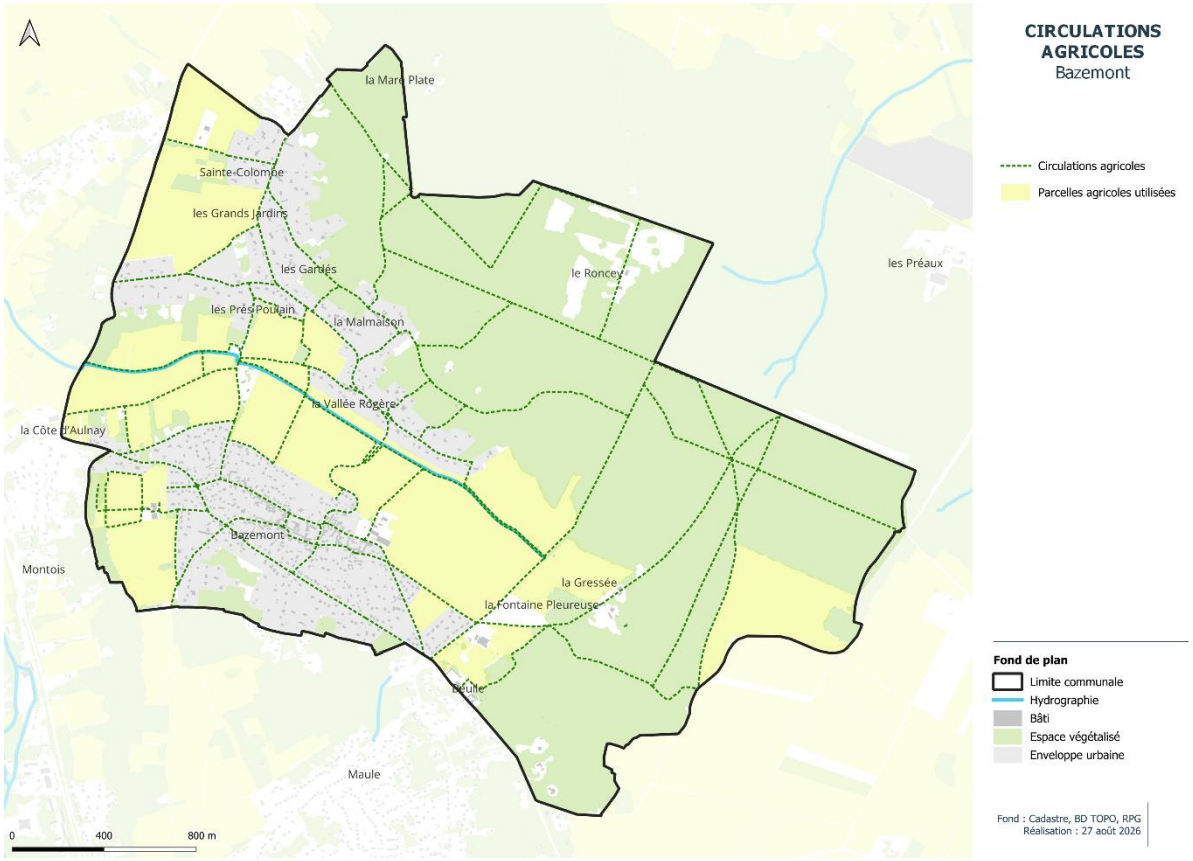
Dans ce cadre, on peut noter que le territoire bénéficie de la présence d'une association agissant dans ce sens, **l'APPVPA (**Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles et du Plateau des Alluets). L'APPVPA fédère 24 communes du département. L'association a pour mission de conforter les filières agricoles par une stratégie de qualité, de renforcer l'identité de la plaine et promouvoir l'économie touristique et enfin de faire de la plaine de Versailles une zone pilot sur l'écologie territoriale.

9.4.2 Cheminements agricoles

Les **espaces urbains** du territoire de Bazemont, du fait de la topographie singulière de ce territoire et de son développement historique, sont **concentrés en deux poches distinctes**, situés sur les côteaux nord et sud de la commune. Bazemont ne présente en effet que très **peu de mitage**. Les **espaces agricoles** quant à eux sont davantage **localisés dans la vallée de la Rouase**, limitant ainsi les conflits d'usage entre espaces résidentiels et agricoles. De plus, un cheminement agricole longeant le cours d'eau facilite notamment la circulation entre les différentes parcelles cultivées et les prairies de la vallée.

Aussi, la commune est composée de **nombreux chemins pédestres**, difficilement praticables par les voitures individuelles, et permettant une **desserte à l'ensemble des terrains agricoles** de la commune.

Circulations agricoles



Réalisation : Espace Ville

Circulations agricoles



Chemin de la Fontaine à la Guerre



Chemin des Fonds



Chemin de la Ruelle Colette

9.5 Les enseignements et enjeux

- **Maintenir et valoriser le tissu économique diffus,** en soutenant les activités présentes au sein des espaces urbanisés et en préservant les composantes agricoles qui participent à l'identité, à l'attractivité et au dynamisme local de Bazemont.
- **Permettre l'accueil de petites cellules commerciales dans le centre-bourg de Bazemont**
- **Préserver et conforter les activités équestres et agricoles**, véritables marqueurs de l'identité rurale de la commune et leviers de son attractivité économique, paysagère et touristique.
- **Renforcer l'accessibilité aux commerces et services de proximité situés dans les communes voisines**, en améliorant les conditions de déplacement, notamment par le développement des transports en commun et des modes actifs.
- **Valoriser un tourisme de proximité fondé sur les qualités naturelles, agricoles et paysagères du territoire**, en préservant le cadre de vie, les itinéraires de randonnée et les activités liées au monde équestre.

10 Les réseaux de transports et déplacements

10.1 Le réseau routier

La commune ne **bénéficie pas d'une desserte directe depuis les grands axes routiers**. Cependant, l'**A13**, axe structurant à l'échelle régionale le plus proche, est accessible en 10 à 15 minutes via la **RD191** au niveau d'Epône ou Flins ou via la **RD45** au niveau d'Orgeval. À l'échelle de la commune, **deux axes sont structurants**. Un axe est-ouest suivant la rue du Manoir et la rue d'Aulnay, permettant de relier la **RD191 et la RD45**, et un axe nord-sud suivant la rue de Maule et la route de Flins, qui relie le centre du village aux hameaux. Bazemont est par la route à environ 25 minutes de Saint-Germain-en-Laye et Mantes-la-Jolie, 30 minutes de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise, mais aussi à environ 40 minutes de Paris (Porte Maillot).

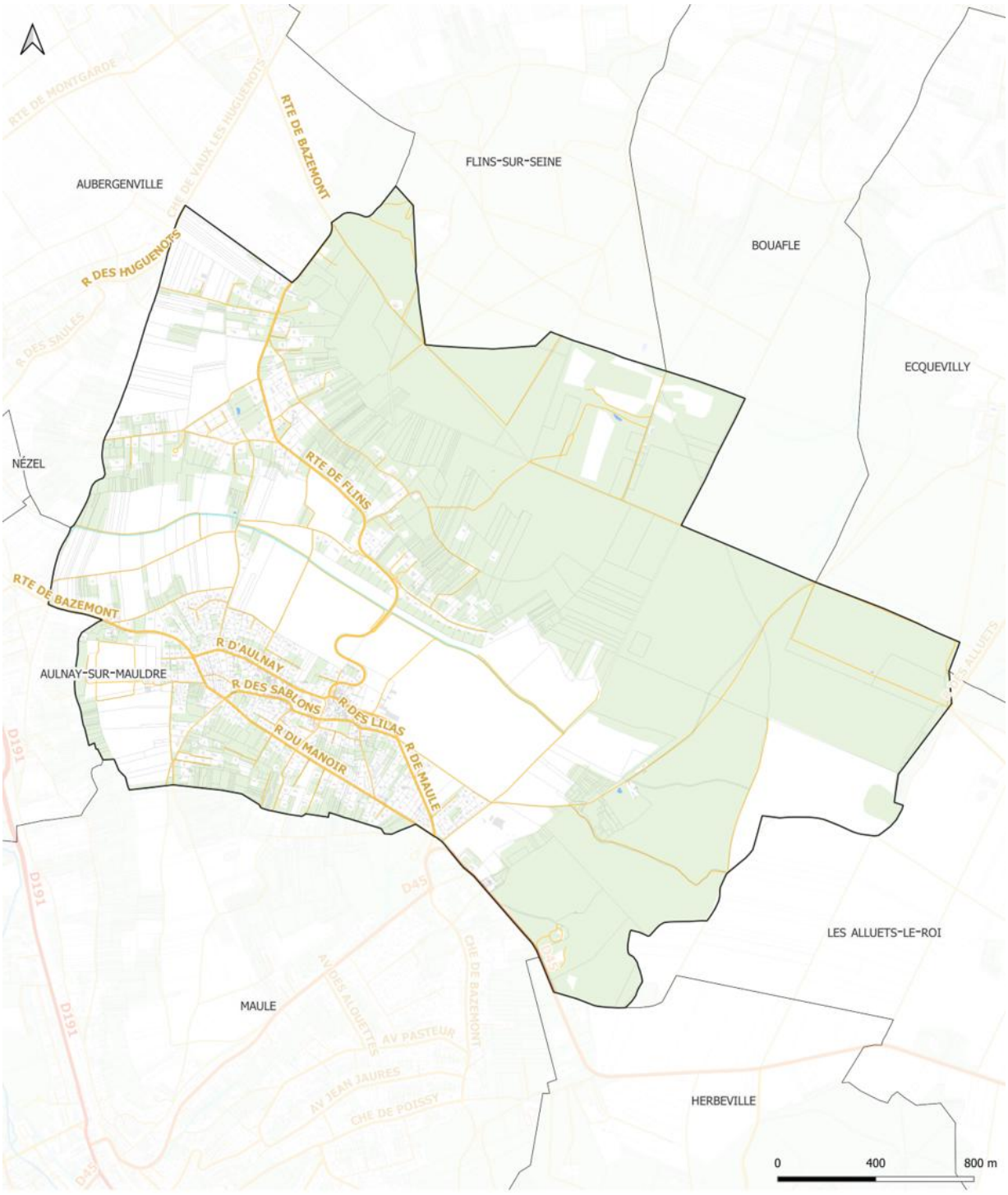
Grands axes départementaux et régionaux à proximité de Bazemont



Réalisation : Espace Ville

Le fonctionnement du réseau routier communal repose essentiellement sur des dessertes locales et communales, qui assurent les connexions internes et les liaisons vers les communes voisines. Les rues du Manoir, de Maule, d'Aulnay, des Lilas et des Sablons sont les routes principales au sein du centre-bourg. La route de Flins permet de desservir les différents hameaux de la commune.

Réseau routier principal



Réseau routier principal
Bazemont

Hiérarchisation du réseau routier basée sur le trafic et le rôle fonctionnel des voies
- Liaison d'importance régionale / inter-départementale
- Liaison d'importance départementale / intercommunale
- Liaison d'importance communale

Fond de plan
- Contour de la commune
- Limite des communes limitrophes
- Limite parcellaire
- Bâti
- Espace vert
- Hydrographie

Sources : BD Topo IGN, BNLC Point d'Accès National transport
Fond : Cadastre 2025, MOS 2025
Réalisation : 19 août 2026

Réalisation : Espace Ville

10.2 L'offre de transport en commun

L'offre de transports en commun de Bazemont repose principalement sur un **réseau de bus interurbains** intégré au **réseau Île-de-France Mobilités** et exploité par les opérateurs desservant le secteur de la vallée de la Mauldre. La commune bénéficie d'une **desserte** permettant de rejoindre les **pôles urbains** environnants, les **établissements scolaires** ainsi que les **principales gares du réseau** Transilien.

La commune dispose de **trois lignes de bus régulières**, assurant la connexion avec les communes voisines et plusieurs pôles d'échanges du territoire. Il s'agit notamment de la ligne 5314 (Maule – Saint-Germain-en-Laye), de la ligne 5341 (Mureaux – Noisy-le-Roi), et de la ligne 5484 (Verneuil-sur-Seine – Bazemont/Ecquevilly/Aulnay-sur-Mauldre), non fonctionnelle en période estivale. Ces lignes desservent **différents points d'arrêt** répartis sur le territoire communal, notamment aux abords du **centre-bourg** et des principaux **axes de circulation**.

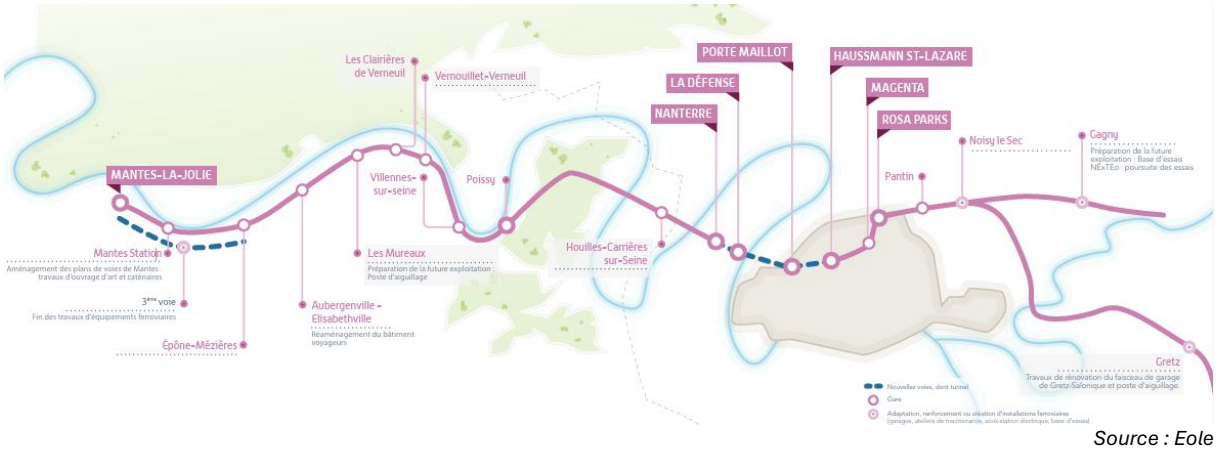
Ces dessertes assurent principalement des **fonctions de rabattement vers les gares ferroviaires**, **les établissements scolaires et les bassins d'emplois environnants**. Elles permettent également de rejoindre plusieurs communes de la vallée de la Mauldre et du nord des Yvelines. Toutefois, leur fréquence demeure relativement faible, avec des circulations majoritairement concentrées aux heures de pointe du matin et du soir, répondant principalement aux besoins scolaires et pendulaires.

Cependant, la commune ne dispose **d'aucune gare ferroviaire** sur son territoire. Elle dépend donc des gares situées dans les communes voisines pour l'accès au réseau ferré francilien. Les gares les plus utilisées sont notamment la gare de **Poissy** (RER A et Ligne J), accessible en 30 minutes en bus par la ligne 5314, et la gare **des Mureaux** (Ligne J), desservie en un peu moins de 30 minutes par le bus 5341 et la gare de **Maule**, accessible en 10 minutes depuis Bazemont avec le bus 5314.

Depuis Bazemont, il est ainsi possible de rejoindre la gare de **Paris-Montparnasse en environ une heure** via la gare de Maule, ainsi que la gare de **Paris-Saint-Lazare en près d'une heure** via la gare d'Épône-Mézières, ou encore la gare de Maule (Ligne N).

À partir de ces gares, Bazemont bénéficie d'une accessibilité satisfaisante vers plusieurs pôles majeurs du département et de la région. Mantes-la-Jolie est accessible en environ 30 minutes, tandis que Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines peuvent être rejointes en près de 45 minutes. Saint-Germain-en-Laye est accessible en environ 1 h 15 par les transports en commun. Cette situation permet à la commune de s'inscrire dans l'a**ire d'influence des principaux pôles d'emploi et de services** des Yvelines, malgré l'absence d'infrastructure ferroviaire directe sur son territoire.

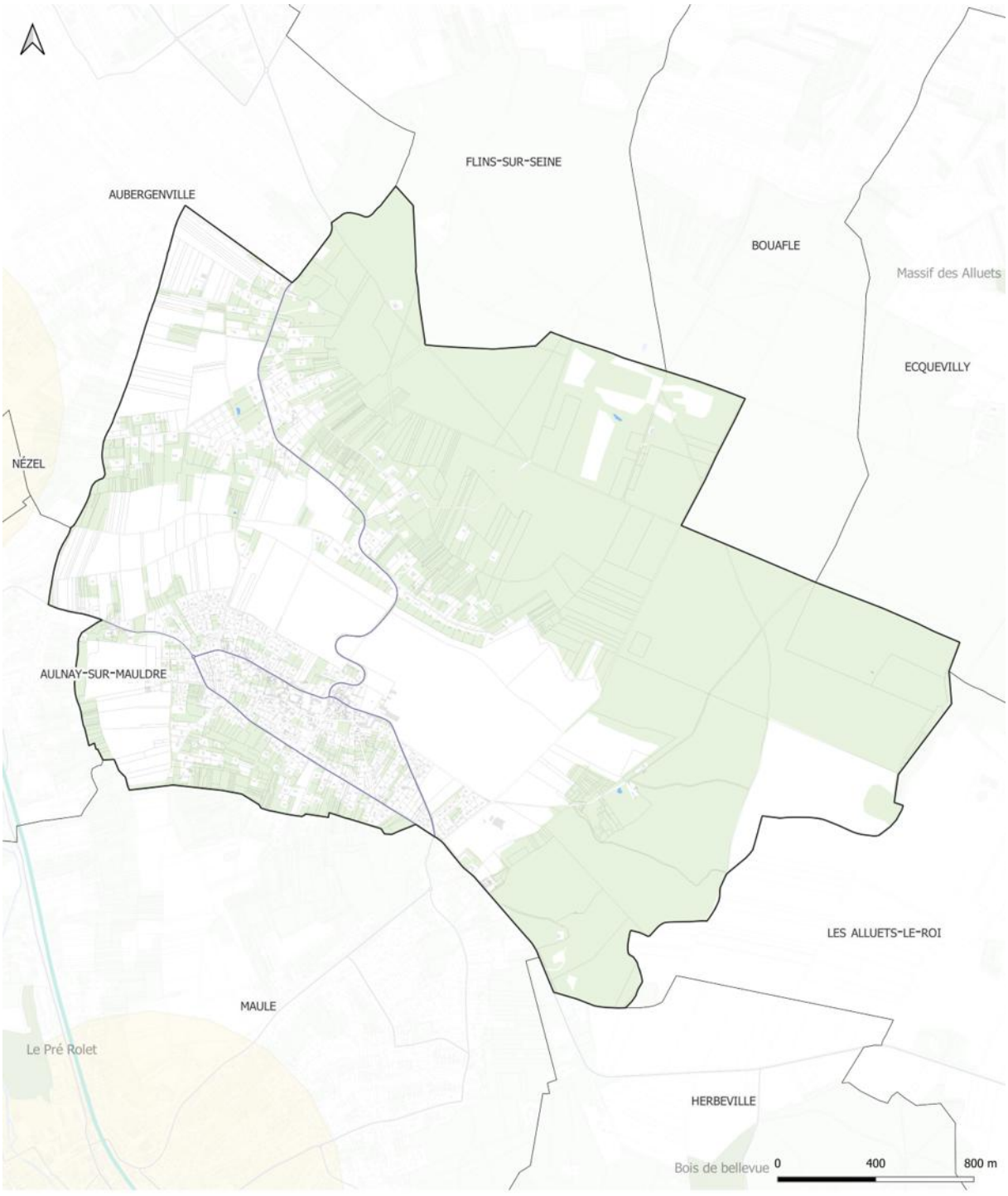
Tracé du prolongement du RER E vers l'ouest de Paris



Source : Eole

Par ailleurs, **Eole** – acronyme d'Est-Ouest Liaison Express – déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013, a pour objet le prolongement du RER E vers l'ouest. Après sa mise en service, le nouveau RER E sera la ligne la plus interconnectée d'Île-de-France, entre Tournan/Chelles à l'est (Seine-et-Marne) et Mantes-la-Jolie à l'ouest (Yvelines), en passant par Paris et la Défense (Hauts-de-Seine).

Les bénéfices seront directs pour les habitants de Bazemont avec une réduction des temps de trajet, une meilleure accessibilité à de grands bassins d'emploi et de meilleurs services aux voyageurs.



Carte de l'offre en transport en commun
Bazemont

Réseau de bus
Lignes de bus

Fond de plan
Contour de la commune
Limite des communes limitrophes
Limite parcellaire
Bâti
Espace vert
Hydrographie
Espaces verts structurants

Sources : Région IDF, IDF Mobilités
Fond : Cadastre 2025, IPR
Réalisation : 19 août 2026

Source : Espace ville

10.3 Le réseau de mobilités douces

Le réseau de mobilités douces de Bazemont s'appuie largement sur la trame historique des chemins agricoles et forestiers, progressivement intégrés dans les usages de déplacement quotidien et de loisirs. Ces itinéraires présentent une forte valeur paysagère et participent à la qualité du cadre de vie communal, en reliant les espaces urbanisés aux espaces agricoles et naturels.

Ces cheminements assurent des continuités piétonnes entre le centre-bourg, les hameaux et les espaces ouverts. Ils permettent également l'accès à certaines propriétés isolées et renforcent les liens entre les différentes entités du territoire communal. **Leur rôle est double : fonctionnel**, pour les déplacements de proximité, **et paysager**, en offrant des itinéraires de découverte du territoire.

Chemin de Renoulette



Chemin des Fonds



Chemin au sein du Bois du Domaine



Chemin Long



Chemin des Hauts du Bois de la Garde

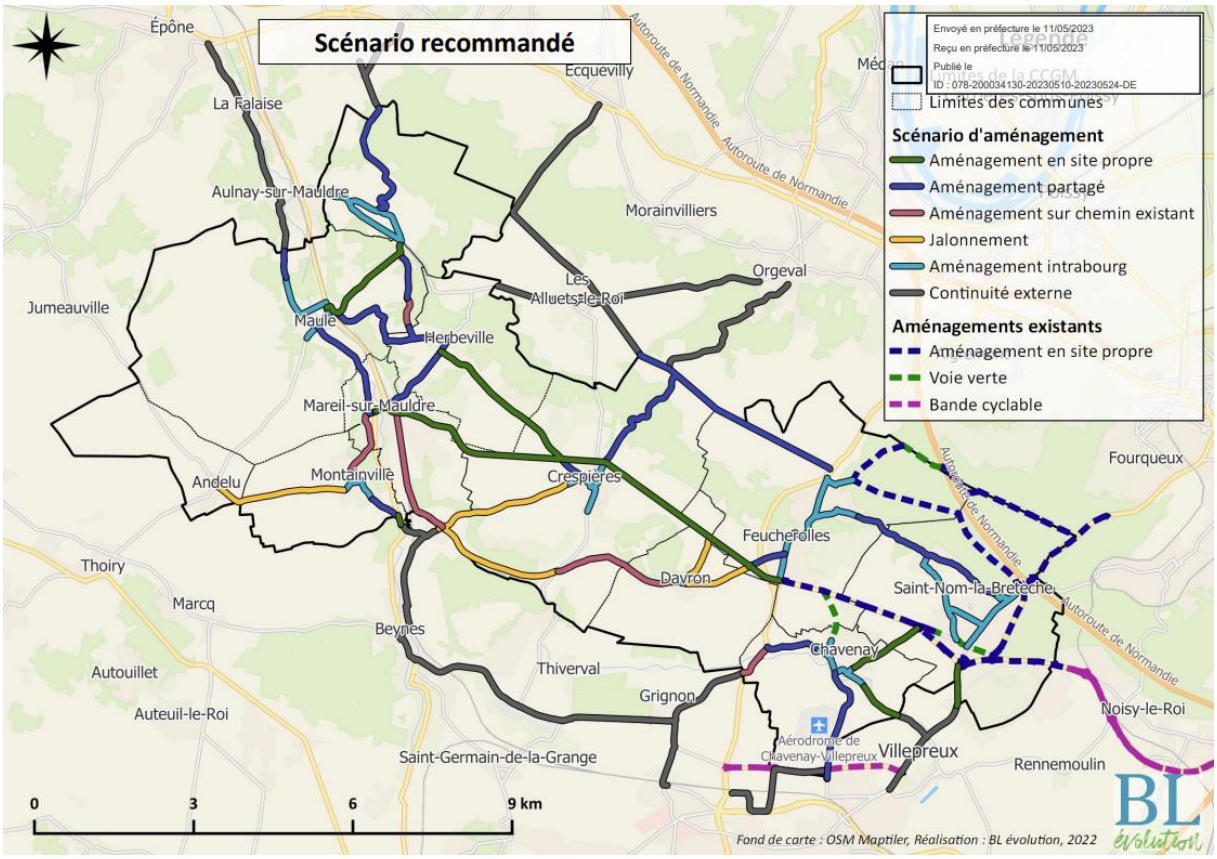


Chemin des Sables



Par ailleurs, la CC de Gally Mauldre a approuvé le 10 mai 2023 son **Schéma Directeur des liaisons douces** afin d'être en mesure de réaliser **60 kilomètres** d'aménagements à l'échelle intercommunale. Les différentes voies seront aménagées en site propre, sur des axes partagés, sur des chemins et enfin en jalonnement. L'objectif à terme est d'arriver à une **part modale du vélo à 12% d'ici 2030**. Dans ce cadre, Bazemont verra des **aménagements intra bourg** être réalisées sur son territoire ainsi que des **aménagements partagés Route de Flins** permettant de se connecter aux **hameaux de Saint Colombe et de la Vallée Rogère puis Aubergenville.**

Scénario d'aménagement approuvé dans le cadre du Schéma Directeur des Liaisons douces de Gally Mauldre



Source : Gally Mauldre

10.4 Les enseignements et enjeux

- **Renforcer l'offre de transports en commun et les connexions avec les gares environnantes**, afin de favoriser le report modal et de limiter la dépendance à la voiture individuelle.
- **Valoriser et développer les mobilités douces**, en s'appuyant sur le réseau de chemins existant et en améliorant les conditions de déplacement à vélo malgré les contraintes de relief et de voirie.
- **Poursuivre le développement des continuités cyclables à l'échelle intercommunale**, afin de renforcer les liaisons entre Bazemont et les communes voisines et de favoriser les déplacements du quotidien à vélo.

.

11 Les mobilités et stationnement

11.1 Les déplacements domicile-travail

À l'échelle de la commune de Bazemont, les déplacements quotidiens constituent un enjeu structurant du fonctionnement territorial. Selon les données INSEE (RP2023), **près de 90 % des habitants sont mobiles chaque jour dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, ce qui traduit une forte dépendance aux mobilités pendulaires, typiques des territoires périurbains franciliens.**

Ces déplacements sont très largement dominés par l'usage de la voiture individuelle, qui représente environ 79,7 % des trajets domicile-travail. Cette prédominance s'explique par le profil rural et résidentiel de la commune, l'éloignement relatif des principaux pôles d'emploi, ainsi que par une offre de transport collectif limitée en fréquence et en maillage.

Le taux de motorisation communal s'établit à 1,8 véhicule par ménage, ce qui reste inférieur à la moyenne de référence des communes rurales estimée à 2,3 véhicules par ménage. Cette donnée traduit une motorisation importante mais modérée au regard des territoires peu denses du même type.

Les transports en commun ne représentent ainsi que 13,3 % des déplacements quotidiens, principalement grâce aux lignes de bus assurant les liaisons vers les gares et les pôles scolaires du secteur.

Les modes actifs demeurent très marginalisés, avec seulement 1,4 % des déplacements effectués à pied, malgré une part non négligeable d'actifs travaillant sur la commune (environ 10,2 %). L'essentiel de ces actifs semblent travailler depuis chez eux puisque **2,6%** ne se déplacent pas pour se rendre au travail.

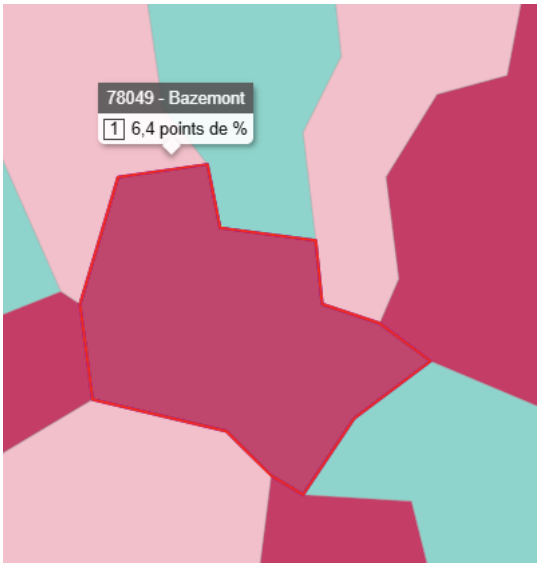
Ces constats soulignent un enjeu majeur pour la commune : la nécessité de **diversifier les solutions de mobilité** afin de **réduire la dépendance à la voiture individuelle** et d'améliorer l'accessibilité des différentes polarités du territoire.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2023

	Part
Pas de déplacement	2,6
Marche à pied (ou rollers, patinette)	1,4
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,5
Deux-roues motorisé	2,5
Voiture, camion ou fourgonnette	79,7
Transport en commun	13,3

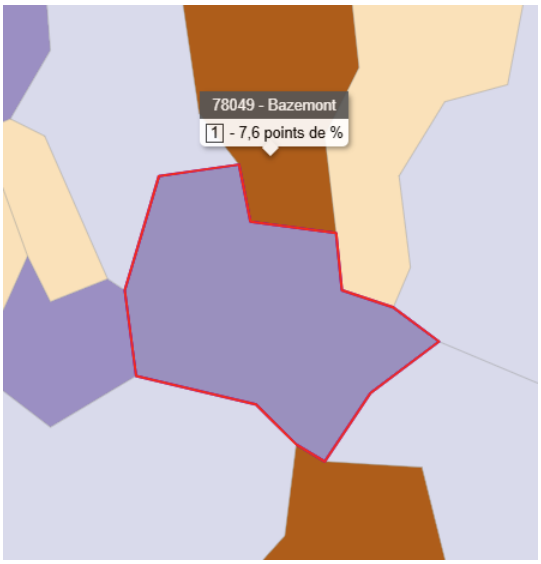
Source : Insee, RP2023 exploitation principale, géographie au 01/01/2026

Evolution de la part des déplacements domicile-travail en transports en commun entre 2016 et 2022 *Source :*



Observatoire des territoires

Evolution de la part des déplacements domicile-travail voiture entre 2016 et 2022



Source : Observatoire des territoires

Néanmoins, il est important de souligner que le recours aux transports en commun pour les déplacements domocile-travail a particulièrement **augmenté depuis 2016**, avec une hausse d'environ **6%** et une **baisse de l'usage de la voiture** de **7%,** témoignant d'une amélioration dans la limitation de la dépendance à ce moyen de transport.

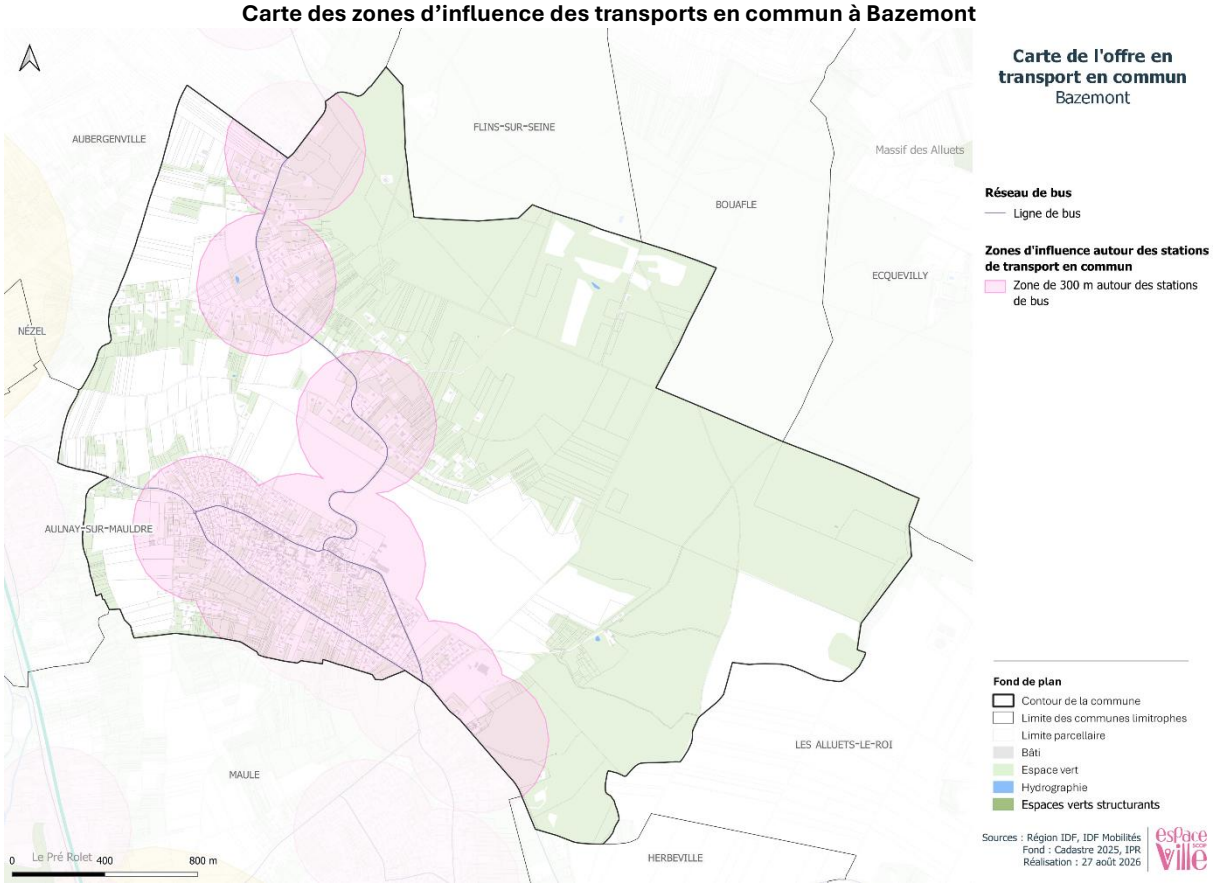
11.2 L'utilisation des transports en commun

L'usage des transports en commun demeure limité à Bazemont, en comparaison avec la place prépondérante de la voiture individuelle. Le réseau de bus existant assure une desserte du territoire, mais son efficacité reste contrainte par une organisation temporelle qui ne couvre pas de manière homogène l'ensemble des besoins de déplacement.

Toutefois, les zones d'influence des arrêts de bus couvrent bien l'ensemble du centre-bourg et des hameaux de la commune.

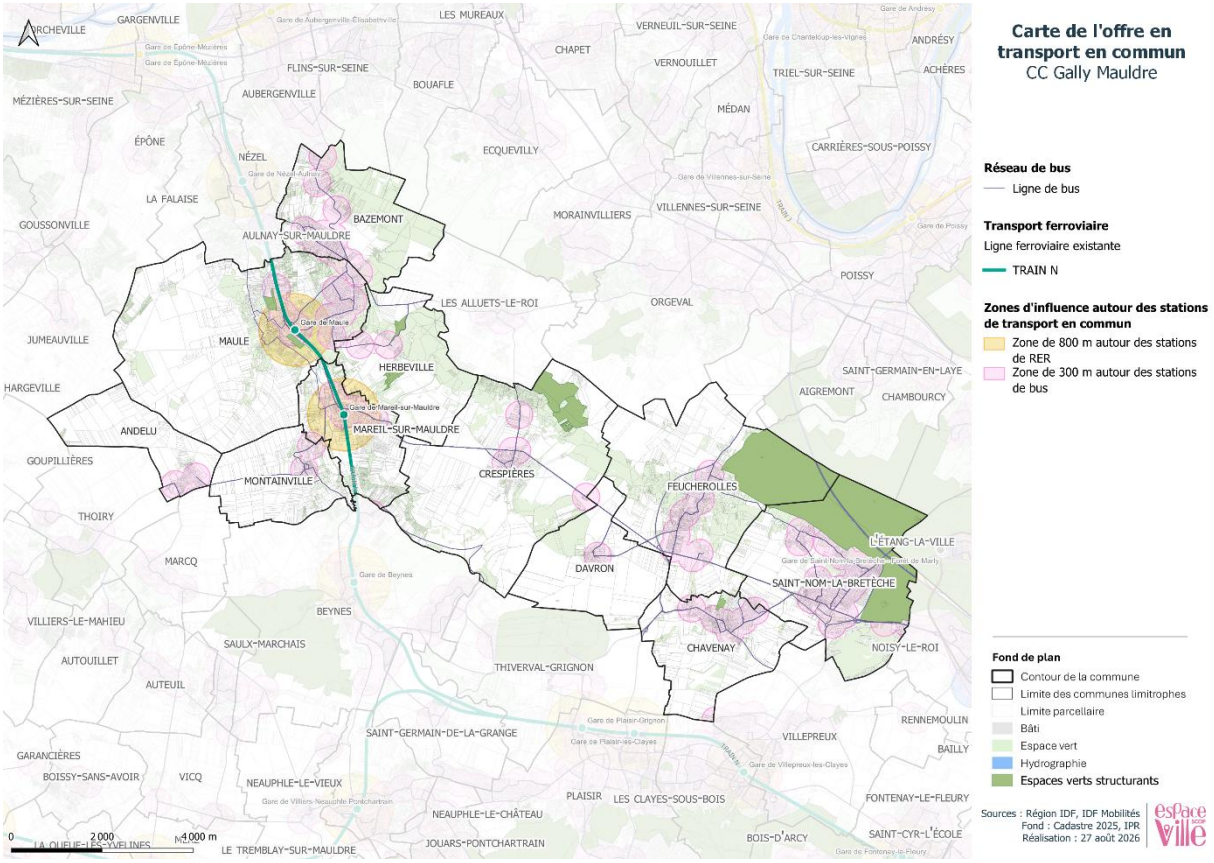
Cette faible utilisation des transports en commun peut donc s'expliquer à la fois par la configuration du réseau et les contraintes de fréquence, qui rendent l'offre moins compétitive que l'usage de la voiture individuelle, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Carte des zones d'influence des transports en commun à Bazemont



Réalisation : Espace Ville

Carte des zones d'influence des transports en commun de Gally Mauldre



Réalisation : Espace Ville

11.3 L'inventaire des capacités de stationnement public



Rue d'Aulnay



Rue des Sablons



Rue du Manoir

À Bazemont, les espaces publics n'ont pas été conçus pour accueillir le stationnement des voitures. Ainsi, malgré un marquage signalant des stationnements sur les axes routiers, les rues sont globalement assez étroites pour accueillir de manière sécurisée et accessible l'ensemble des usages (piétons, cyclables, routiers, stationnement), ce qui peut créer des conflits d'usage.

Stationnements longitudinaux dans le centre-bourg

Source : Google Maps

De plus, la commune ne comprend pas d'espace dédiée au stationnement permettant d'atténuer cette problématique. L'ensemble des équipements et services étant principalement localisés autour de l'église de Bazemont et compte-tenu de la dépendance accrue à l'automobile sur le territoire, les contraintes liées au stationnement sont accrues sur ce secteur de la commune.

La **structure ancienne du village limite fortement les capacités d'aménagement sans contraindre la circulation**. Aussi, ce stationnement longitudinal est globalement utilisé sans saturation majeure, à l'exception de situation ponctuelle (sortie des écoles, évènements culturels…). Le stationnement longitudinal contribue par ailleurs à une occupation diffuse de l'espace public.



Enfin, des phénomènes de stationnement non réglementé sont observés de manière ponctuelle, principalement dans les secteurs résidentiels en périphérie du centre. Ils résultent le plus souvent d'une logique de proximité et de recherche de stationnement au plus près du domicile, plutôt que d'une véritable pénurie structurelle de places. Ces situations restent globalement limitées et localisées.

Stationnements non réglementés

Source : Google Maps

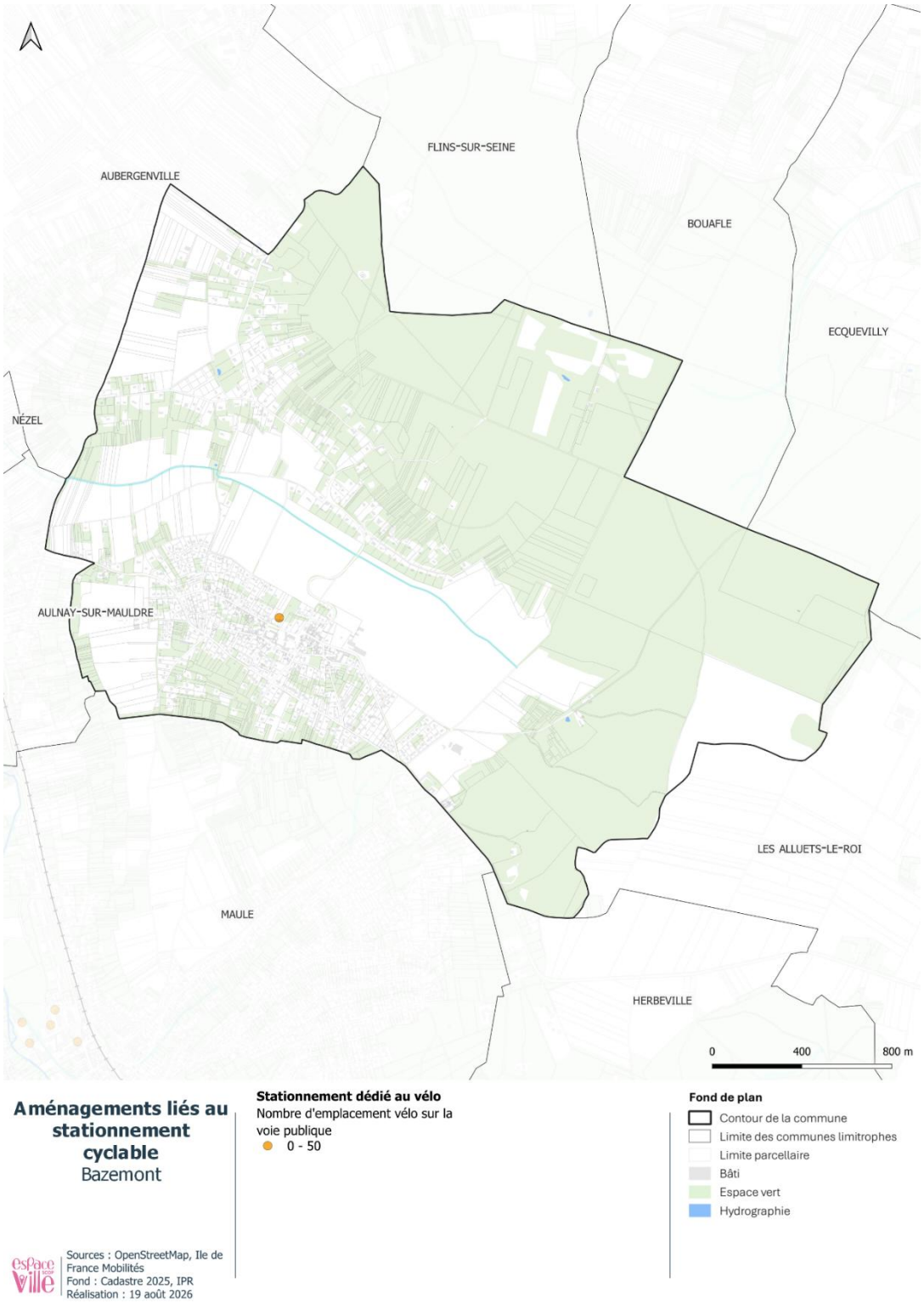
11.4 La mutualisation des places de stationnement

La question de la mutualisation des capacités de stationnement constitue un levier d'optimisation important dans une logique de sobriété foncière et de rationalisation des espaces publics. Néanmoins, **Bazemont ne présentant aucun**

espace complètement dédié au stationnement. Cette mesure ne peut être envisagée pour le moment sur le territoire.

11.5 Le stationnement vélo

Un seul emplacement vélo est localisé sur la voie publique à Bazemont, à proximité du parc du Château. Le recours à



ce moyen de transport reste très limité sur la commune et peu d'aménagements ont été réalisés dans le développement de cette pratique.

Réalisation : Espace Ville

11.6 Les enseignements et enjeux

- **Réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements du quotidien**, en renforçant les alternatives à la voiture individuelle et en améliorant notamment l'offre et les fréquences des transports en commun.

- **Structurer un réseau cyclable sécurisé et continu à l'échelle communale et intercommunale**, afin de favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

- **Adapter l'offre et l'organisation du stationnement aux contraintes du centre-bourg**, en améliorant l'accessibilité aux équipements et services tout en tenant compte des spécificités du tissu urbain ancien.

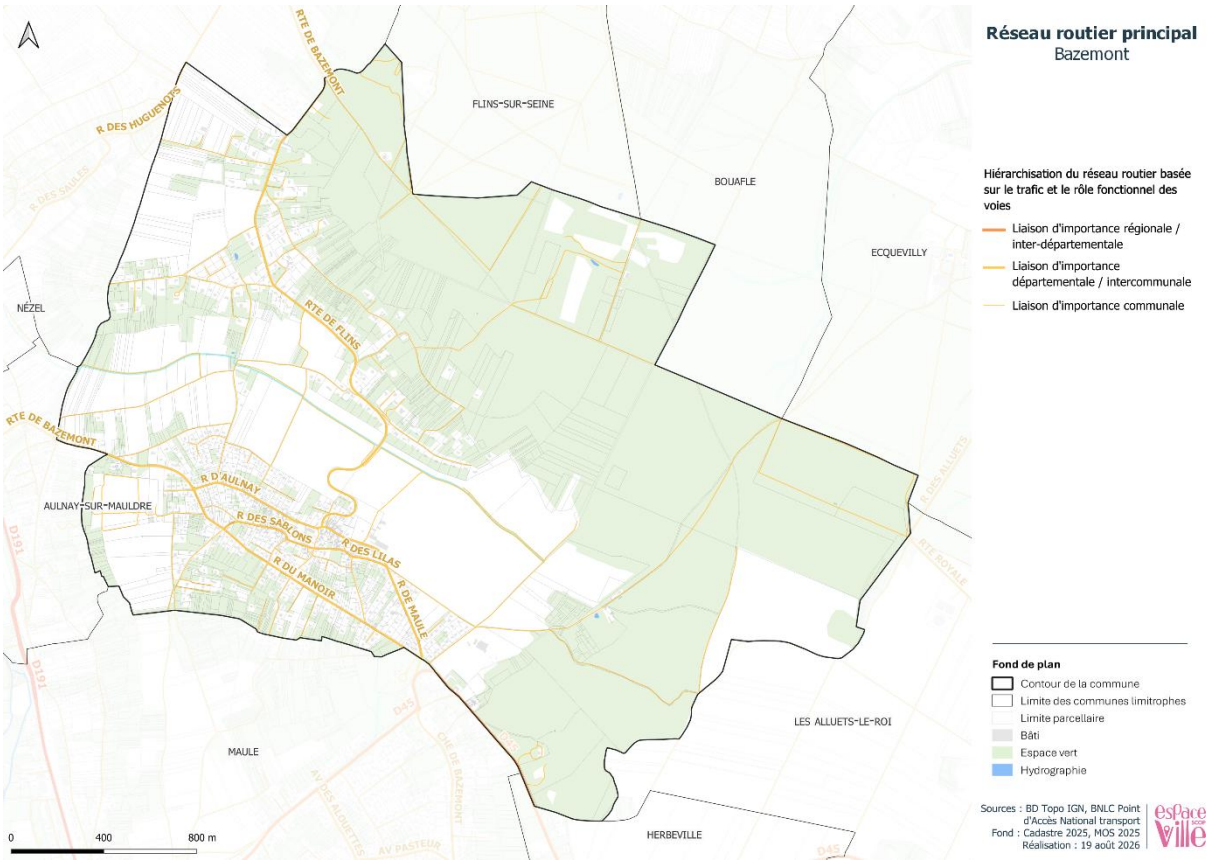
- **Requalifier les espaces publics du centre-bourg en conciliant stationnement, mobilités actives et accessibilité**, afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, tout en renforçant la qualité du cadre de vie

12 Fonctionnement urbain

12.1 Qualité des espaces et accessibilités

Le tissu urbain de Bazemont s'est historiquement structuré autour des rues d'Aulnay, des Lilas et des Sablons et étendu par la suite autour de la rue du Manoir. Cette organisation linéaire et radiale du village reflète un développement progressif, en lien avec les infrastructures de voirie et les logiques **d'implantation traditionnelle des bourgs ruraux**.

Cette **structuration historique** non organisée pour les usages contemporains influent directement sur l'accessibilité du centre-bourg. Bien que celui-ci soit desservi par différentes voiries, les **rues étroites** couplés aux **stationnements longitudinaux** ne facilitent pas la circulation au sein du village et peut créer des conflits d'usages entre automobilistes, cyclistes et piétons. L'aménagement des espaces publics à ce jour ne permet en effet pas un déplacement sécurisé et aisé des piétons et cyclistes malgré une proximité des différents équipements de la commune. L'absence de trottoirs continus et de liaisons douces sécurisées **fragilise les déplacements de proximité et limite les connexions entre les différents quartiers de la commune**.



Traitement : Espace Ville

Dans ce contexte, **l'amélioration de la qualité des espaces publics et des conditions de circulation constitue un enjeu central du fonctionnement urbain futur, visant à concilier fluidité des déplacements motorisés, sécurité des mobilités actives et amélioration globale du cadre de vie**.

Par ailleurs, l'îlot regroupant l'église Saint-Illiers, le château et le groupe scolaire communal constitue un véritable espace de centralité et de convivialité au cœur du centre-bourg, support des pratiques quotidiennes et des rencontres

entre habitants. Cet îlot joue un rôle structurant dans la vie locale. Toutefois, **aucune place publique ou aménagement spécifique ne permet à ce jour d'identifier clairement la centralité de Bazemont**.

Eglise Saint-Illiers - Bazemont



Source : Google Maps

Un second lieu se distingue également comme un espace de convivialité : il s'agit d'un complexe d'équipement, situé au cœur du centre-bourg, regroupant le restaurant scolaire, la salle de la Comédie, les terrains de tennis et le parc du château. A proximité immédiate de la mairie, il représente un pôle central et structurant dans la vie de la commune.

Vue aérienne sur le pôle d'équipement de Bazemont



Source : Google Maps

Ces équipements sont accessibles à pied, à l'aide d'un passage depuis la rue d'Aulnay, en face de la mairie, ou par voiture par le Chemin du Parc. Cependant aucun stationnement spécifique dédiés à l'ensemble de ces équipements n'est prévu.

Fonctionnement urbain du centre-bourg



12.2 Les entrées de village

Bazemont est composé de plusieurs entrées de bourg, ce sont plus précisément les secteurs de la commune où apparaissent les premières structurations urbaines. Elles donnent la première image de la commune lorsque l'on y entre ou sort. Les entrées de village présentent des enjeux paysagers et identitaires, mais également de circulation : ce sont des points d'entrées/sorties des secteurs urbains.

Identification des entrées de village de Bazemont



Traitement : Espace Ville

Entrée Nord– Route de Flins



Source : Google Maps, Avril 2026

L'entrée de bourg Nord, Route de Flins, marque la **coupure avec la vallée de la Rouase**, essentiellement constituée des pâtures des centres équestres. **Aucun traitement paysager** particulier n'a été mise en œuvre sur cet accès, mais sa localisation, en hauteur du coteau, permet d'avoir **une vue dégagée sur le grand paysage de la commune** qui se suffit à lui-même, structurée par la vallée et les massifs boisés des coteaux nord. Une attention fine a été portée sur **l'accessibilité de cette entrée de bourg pour les piétons** avec la création d'un trottoir tout au long de la route de Flins permettant de relier le bourg au hameau de la Vallée Rogère.

Entrée Est – Route des Alluets – D45



Source : Google Maps, Avril 2026

L'entrée Est de la commune, Route des Alluets, est la **vitrine principale de Bazemont** ; elle est le seul accès depuis la D45 et la principale entrée depuis le centre-bourg de Maule. L'installation des différentes signalisations et panneaux en témoignent également. En supplément de sa fonction de vitrine, cette entrée de village accueille également un **arrêt de bus**. **Aucun traitement paysager spécifique** n'a été mis en œuvre pour cette entrée de village. Cette entrée se situe en haut du côté permettant ainsi une vue assez dégagée sur les premières habitations du village.

Entrée Ouest - Route d'Aulnay



Source : Google Maps, Avril 2026

L'entrée Ouest, Route d'Aulnay, est la principale entrée depuis Epône et l'A13. Contrairement aux deux autres entrées majeures de la commune, cet **accès est davantage encaissé**. Il est longé par des **terres pleins boisés** marquant la **qualité rurale** de Bazemont. Des **signalisations** ont été mises en place afin **d'encadrer la vitesse** de cet accès et pour **marquer le passage de piétons**. **Aucun traitement paysager** spécifique n'a été réalisé.

12.3 Les coupures urbaines

Bazemont s'est historiquement développé en fonction de la **topographie singulière** de la commune. Le territoire est en effet marqué en son centre par la **vallée de la Rouase**, propice à l'exploitation des **terres agricoles**. Les constructions se sont ainsi développées sur les **deux coteaux** de la commune, en premier lieu le coteau sud, où se situe aujourd'hui le centre-bourg, puis le coteau nord avec les hameaux de Saint Colombe et de la Vallée Rogère. Ces derniers se sont constitués entre la Rouase et le **Bois du Domaine**, lui-même rattaché à la forêt des Alluets.

Ainsi, les coupures urbaines de Bazemont sont essentiellement provoquées et marquées par le **grand paysage** du territoire et **sa géographie**.

Vue aérienne du territoire communal de Bazemont



Source : Google Maps

Toutefois, les **hameaux de la commune et le centre-bourg**, bien que coupés géographiquement, restent **interconnectés**. La route de Flins, notamment, a été aménagée de trottoirs et passages piétons du centre-bourg jusqu'à Saint Colombe permettant une **circulation sécurisée des piétons**. De plus, divers **itinéraires pédestres** existent grâce aux différents chemins de la commune.

Route de Flins





Chemin de la Pie

Source : Google Maps

12.4 Les enseignements et enjeux

- **Proposer des aménagements qualitatifs des espaces publics qui permettraient de renforcer l'attractivité du cœur de village,** d'affirmer sa fonction de centralité et de créer un cadre de vie cohérent avec son caractère patrimonial.

- **Réorganiser et optimiser l'offre de stationnement**, en développant des solutions adaptées et mutualisées permettant de répondre aux besoins des habitants et visiteurs tout en limitant les conflits d'usage et en valorisant les espaces publics.

- **Requalifier et valoriser l'entrée Est de la commune**, véritable porte d'entrée et vitrine de Bazemont, afin de renforcer son intégration urbaine et paysagère ainsi que l'image du village.