

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME DU TERRITOIRE DE LAISSAC

Plan Local d'Urbanisme

Approuvé le : 14 janvier 2010

Exécutoire le: 22 février 2010

VISA

Date:

**Le Maire,
Claudes Salles**



1^{ère} Modification

Modifications - Révisions allégées - Mises à jour

- Modification simplifiée n°1 approuvée le 09 avril 2010
- Modification simplifiée n°2 approuvée le 27 février 2017
- Modification n°1 approuvée le 05 juillet 2017

**Orientations d'aménagement et
de programmation**

3.2

P

réambule

Conformément au code de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme peut prévoir des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

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

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Couvrant un ou plusieurs quartiers ou secteurs du territoire, les Orientations d'Aménagement et de Programmation édictées, se conjuguent avec les règles issues du règlement sur les mêmes quartiers ou secteurs. Orientations d'Aménagement et de Programmation et règlement peuvent ainsi être utilisés de manière complémentaire ou alternative pour définir un même projet ou opération sur un quartier ou un secteur donné.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité.

La municipalité de Laissac a souhaité utiliser cet outil pour encadrer les projets qui pourraient émerger sur les secteurs de développement potentiels définis par le Plan Local d'Urbanisme. Ainsi, des Orientations d'Aménagement et de Programmation ont été établies à l'échelle de la commune de Laissac, pour les secteurs suivants:

- Zone 1AU, Les Garrigues,
- Zones 2AU, Les Landes,
- Zone Ux, Pré-Long,
- Zone 1AUx, Les Combes
- Zone 1AU, Le Barthas et Zones Ub du bourg de Laissac : secteurs urbains pour lesquels sont imposées des opérations

d'aménagement d'ensemble
Sont développées dans ces Orientations d'aménagement et de Programmation: l'intégration, voire la préservation, des masses végétales (haies bocagères, boisements, etc.), la prise en compte des problématiques d'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement, la desserte par les réseaux, l'insertion, voire l'implantation du bâti, etc. (cf. Annexe 1 - Quelques conseils pour tendre vers une implantation et une conception qualitatives des constructions)

L'ensemble de ces thèmes est mis en oeuvre, en cohérence avec les objectifs affichés au travers du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

La modification n°1 du PLU a eu pour effet :

- *la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur la zone 1AU des Garrigues et sur la zone Ux du Pré-Long ;*
- *la création d'une OAP afin d'imposer un objectif de densité pour l'aménagement de grandes parcelles, située au sein de la zone Ub du bourg de Laissac ainsi que sur la zone 1AU du Barthas.*

Les OAP du PLU actuellement en vigueur, ont été maintenues en l'état dans la modification n°1 du PLU.

Principes généraux

Programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation «peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants».

Préservation des paysages et de l'environnement

La végétation est un marqueur fort du paysage et participe directement à l'identité du site. Sur les secteurs concernés, les haies bocagères sont particulièrement présentes, y compris et surtout celles composées d'arbres de haute tige. La préservation de cette trame paysagère existante est donc recommandée pour diverses raisons :

- son rôle biologique et écologique, en tant que corridor (systèmes d'échanges pour la faune et la flore, un rôle de refuge, d'alimentation, de reproduction ou de nidification)
- son rôle environnemental: lutte contre l'érosion des sols, infiltration des eaux de ruissellement, protection contre le vent, bois de chauffage, etc
- son rôle paysager, en tant qu'élément caractéristique du paysage du territoire, facilitant l'intégration des constructions dans le site.

Dans le cadre d'objectifs de renforcement du réseau de haies existantes, les nouvelles haies devront impérativement être composées

de multiples essences locales et adaptées au contexte pédo-climatique du territoire.

La prise en compte de l'environnement passera également par des principes d'aménagement intégrant la gestion des eaux pluviales et favorisant au maximum leur infiltration.

Il s'agit de réduire le ruissellement en ayant recours à des techniques visant à se rapprocher le plus possible du cycle naturel de l'eau, en utilisant des matériaux poreux et non étanches, facilitant ainsi l'infiltration diffuse des eaux pluviales. Dans le cas où l'infiltration serait impossible, d'autres techniques sont envisageables comme le stockage avant rejet à débit limité vers un ruisseau ou, à défaut, vers le réseau d'assainissement collectif.

Les dispositions à mettre en place sont généralement simples : fossé, noue, tranchée de rétention... Parfois plus complexes : stockages sur toiture ou dans des bassins de rétention...

Vers un réseau de circulation continu et hiérarchisé

De manière générale, le principe de réseau de voiries projeté prolonge et renforce le maillage existant en s'inscrivant le plus possible sur les courbes de niveau. Une hiérarchie de voies a été recherchée pour assurer une meilleure lisibilité de l'espace public et favoriser la mixité des usages (voie de transit, voie de desserte,

voie piétonne). Cette organisation concourt directement au maintien et à la création d'une perméabilité pour les piétons et les automobilistes en direction des principaux équipements et services de la commune, entre les quartiers et en direction des espaces naturels.

Les tracés décrits ci-après restent néanmoins des schémas de principe (à l'exception de ceux également traduits par des emplacements réservés dans les documents graphiques), ils ne figent en rien l'implantation des voiries ou aménagements mentionnés; leur localisation définitive devant être affinée suite aux conclusions d'études précises (ex: levés topographiques, etc.).

Afin d'assurer une certaine homogénéité de la voirie communale, la bande de circulation de chacune des voies créées devra comporter une largeur minimale de 5.5m; les accotements et aménagements doux seront à adapter aux besoins spécifiques du secteur. Le revêtement de chaussée sera prévu en enrobé.

Les aménagements et équipements à prévoir, au sein des secteurs faisant l'objet d'OAP

• Point de collecte des déchets:

Chaque secteur prévoira un ou plusieurs points de collecte, dont la situation sera au plus proche du réseau principal de circulation et sera adaptée aux engins de collecte et pré-

vue de façon à éviter leur manoeuvre.

- Eclairage public (ou collectif)

Sera prévu un système d'éclairage faible consommation, permettant la gestion de plages horaires hebdomadaires, et dont l'aspect sera en cohérence avec le mobilier urbain communal.

- Stationnement public et / ou collectif

Il sera prévu à raison de deux places de stationnement par logement créé. Son traitement de surface ne devra pas être imperméabilisé.

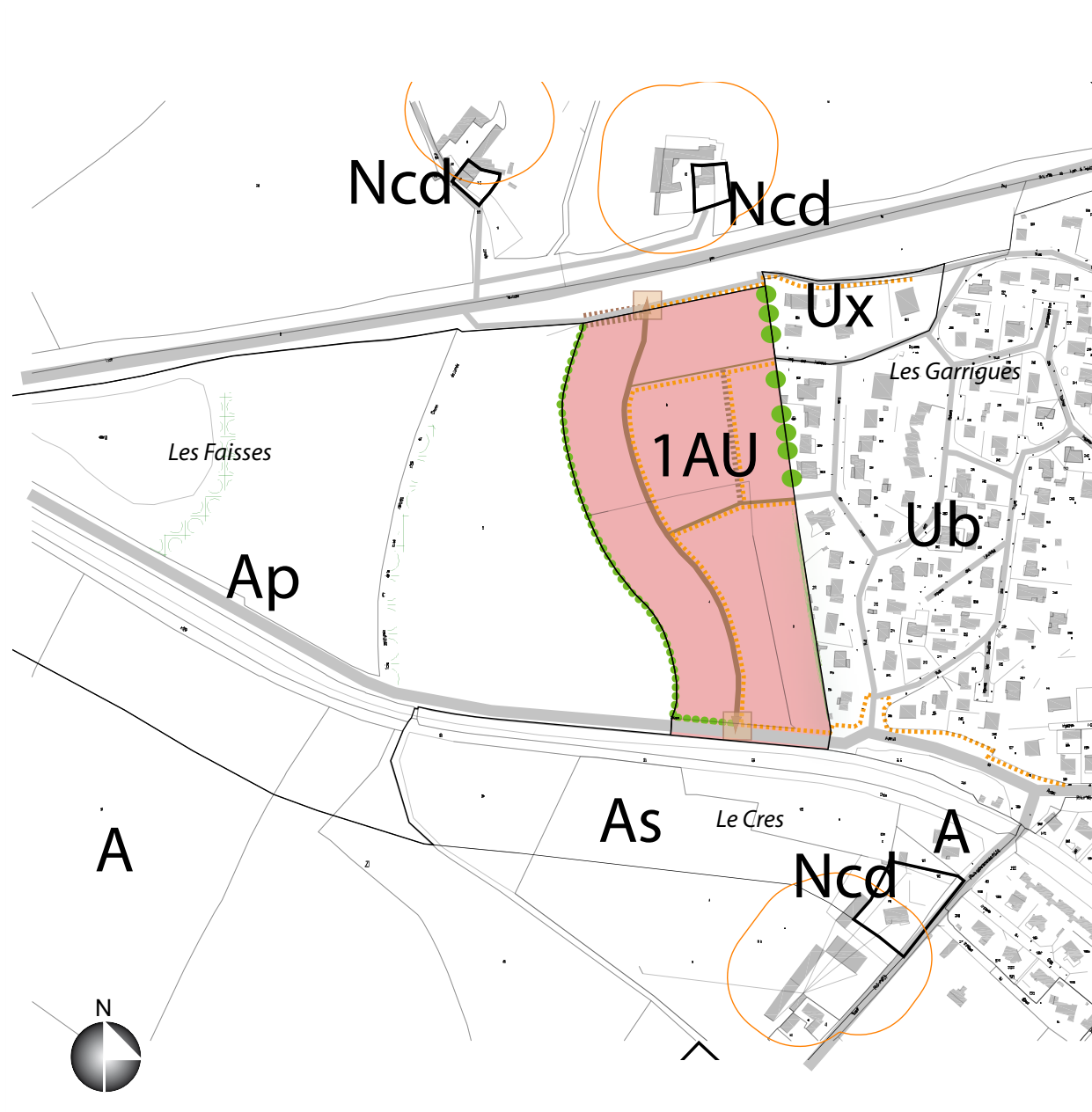
- Espace public / collectif

Certains secteurs prévoiront l'aménagement d'un (ou plusieurs) espace(s) public(s) / collectif(s), de type: aire de jeux, espace de rencontre. Le programme et la dimension de cet (ces) espace(s) sera adapté au besoin du secteur et tiendra compte des aménagements existants sur les espaces voisins. L'aménagement de cet (ces) espace (s) devra être prévu de façon à limiter l'imperméabilisation des sols.

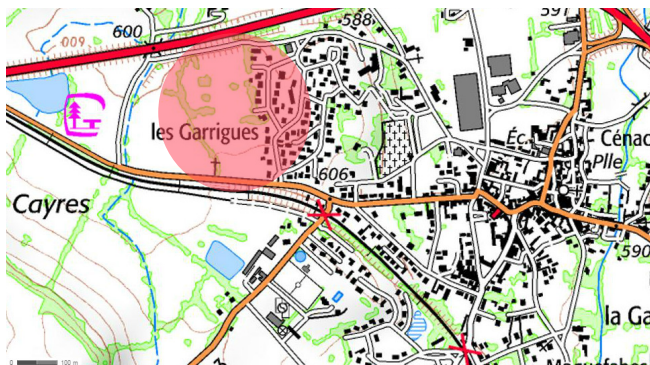
Zone 1AU - Les Garrigues

ZONE 1AU DE "GARRIGUES" - BOURG DE LAISSAC

-  Secteur à urbaniser, sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à vocation d'habitat, à court ou moyen terme (zone 1AU)
- Circulation et desserte**
 -  Voirie principale de desserte à créer - positionnement de principe, adaptable selon le projet
 -  Accès (nombre d'accès non défini) ou desserte secondaire - positionnement de principe, adaptable selon le projet
 -  Carrefour à aménager
 -  Cheminement piétonnier à créer ou renforcer
- Environnement et paysage**
 -  Limite topographique, talus et rupture de pente
 -  Plantation à réaliser ou renforcer, soit :
 - afin de créer un espace tampon
 - afin de créer un écran visuel
 - afin de renforcer l'existant
 -  Trame bocagère existante/arbre isolé existant à préserver, sans pour autant compromettre l'aménagement de la zone (voie, cheminement piétonnier...).
- Autre**
 -  Espaces Boisés Classés
 -  Voirie de circulation ou de desserte existante
 -  Bâtiments agricoles et périmètres de réciprocité associés



Zone 1AU - Les Garrigues



Situation (environ 5,38 ha en zone 1AU)

Ce secteur se situe en limite nord-ouest du bourg de Laissac. Ce secteur situé entre la RN 88 et l'avenue de Rodez s'inscrit en continuité du lotissement des Garrigues.

L'aménagement de ce secteur conjuguera et/ou s'accompagnera des problématiques d'écriture d'une transition qualitative avec l'existant, d'enjeux paysagers et notamment environnementaux.

Forme d'urbanisation et densité de logements

Au sein de la zone 1AU, les constructions seront autorisées sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble (cf- article 1AU2 du règlement).

Ces opérations d'aménagement d'ensemble répondront au principe de densité de logements suivants: permettre à minima la création de 10 logements à l'hectare, hors foncier nécessaire aux équipements publics; et sous conditions des capacités d'infiltration des eaux pluviales (ou des réseaux existants ou prévus)

et des capacités d'assainissement (ou des réseaux existants ou prévus); conformément à la réglementation en vigueur.

Paysage et environnement (principes)

Il s'agit d'un espace présentant de larges dimensions, en bordure de l'avenue de Rodez.

Cet ensemble fonciers (parcelles ZI4, ZI 5 et ZI6) est aujourd'hui composé de prairies naturelles. Ce secteur est délimité par des arbres, haies ou portions de haies, pour lesquels la conservation est préférable.

Dans le cas de plantations nouvelles, celles-ci seront composées d'essences locales.

Circulation et déplacements (principes)

L'un des principes de base de la présente réflexion vise à concevoir un maillage viaire cohérent et respectueux de l'existant. Néanmoins, il s'agit également de composer avec l'existant.

Au droit de la zone 1AU, seront privilégiés des accès directs à la voirie existante ; ces accès seront de préférence groupés (deux par deux au minimum). Cette orientation vise à composer et qualifier les voies existantes, en privilégiant une orientation sur rue, sans pour autant exclure une orientation bioclimatique.

De préférence, l'aménagement d'un dégagement sera privilégié afin de permettre l'arrêt d'un véhicule au droit de chaque accès privatif (hors accès piétons), aménagement visant à supprimer tout empiètement de véhicules à l'arrêt sur l'emprise publique.

Les carrefours à aménager sur l'avenue de Rodez et sur la rue des Garrigues permettront la desserte interne du secteur, en complément des jonctions possibles au réseau existant (lotissement des Garrigues).

Outre l'aménagement des carrefours, la desserte du secteur passera également par le prolongement des voies de circulation et de desserte existantes. La continuité des voies de desserte est un principe majeur à mettre en oeuvre.

Depuis les futures voies de desserte, les accès seront de préférence groupés (deux par deux au minimum). De même, l'aménagement d'un dégagement sera privilégié afin de permettre l'arrêt d'un véhicule au droit de chaque accès privatif (hors accès piétons), aménagement visant à supprimer tout empiètement de véhicules à l'arrêt sur l'emprise publique.

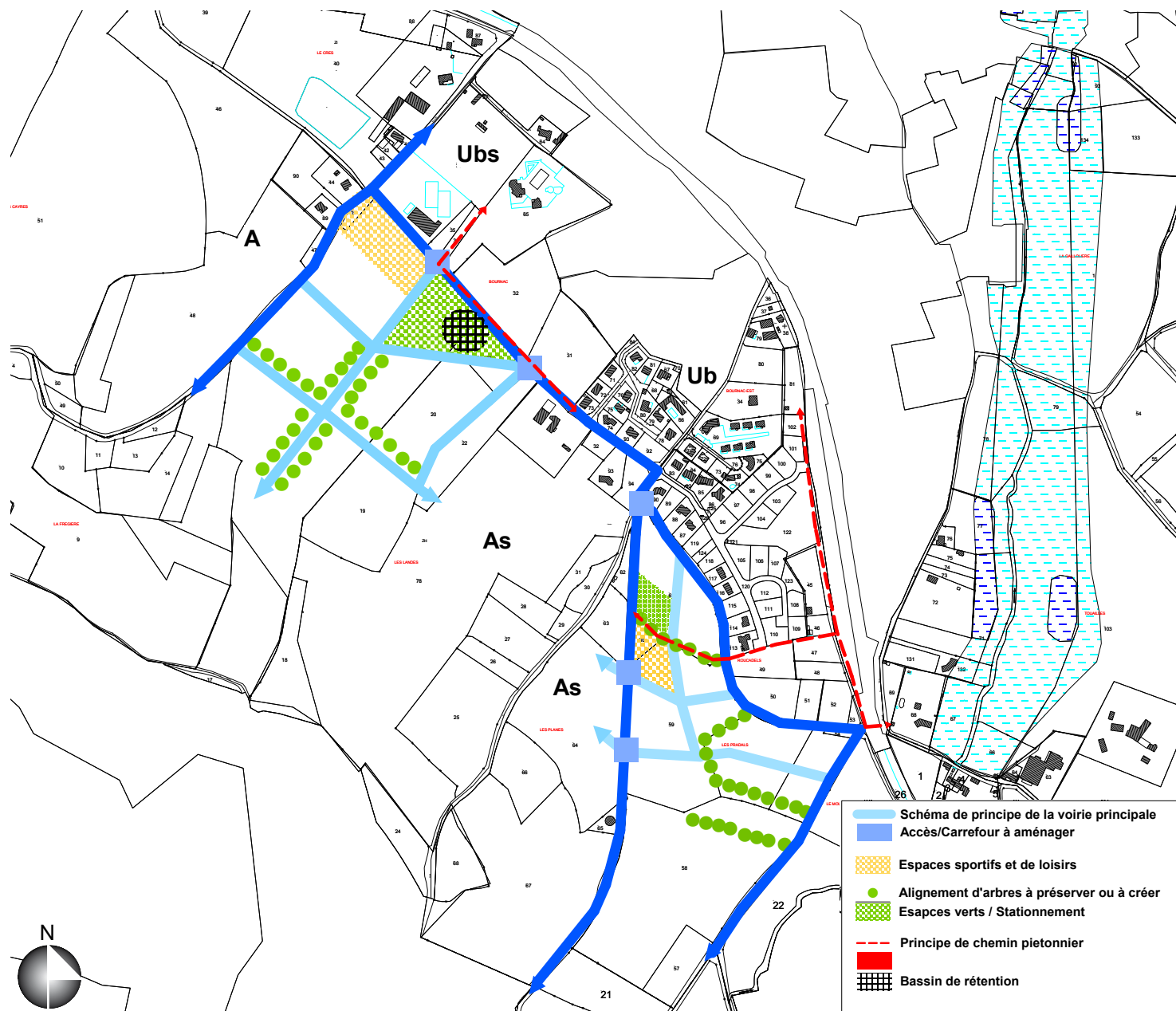
Cependant, il est précisé que, dans le cas d'une assiette constructible bordée par deux voies, sera privilégié l'accès s'inscrivant dans une logique optimale en termes de sécurité routière.

Tout accès sera cependant interdit au droit du carrefour.

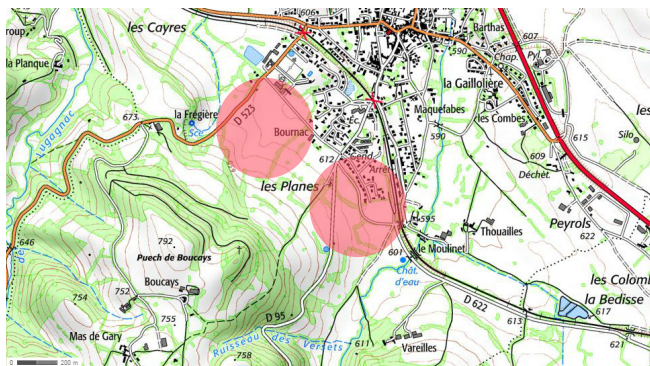


Vue depuis l'avenue de Rodez

Zones 2AU - Les Landes



Zones 2AU - Les Landes



Situation (environ 19 ha d'espaces libres en zone 2AU)

Ce secteur englobe deux zones 2AU, répondant à la volonté politique de proposer des zones urbaines ouvertes à l'urbanisation à long terme.

Ces zones 2AU, d'une superficie d'environ 19 hectares, sont en continuité d'espaces déjà urbanisés. Ces zones constituent donc un prolongement et une poursuite de l'urbanisation récente du bourg de Laissac, vers le sud.

Les orientations d'aménagement proposées visent à insérer cette future urbanisation en continuité de la zone Ub et dans le respect du paysage naturel et environnemental.

Une zone As se situe entre les deux zones 2AU. Ce secteur est destiné à être urbanisé à très long terme ; aucune construction n'y est envisageable à ce jour. En ce sens, les orientations anticipent le développement de ce secteur dans l'optique de créer un lien futur entre les deux zones.

Paysage et environnement (principes)

La végétation est un marqueur fort du paysage et participe directement à l'identité du site. Sur la zone 2AU à l'est, les haies bocagères sont particulièrement présentes. La préservation de cette trame paysagère existante est donc recommandée. Dans le cadre d'objectifs de renforcement du réseau de haies existantes, les nouvelles haies devront impérativement être composées de multiples essences locales.

Afin de permettre un cadre de vie agréable, des espaces de socialisation vont être aménagés : espaces collectifs, espaces verts, espaces de loisirs et sportifs.

Circulation et déplacements (principes)

De manière générale, le réseau de voirie projeté prolonge et renforce le maillage existant en s'inscrivant le plus possible sur les courbes de niveau. Une hiérarchie de voies a été recherchée pour assurer une meilleure lisibilité de l'espace public et favoriser la mixité des usages (voie de transit, voie de desserte, voie piétonne).

Cette organisation concourt directement au maintien et à la création d'une perméabilité pour les piétons et les automobilistes en direction des principaux équipements et services de la commune, entre les quartiers et en direction des espaces verts. Les liaisons douces sont donc favorisées.

Compte tenu des aménagements existants et de la situation des zones 2AU en bordure de RD, des aménagements visant à renforcer la desserte du secteur sont à prévoir : élargissement et création de voies, aménagement de carrefour... Les accès directs sur les RD sont minimisés.

L'extension de l'urbanisation à plus long terme a été prise en compte par la projection de voirie en attente.



Zone 2AU - Secteur Sud-Ouest du bourg



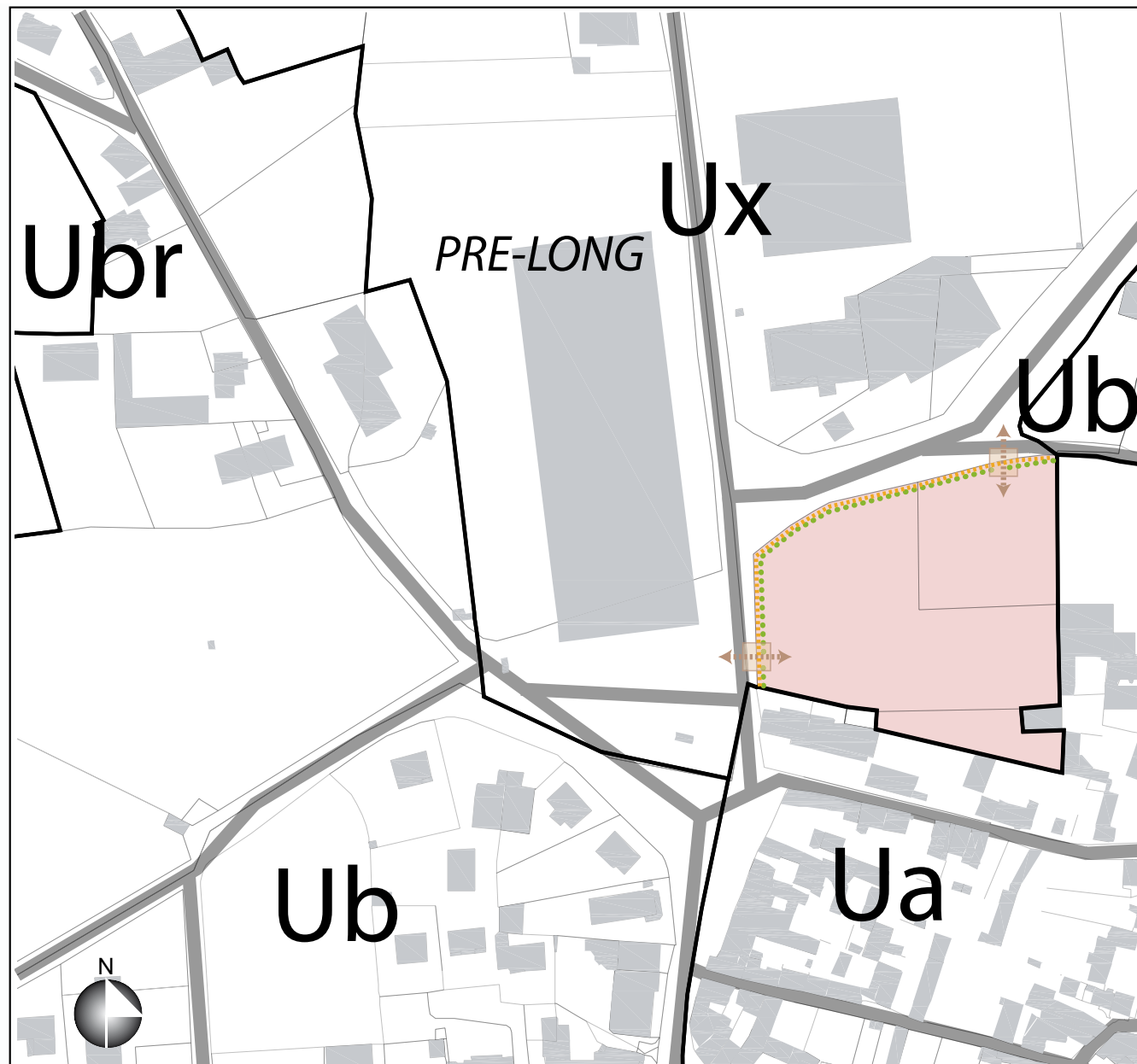
As entre les deux zones 2AU

Zone Ux - Pré-Long

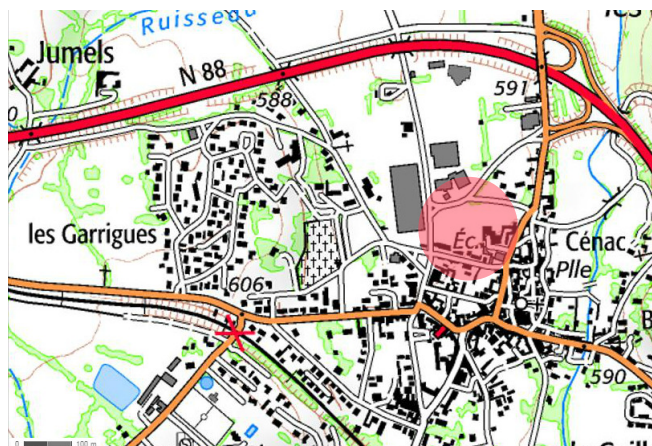
ZONE Ux du BOURG DE LAISSAC

Légende

-  Secteur à urbaniser, sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à vocation économique, à court ou moyen terme (zone Ux)
- Circulation et desserte**
-  Carrefour d'accès à la future zone économique - positionnement de principe, adaptable selon le projet
-  Cheminement piétonnier à créer ou renforcer
- Environnement et paysage**
-  Plantation à réaliser ou renforcer, soit :
- afin de créer un espace tampon
- afin de créer un écran visuel
- afin de renforcer l'existant
- Autre**
-  Voirie de circulation ou de desserte existante



Zone Ux - Pré-Long



Situation (environ 0,91 ha d'espaces libres en zone Ux)

Cette zone Ux d'une superficie de 13,7 ha est insérée dans la zone urbaine de Laissac, elle englobe l'espace autour du foirail de Laissac. Cette zone est destinée à accueillir des activités à caractère industriel, artisanal, commercial, et tertiaire, dont l'implantation est nécessaire dans une zone spécifique, à l'extérieur des zones d'habitat. Le secteur concerné par cette orientation d'aménagement concerne 6,64% de la zone (0,91ha).

L'aménagement de ce secteur conjuguera et/ou s'accompagnera des problématiques d'écriture d'une transition qualitative avec l'existant, d'enjeux paysagers, et environnementaux.

Forme d'urbanisation

Au sein de la zone Ux, les constructions seront autorisées sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble (cf. article Ux

2 du règlement).

Paysage et environnement (principes)

D'un point de vue environnemental et paysager, cet espace présente peu d'enjeux, si ce n'est en termes d'intégration au paysage bâti existant.

Ce secteur est délimité par des arbres, haies ou portions de haies, pour lesquels la conservation est préférable.

Dans le cas de plantations nouvelles, celles-ci seront composées d'essences locales.

Circulation et déplacements (principes)

L'un des principes de base de la présente réflexion est l'aménagements d'accès sécurisé à la zone notamment depuis l'avenue J.Lautard et le chemin Dampiac.

L'élargissement et l'aménagement des deux carrefours permettant la desserte de la zone seront mis en oeuvre.

Concernant la circulation piétonne, l'aménagement de l'ensemble foncier (ZI 115 et 116), prévoira une liaison piétonne le long de l'avenue Joseph Lautard, en cohérence avec l'emplacement réservé n°2 d'une superficie de 480 m² et d'une largeur de 3 mètres.

Cet emplacement réservé est créé afin de permettre l'aménagement d'une liaison piétonne au sein de la zone Ux et ainsi sécuriser leurs déplacements. En effet, l'accès aux commerces est

aujourd'hui délicat, le cheminements le long de la route étant dangereux pour les piétons.

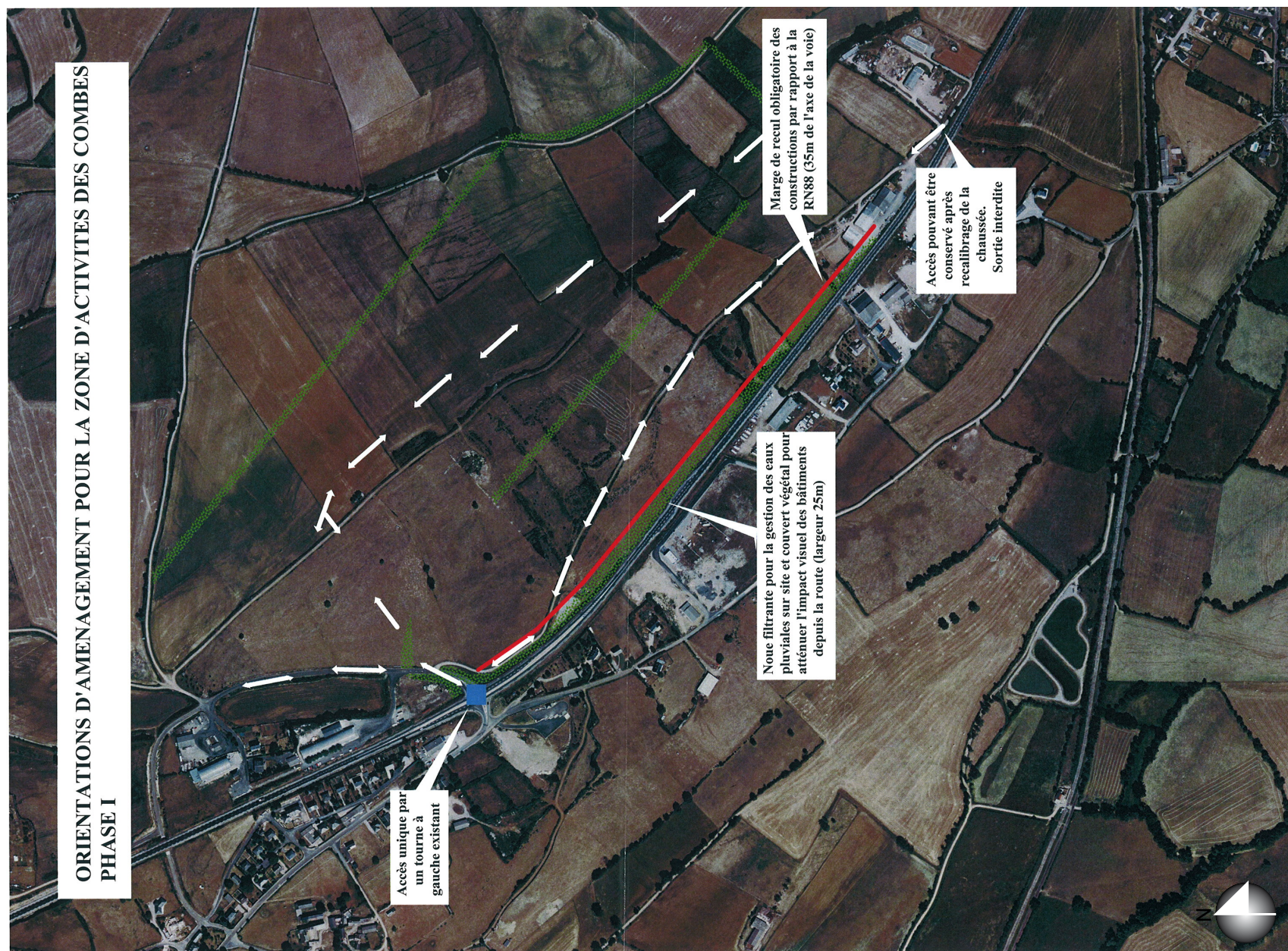


Zone Ux depuis la route Dampiac

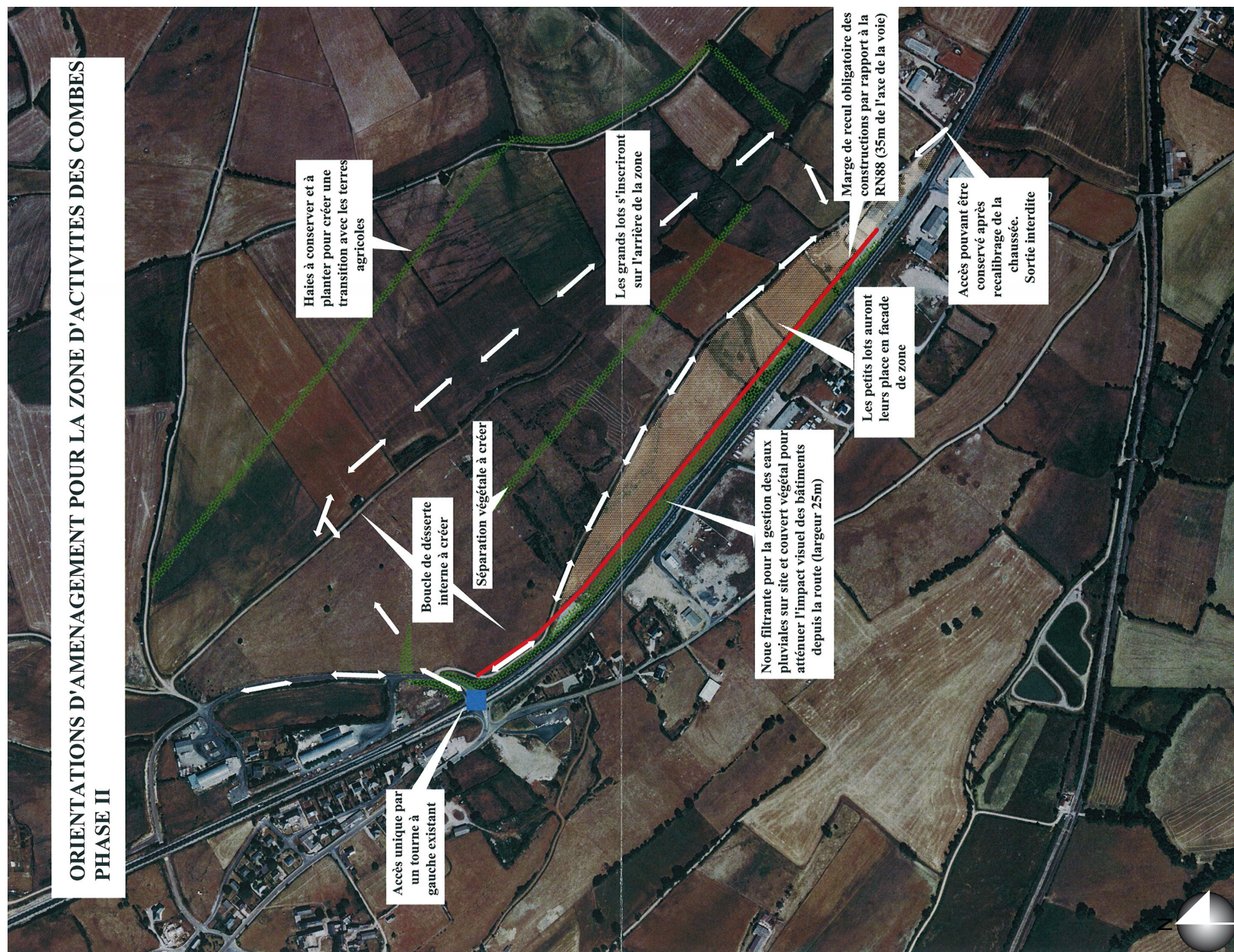


Zone Ux depuis l'avenue J.Lautard

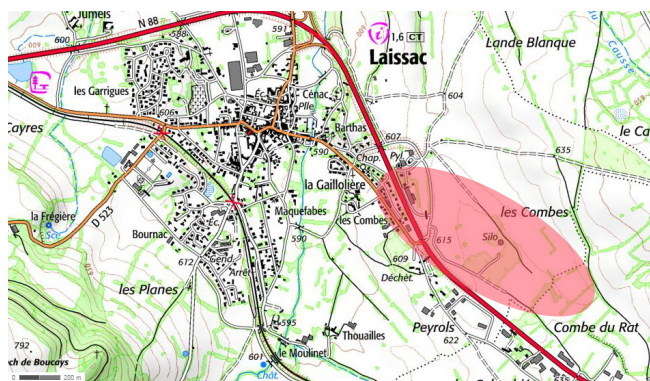
Zone I AUx - Les Combes (phase I)



Zone I AUx - Les Combes (phase 2)



Zones 1AUx - Les Combes



Situation (environ 23ha d'espaces libres en zone 1AUx)

Cette zone 1AUx répond à la volonté de poursuivre le développement de la zone d'activité intercommunale.

Elle représente une superficie d'environ 23 hectares

La zone d'activités des Combes située sur la commune de Séverac l'Eglise et Laissac a fait l'objet d'une étude d'urbanisation le long de la RN88 relative à l'Amendement Dupont.

La volonté de la Communauté de Communes du Canton de Laissac a été d'élaborer un dossier d'amendement Dupont avec une analyse des lieux visant à améliorer l'intégration du site. En ce sens, des orientations d'aménagement en conformité avec cette étude ont été mise en place.

Forme d'urbanisation

Les constructions liées à l'activité de la zone sont autorisées soit lors d'opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements de la zone

et devront s'inscrire dans une notion de compatibilité avec les « orientations d'aménagement » mises en place.

Paysage et environnement (principes)

Voir en annexe l'étude Aménagement d'une zone d'activité secteur «Les combes» : Dossier «Amendement Dupont» :

- IV.1 - L'intégration générale dans le site : Prescription générale (page 16)
- IV.2 - L'intégration générale dans le site - Coupes (page 17)
- IV.3 - L'intégration générale dans le site - Surfaces ZAE (page 18)
- IV.5 - Intégration du bâti et ses abords - Prescription générale (page 20)

Circulation et déplacements (principes)

Voir en annexe l'étude Aménagement d'une zone d'activité secteur «Les combes» : Dossier «Amendement Dupont» :

- IV.4 - Les voiries et la répartition des lots (page 19)



Zone 1AUx depuis la sortie de la RN88

Zones Ub du Bourg de Laissac et Zone 1AU du Barthas

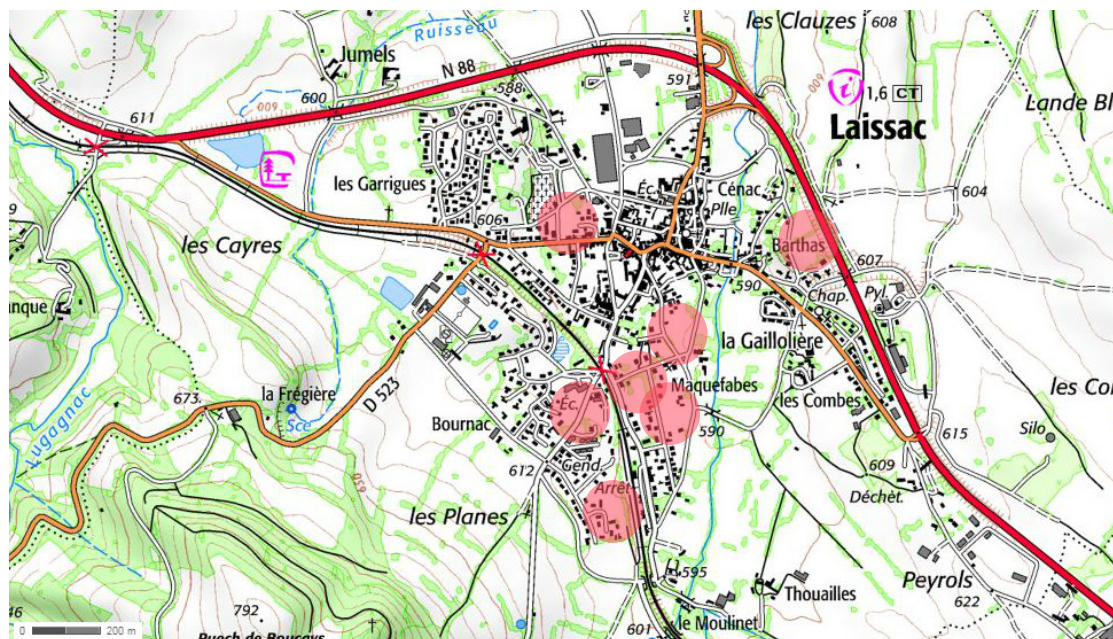


Légende	
	Voirie de circulation ou de desserte existante
	Construction non cadastrée

- ZONE 1AU**
LAISSAC - LE BARTHAS
- Secteur à urbaniser, sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à vocation principalement résidentielle, à court ou moyen terme, (zone 1AU)
- SECTEURS Ub**
LAISSAC
- Secteurs urbanisés, à urbaniser sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à vocation principalement résidentielle, à court ou moyen terme, (secteurs Ub)



Zones Ub du Bourg de Laissac et 1AU du Barthas



Situation (portions de zones Ub du bourg de Laissac, représentant environ 3.7 ha d'espaces libres et zone 1AU du Barthas représentant environ 1,86 ha d'espaces libres)

Ces secteurs de densification se situent au sein de la zone Ub du bourg de Laissac, notamment au sein de la zone d'urbanisation récente qui caractérise le sud du bourg et de la zone 1AU «Le Barthas» située à l'Est du Bourg. Ces espaces s'inscrivent dans le tissu urbanisé existant du bourg et viennent s'insérer en comblement ou dans le prolongement de la zone urbanisée du bourg. Ces secteurs, de taille modeste interviennent donc en couture de la trame bâtie existante.

L'aménagement de ces micro-secteurs conjuguera et/ou s'accompagnera des problématiques d'écriture d'une transition qualitative avec l'existant, d'enjeux paysagers et notamment environnementaux.

Forme d'urbanisation et densité de logements

Au sein de ces portions de zone Ub et de la zone 1AU «Le Barthas», les opérations d'aménagement d'ensemble seront imposées. (cf. article Ub 2 et 1AU 2 du règlement)

Ces opérations d'aménagement d'ensemble répondront au principe de densité de logements suivants : permettre à minima la création de 10 logements à l'hectare, hors foncier

nécessaire aux équipements publics; et sous conditions des capacités d'infiltration des eaux pluviales (ou des réseaux existants ou prévus) et des capacités d'assainissement (ou des réseaux existants ou prévus) ; conformément à la réglementation en vigueur.

Paysage et environnement (principes)

D'un point de vue environnemental et paysager, ces espaces présentent peu d'enjeux, si ce n'est en termes d'intégration au paysage bâti existant.

Dans le cas de plantations nouvelles, celles-ci seront composées d'essences locales.

Circulation et déplacements (principes)

Les projets se grefferont sur la voirie existante.

Il est précisé que, dans le cas d'une assiette constructible bordée par deux voies, sera privilégié l'accès s'inscrivant dans une logique optimale en termes de sécurité routière.

De manière générale, les accès (aux voies existantes ou à la future voie de desserte) seront de préférence groupés (deux par deux au minimum). De même, l'aménagement d'un dégagement sera privilégié afin de permettre l'arrêt d'un véhicule au droit de chaque accès privatif (hors accès piétons), aménagement visant à supprimer tout empiètement de véhicules à l'arrêt sur l'emprise publique.

Annexe 1 - Quelques conseils pour tendre vers une implantation et une conception qualitatives des constructions

Comment aborder le permis de construire

Adaptation au sol des constructions et positionnement du bâti sur le terrain

Quelle que soit la nature du terrain, c'est la construction
qui doit s'adapter au terrain et non l'inverse.

A Adaptation des volumes au terrain plat

Une **bonne adaptation au terrain** va **tenir compte de** :

- 1- l'adaptation des volumes de la construction au contexte de plaine, décaissement, mur de soutènement et remblai sont inadaptés. **Le remodelage du terrain n'est jamais adapté.**
- 2- la prise en compte de la position du garage par rapport aux accès du terrain pour éviter que les voies carrossables ne soient trop importantes.
- 3- le sens du faîtage (ou orientation principale du bâtiment) par rapport à la voie ou aux orientations des constructions voisines.

1 Adaptation des volumes au terrain

OUI



Dans les exemples 1 et 2, les volumes s'adaptent au terrain qu'il soit plat ou en légère pente.

NON

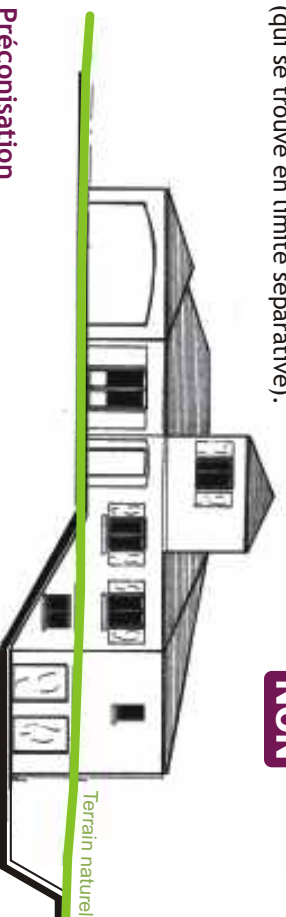


Les exemples 3 et 4 illustrent un bouleversement de terrain trop important qui a un impact paysager très fort dans un contexte de plaine, dominant l'aspect de taupinières.

Exemple d'architecture proposée sur un terrain plat en creux de vallon

Le bouleversement du terrain est trop important. La création d'un sous-sol n'est pas justifiée et va poser des problèmes de décaissement (qui se trouve en limite séparative).

NON



Préconisation
construire une maison de plain-pied et un garage en continuité de la maison.

Adaptation au sol et positionnement des constructions

2

2 Accès au terrain, position du garage et orientation du bâti

L'implantation de la maison sur le terrain doit privilégier un accès le plus direct possible au garage et une bonne orientation du bâti par rapport à la voie et à l'environnement.

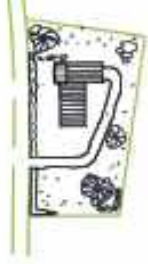
Dans la majorité des cas, le faîtiage des constructions est parallèle à la voie.

Quelques exceptions :

- si l'architecture traditionnelle locale a une autre implantation
- si un parti architectural fort le justifie

NON

Car emprise trop importante du passage des véhicules



OUI

Car accès direct au garage



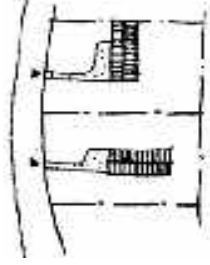
NON

Car emprise trop importante du passage des véhicules.



OUI

l'accès au garage est direct.



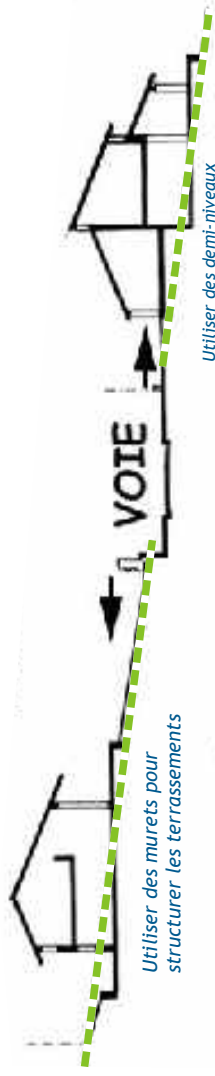
B Adaptation des volumes au terrain en pente

La nature de la pente et le positionnement des accès par rapport aux voies vont conditionner l'ensemble du projet.

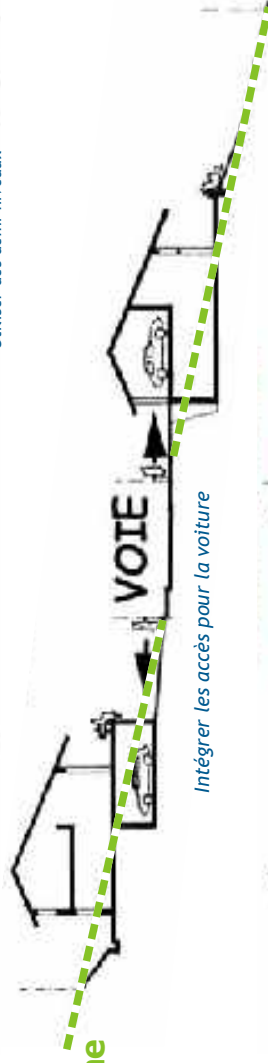
OUI

Quelques solutions adaptées aux différents types de pente

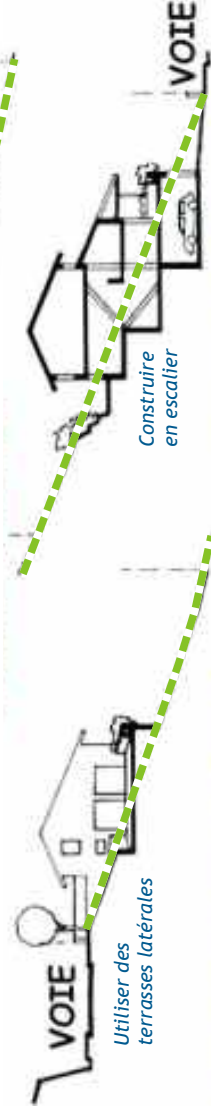
1 **Faible pente**



2 **Pente moyenne**



3 **Pente forte**



Une bonne adaptation au site va tenir compte de trois éléments essentiels :

- 1- l'adaptation des niveaux de la construction à la pente du terrain, en évitant le plus possible les modifications de terrain (les décaissements et les murs de soutènement).
- 2- la prise en compte de la position du garage par rapport aux accès du terrain pour éviter que les voies carrossables ne défigurent le paysage et occupent tout le terrain.
- 3- le sens du faîtiage par rapport à la pente.

Adaptation des niveaux de la construction à la pente du terrain



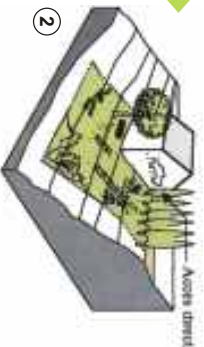
► Dans cet exemple, le positionnement de la maison ne montre pas comment seront traités les accès au garage par rapport à la voie, le stationnement, etc.

Une réflexion globale est nécessaire et ce d'autant plus que la pente est importante, car les dénivelés à franchir engendreront des voies très importantes.

OUI

Les schémas 2, 3 et 4 ont intégré ces données et apportent des solutions satisfaisantes

► Soit le garage est intégré à la construction, de plain-pied avec la voie. Auquel cas la conception de la maison devra être adaptée



► Soit il est séparé de la maison, mais il participe à la construction de la limite de propriété, en escalier... (ex.3)



...ou en linéaire (ex.4) participant à la façade urbaine

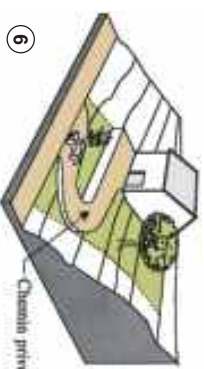


NON

Les schémas 5 et 6 n'apportent pas de solution satisfaisante



► La mauvaise position du garage va engendrer une voie importante du fait du dénivelé à franchir qui, en plus d'être onéreuse, va grever le jardin et l'intégration paysagère de l'ensemble (ex.5 et 6)



Exemples



► Faîtage perpendiculaire aux courbes de niveaux

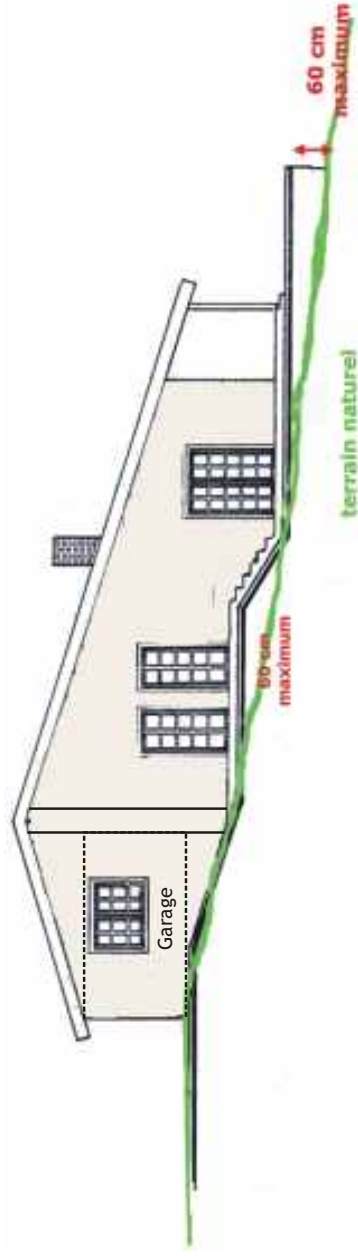
Dans la majorité des cas, le faîtage des constructions est parallèle aux courbes de niveaux. Il peut y avoir des exceptions, si un parti architectural fort le justifie, comme cette maison construite en partie sur pilotis.



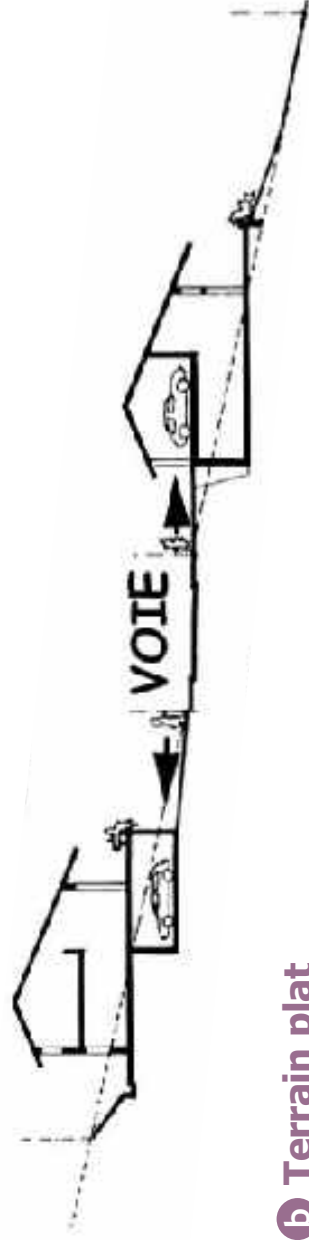
Préconisations

a Terrain en pente

- 1 Des remblais supérieurs à 60 cm par rapport au terrain naturel sont à proscrire.



- 2 Les garages doivent être au même niveau que les voies. Intégrer les accès pour la voiture.



b Terrain plat

- 1 Pas de déplacement artificiel des terres : déblais et remblais à proscrire à partir de 60 cm
- 2 Position du garage le plus près possible de la voie

