
Plan Local d'Urbanisme Labourse

Orientation d'aménagement et de programmation

Arrêté le :	... / ... / 2018
Approuvé le :	... / ... /

Sommaire

<i>Sommaire</i>	1
<i>Avant-propos</i>	2
I. Le plan Local d'Urbanisme et les orientations d'aménagement et de programmation	2
<i>Orientations d'aménagement et de programmation</i>	4
I. Orientation d'aménagement et de programmation – Paysage et Patrimoine	4
1. Contexte et enjeux	4
2. Orientations particulières	4
a. Déplacements	4
b. Espace public, espace naturel et de loisirs	5
c. Intégration, préservation et valorisation paysagère et patrimoniale	5
3. Schéma d'aménagement	5
II. Orientation d'aménagement et de programmation – entre le poste électrique et la rue Ampère	7
1. Contexte et enjeux	7
2. Orientations particulières	7
a. Déplacements	7
b. Intégration paysagère	7
3. Schéma d'aménagement	8
III. Orientation d'aménagement et de programmation – Logisterra26	9
1. Contexte et enjeux	9
2. Orientations particulières	10
3. Schéma d'aménagement	12
IV. OAP le long de la rue Lavoisier	14
1. Contexte et enjeux	14
2. Orientations particulières	14
a. Déplacements	14
b. Intégration paysagère	14
3. Schéma d'aménagement	14
V. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études	16
1. Aménagement bioclimatique	16
2. Energie	17
3. Déplacements et accessibilité	17
4. Déchets	17
5. Eau	17
6. Dispositifs Techniques	17

Avant-propos

I. Le plan Local d'Urbanisme et les orientations d'aménagement et de programmation

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, la commune a défini des secteurs sur lesquels sont envisagés une restructuration ou un aménagement particulier.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité.

Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6 :

« 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 l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.»

Article L.151-7 :

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

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

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

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

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

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

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

Article R.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

Ces orientations sont opposables aux tiers : tout aménagement, installation, travaux, construction doit donc les respecter en termes de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

Orientations d'aménagement et de programmation

I. Orientation d'aménagement et de programmation – Paysage et Patrimoine

1. *Contexte et enjeux*

La commune de Labourse se situe à l'extrémité ouest du bassin minier. Elle est située entre Béthune et Lens. Le pôle urbain le plus proche est un pôle central, il s'agit de Béthune.

Elle se situe dans l'entité paysagère du bassin minier en bordure du Béthunois et des belvédères Artésiens et Vaux de Scarpe et de Sensée.

Labourse se situe au sein de l'entité paysagère régionale « Paysages miniers » et plus précisément au sein de du « Bassin bruaysien et béthunois – Marches artésiennes ».

Elle présente des paysages miniers (terrils, cavaliers, cité minière) et des paysages boisés (fermés) et agricoles (ouverts) mêlés à des réseaux d'infrastructures (routes et lignes électriques).

La combinaison et l'imbrication des éléments bâtis et/ou naturels forme le paysage et l'identité de la commune qui lui est propre.

Labourse présente de nombreux éléments valorisants la commune et révélant son identité. Toutefois, Certains secteurs sont peu mis en valeur, d'autres sont isolés, dégradés ou tout simplement à agrémenter.

Cette orientation d'aménagement et de programmation vise à préserver et conserver les paysages et le patrimoine existant tout en envisageant les futurs paysages. Elle contribue à affiner, à adapter et à affirmer l'identité de la commune.

2. *Orientations particulières*

a. *Déplacements*

La qualité de déambulation au sein d'une commune tient majoritairement à la sécurité et à la qualité des ambiances traversées. En ce sens, deux axes majeurs de la commune – rue Jules Guesde (RD65) au sud de la commune et la RD943 au nord-est - présentent un caractère minéral relativement austère lorsqu'on parcourt leurs tracés. Il conviendra lors des prochaines opportunités de les agrémenter d'un traitement paysager les rendant plus agréables pour les usagers.

Afin de limiter l'enclavement de certains quartiers et de favoriser les déplacements doux (piétons et cycles), il conviendra de développer des liaisons adaptées en termes de sécurité et en termes de qualité de déplacement entre les quartiers. Ainsi, vers et depuis le secteur de la gare, des linéaires doux sécurisés pourraient être développés, ainsi que le long de la rue Lavoisier. Cela vaut également pour les secteurs de rencontre et de vie communaux comme la centralité économique et les espaces

de sport et de loisirs... Ces secteurs peuvent être revalorisés via des linéaires existants tels que les cavaliers. L'utilisation de ces sentiers issus de l'exploitation passée des ressources minières permettent la découverte du patrimoine local et la valorisation et préservation de ces éléments.

b. Espace public, espace naturel et de loisirs

La qualité subjective d'un paysage passe par la perception des différentes composantes d'un territoire et de leur imbrication. Ainsi, l'harmonie paysagère dépend du rapport entre les éléments bâtis et les éléments naturels. De ce fait, la préservation et la valorisation des patrimoines bâtis et naturels est indispensable. Dans l'optique de valoriser le patrimoine naturel et par cela le paysage communal, il est indispensable de protéger et de mettre en valeur les espaces de loisirs (terril 046 et le long de la rue Desuert) au nord de la commune. Les espaces boisés disséminés sur le territoire, les plans d'eau et la Loigne situés sur la frange ouest et les cavaliers (faisant également office de corridors écologiques) traversant la commune sont également des éléments à préserver.

Afin de compléter ces protections, il conviendra de restaurer une continuité écologique entre le teruil 045 au sud et la Loigne à l'ouest via l'utilisation de l'ancien corridor minier. Enfin, la zone comprise entre l'A26 et la RD937E1 faisant l'objet de l'implantation d'un projet économique, devra se doter d'un corridor écologique le long de l'A26 afin de ne pas enclaver les espèces animales et végétales. Ceci permettra également d'intégrer la future zone économique en partie visible depuis l'autoroute.

c. Intégration, préservation et valorisation paysagère et patrimoniale

Les premières perceptions visuelles que l'on perçoit lorsque l'on rentre sur un territoire donné se posent sur l'entrée de ville et sur les éléments les plus marquants (souvent les plus visibles et/ou les plus volumineux).

De ce fait, l'entrée de ville située le long de la RD937E1 sera restructurée par le développement d'une zone économique. Il conviendra donc de l'agrémenter au moyen de traitement paysager et par une bonne intégration des constructions. Ce projet engendrera également des changements de perceptions visuelles le long de l'A26 qu'il conviendra également de prendre en compte par l'implantation d'une frange paysagère végétalisée.

Les éléments verticaux les plus marquants de la commune sont ses deux terrils et le moulin de Beuvry (classé Monument Historique). Ils sont observables en plusieurs points de la commune, notamment le long d'axes routiers. Ils permettent le repérage et contribuent à l'identité communale. Il conviendra donc de conserver ou de développer des perspectives visuelles vers ces éléments depuis leurs abords, depuis les abords du tissu urbain et depuis de plus longues portées. Ceci va de pair avec la conservation des terrils et de leur silhouette.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - PAYSAGE ET PATRIMOINE

PRÉSERVATION DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE

-  Préserver le patrimoine minier présent sur la commune, (terrils)
-  Valoriser les perspectives visuelles notamment vers les terrils et le moulin qui renforcent l'attrait du paysage et l'identité de la ville
-  Requalifier la RD943 et la partie Sud de la rue Jules Guesde par un aménagement paysager pour atténuer leur caractère minéral
-  Assurer une intégration paysagère des constructions et installations notamment aux abords de l'A26
-  Exploiter le corridor du cavalier comme support de randonnée pédestre ou cyclable pour la découverte du patrimoine minier
-  Compléter le maillage actuel piéton ou cyclable pour :
 - Sécuriser les liaisons douces vers la gare et sur la rue Lavoisier et favoriser les modes doux
 - Reconnecter les espaces de sports, de loisirs et la centralité communale et s'appuyer sur des linéaires existants (cavalier) (sentier des familles) pour valoriser le patrimoine local
-  Valoriser l'entrée de ville par des traitements paysagers adaptés

PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS ET DE LOISIRS

Permettre la valorisation des espaces de loisirs en tant qu'espaces de détente pour le maintien de la qualité du cadre de vie. Protéger ces espaces naturels et les corridors écologiques réservoirs de biodiversité :

-  Les espaces de loisirs
-  Espace boisé
-  La Loire et les plans d'eau
-  Les cavaliers qui constituent des corridors écologiques ou lieux de promenade
-  Restaurer une continuité écologique entre le terri 45 et la Loire
-  Conserver un corridor écologique le long de l'A26

II. Orientation d'aménagement et de programmation – entre le poste électrique et la rue Ampère

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'OAP fait l'objet d'un permis de construire en cours de validité pour l'aménagement d'un parc photovoltaïque. Il se situe à la frontière nord de Labourse, en bordure du territoire de Beuvry.

Le site était occupé par une activité économique. Il s'agit aujourd'hui d'un gisement foncier inoccupé.

Il s'insère entre la plaine agricole cultivée (à l'ouest) et le tissu urbain existant du nord de Labourse (à l'est). Une opération d'habitat récente se trouve à la frontière Est du site.

Au sud du site d'OAP se trouve un équipement générateur ligne HT (servitude I4). Le site est d'ailleurs longé à l'ouest par une ligne électrique.

Il est couvert par le périmètre de protection autour du Moulin de Beuvry, classé monument historique.

L'enjeu principal sera l'intégration des futurs aménagements de manière qualitative par rapport aux terres agricoles et aux espaces bâtis situés à proximité immédiate.

2. *Orientations particulières*

a. *Déplacements*

L'accès au site se fera depuis la rue Oscar Desuert, à droit de l'entrée au poste électrique. La voie d'accès au poste et au futur parc photovoltaïque est à conserver et à sécuriser. Elle devra être adaptée aux besoins des constructions et installations projetée (nombre de passages attendus par jour...).

Afin d'anticiper l'éventuel prolongement du projet sur les terres en friche situées plus au nord, sur la commune de Beuvry, une perméabilité viaire devra être conservée. Elle devra avoir une largeur suffisante pour la création d'une nouvelle voirie.

Le cheminement doux qui longe la zone par l'ouest devra être conservé. Les aménagements paysagers aux franges du site ne devront pas empiéter sur ce chemin ou entraver sa continuité.

b. *Intégration paysagère*

Les aménagements attendus seront de faible hauteur. En revanche, leur insertion paysagère est importante, car il s'agira de dispositifs qui ne sont pas actuellement visibles sur la commune. Leur intégration harmonieuse avec les environnements urbains et naturels immédiat risque d'être difficile.

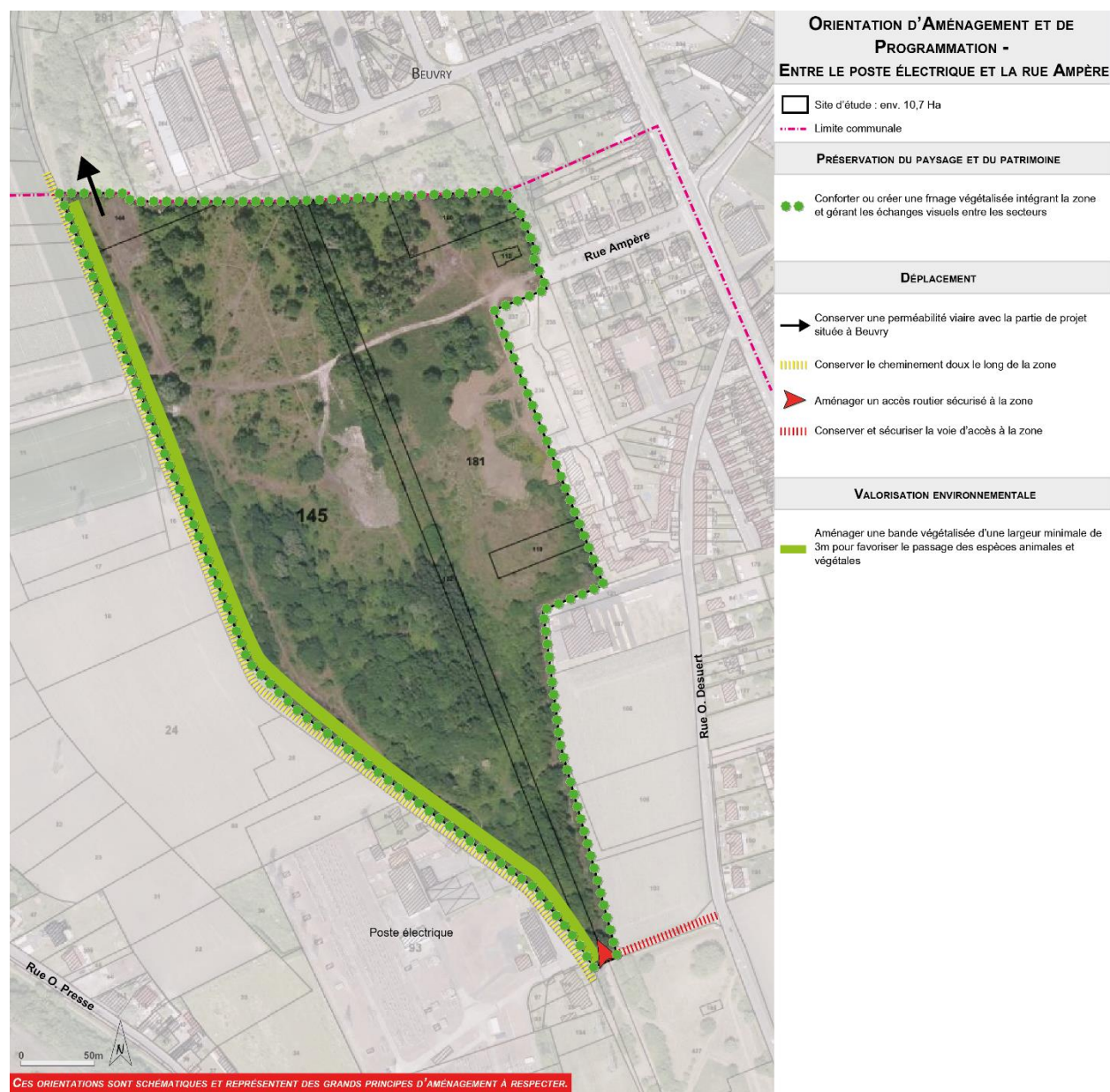
C'est pourquoi les franges du projet devront intégrer un traitement végétalisé, qui favorise l'insertion paysagère qualitative des futures installations ou constructions, et soit également bénéfique pour les continuités écologiques. En frange est du projet, la frange végétalisée devra constituer un tamponnement efficace entre les différents usages (activités ou équipement d'un côté, résidentiel de

l'autre), afin de ne pas générer de nuisance ou de pollution visuelle vis-à-vis des habitations existantes. Ce traitement paysager comprendra des plantations d'essences locales (arbustes, cépées et arbres de hautes tiges) d'une densité et d'une hauteur suffisantes pour constituer un rideau végétal.

En frange ouest du projet, une bande végétalisée d'une largeur minimale de 3m sera à prévoir afin de favoriser le passage des espèces animales et végétales.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



III. Orientation d'aménagement et de programmation – Logisterra26

1. *Contexte et enjeux*

Dans le cadre de son développement économique, la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane réalise une zone logistique à proximité de l'échangeur sortie n°6.1 de Nœux-les-Mines sur l'autoroute A26.

Le projet est localisé sur les communes de Nœux-les-Mines et de Labourse.

Il est délimité au nord-est par l'autoroute A26, au sud par la rue Léon Blum, au sud-ouest par la voie ferrée et à l'est par le cavalier minier (ancienne voie ferrée qui permettait de relier les puits de mines entre eux et de transporter charbon et stériles) orienté nord-sud et longeant le terroir n°45. La surface du site est de 54 ha (45 ha sur Labourse et 9 ha sur Nœux-les-Mines).

La réalisation de cette zone logistique s'inscrit dans le cadre d'une politique de développement économique complémentaire renforçant ainsi les atouts géographiques et économiques du territoire.

Le site est peu perceptible depuis les abords proches :

- Les infrastructures environnantes (voie ferrée reliant Arras et Dunkerque et A26), sont situées en contrebas du site (encaissement d'environ 4 à 5m), et bordées par des talus,
- Le cavalier boisé limite les perceptions depuis la RD 937 E1 et l'échangeur.

Cette configuration limite les «effets de vitrine» qui sont circonscrits à quelques secteurs :

- Entrée de zone depuis la RD937E1,
- Vision partielle du site depuis l'échangeur n°6.1 de l'A26 (espaces au nord).

Il s'inscrit dans un paysage très ouvert, plutôt plat, orienté suivant le bassin versant de la Loosne. Les horizons y sont dégagés et mettent en valeur les repères lointains: terrils, antennes, boisements, silhouettes des villages, clochers ...

Le site est occupé majoritairement par des cultures annuelles. En limite de la rue Léon Blum, des boisements sont présents en point haut.

La gestion de traitements paysagers à l'échelle du site (paysage ouvert) et du projet (développement logistique) doit en outre accompagner les volumétries liées à l'activité logistique (grands volumes monobloc) dans le grand paysage

Enfin, la gestion des eaux doit être adaptée à la sensibilité du site concernant la vulnérabilité de la nappe sur le site. Celle-ci est forte (DREAL Nord-Pas-de-Calais) sur les ¾ Nord du périmètre d'étude, et liée à la présence de secteurs où la craie est affleurante.

2. Orientations particulières

i. Accès et voirie



L'accès principal à la zone sera prévu dans le prolongement de la rue Lavoisier, depuis le rond-point entre la bretelle d'accès à l'A26, la rue Lavoisier et la RD937E1.



La zone sera desservie par une **voie d'entrée** accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Aucun accès direct aux parcelles depuis cette voie ne sera autorisé.



Un **mail central** paysager sera aménagé pour desservir les secteurs 1 et 2. Il sera accompagné d'un cheminement doux.

Un carrefour giratoire entre le mail paysager et la voie de desserte de la zone sera aménagé pour distribuer un réseau de **voiries secondaires** de desserte, notamment au sud du secteur 1 et au sein du secteur 3. Les voies secondaires devront être accompagnées de cheminements doux et d'un traitement paysager.



Une voie de desserte technique devra être aménagée au bout du mail central, pour l'entretien de l'espace naturel enclavé entre la zone et le péage et des espaces extérieurs à la zone.

Chaque unité foncière devra aménager des voies douces de desserte en cohérence avec les aménagements existants.

ii. Transport en commun et partagé

La zone sera bien desservie par les transports en commun et partagés car un arrêt de bus se situe à quelques mètres de la zone, le long de la rue Lavoisier et une aire de covoiturage est en cours d'aménagement en face de cet arrêt de bus.

Il conviendra d'envisager un/des point(s) de desserte par le réseau de bus à proximité de la zone, ou à l'intérieur et de garantir des stationnements vélo à proximité immédiate de la desserte en TC.

Le raccordement piéton et/ou cyclable à la gare de Nœux-les-Mines devra être pensé le long de la voie ferrée ou de la Rue Lavoisier. Il en est de même pour le raccordement de la zone à l'aire de covoiturage.

iii. Intégration et valorisation paysagère et environnementale

Afin d'intégrer le projet dans son environnement et afin de tamponner un maximum de nuisances qu'il est susceptible d'engendrer, il conviendra d'aménager une frange paysagère. Elle prendra la forme d'une bande plantée d'arbres de hautes-tiges et d'arbustes. Ces traitements permettront également de préserver et de valoriser les corridors biologiques identifiés au sein de la Trame Verte et de gérer de bonne façon les interfaces entre espace public et espace de projet.

Pour ce faire :

- des bosquets, composés d'arbustes, d'arbres de haute-tige, ou encore de cépées, seront prévues aux interfaces parcellaires et en bordures de la zone de projet.
- Une bande enherbée accompagnée de cépées devra être aménagée en bordure du mail central.

iv. Gestion hydraulique

Pour limiter le risque d'inondation par ruissellement et accumulation :

- Au moins 20% de la surface des espaces de stationnements pour véhicules légers doivent être perméables.
- Chaque parcelle devra intégrer un ou plusieurs bassin de gestion des eaux paysager, dont au moins un sera situé à l'arrière des parcelles comme indiqué sur le schéma d'aménagement et dans l'optique de créer une continuité écologique en frange de zone, notamment avec les corridors écologiques.
- De la même manière, des noues paysagères devront être prévues.

v. Implantation, organisation et intégration des constructions

Implantation des constructions et des aires de stationnement

Un recul des constructions par rapport aux limites d'emprises des voies est imposé :

- de 10m minimum par rapport à la voie d'accès à la zone,
- de 10m minimum par rapport au mail central et au giratoire en **secteurs 2 et 3**,
- de 5m par rapport au mail central en **secteur 1**,
- de 50m minimum par rapport à l'axe de l'autoroute A26 :
- de 35m minimum par rapport à l'axe de la RD937 et de la bretelle d'accès à l'échangeur de l'A26 :
- de 10m minimum par rapport à la voie ferrée :
- En secteurs 1 et 2, les parkings s'implanteront à 5m minimum du mail central.

Ces reculs couplés au traitement paysager limiteront les échanges et nuisances entre secteurs.

Sur le secteur 1, les volumes d'accueil doivent être orientés vers les voies d'accès

Hauteur des constructions et installations

La hauteur est mesurée au faîtage, hors ouvrages extérieurs et de faibles emprises tels que souche de cheminée et de ventilation, locaux techniques d'ascenseurs, gardes corps, etc.

Il n'est pas fixé de règles pour les équipements d'intérêt collectif et services publics.

La hauteur maximale autorisée est de :

- 20 mètres dans le **secteur 3**

- 15 mètres dans le **secteur 2**

- 12 mètres dans le **secteur 1**



De manière générale, il convient d'assurer le maintien de points de vue vers le terri­l n°45 depuis l'Autoroute A26, notamment dans le choix d'implantation et de volumétrie des bâtiments.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



IV. OAP le long de la rue Lavoisier

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'OAP se situe dans la zone d'activités économiques de Noeux-Labourse, à l'angle de la rue Lavoisier et de la RD937E1. La RD937E1 étant une déviation (décret de 14 décembre 2000), un recul de 100m doit être respecté pour toute construction (article L.111-6 du code de l'urbanisme), sauf dérogation Loi Barnier au titre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

L'enjeu principal sera l'intégration des futurs aménagements de manière qualitative par rapport à la RD937E1 et aux espaces bâtis situés à proximité immédiate.

2. *Orientations particulières*

a. *Déplacements*

L'OAP ne prévoit qu'un seul accès à l'emplacement de celui existant, le long de la rue Lavoisier, le plus loin possible du rond-point, afin de sécuriser au mieux les entrées et sorties de véhicules sur la parcelle. Aucun accès ne sera rendu possible sur la RD937E1.

b. *Intégration paysagère*

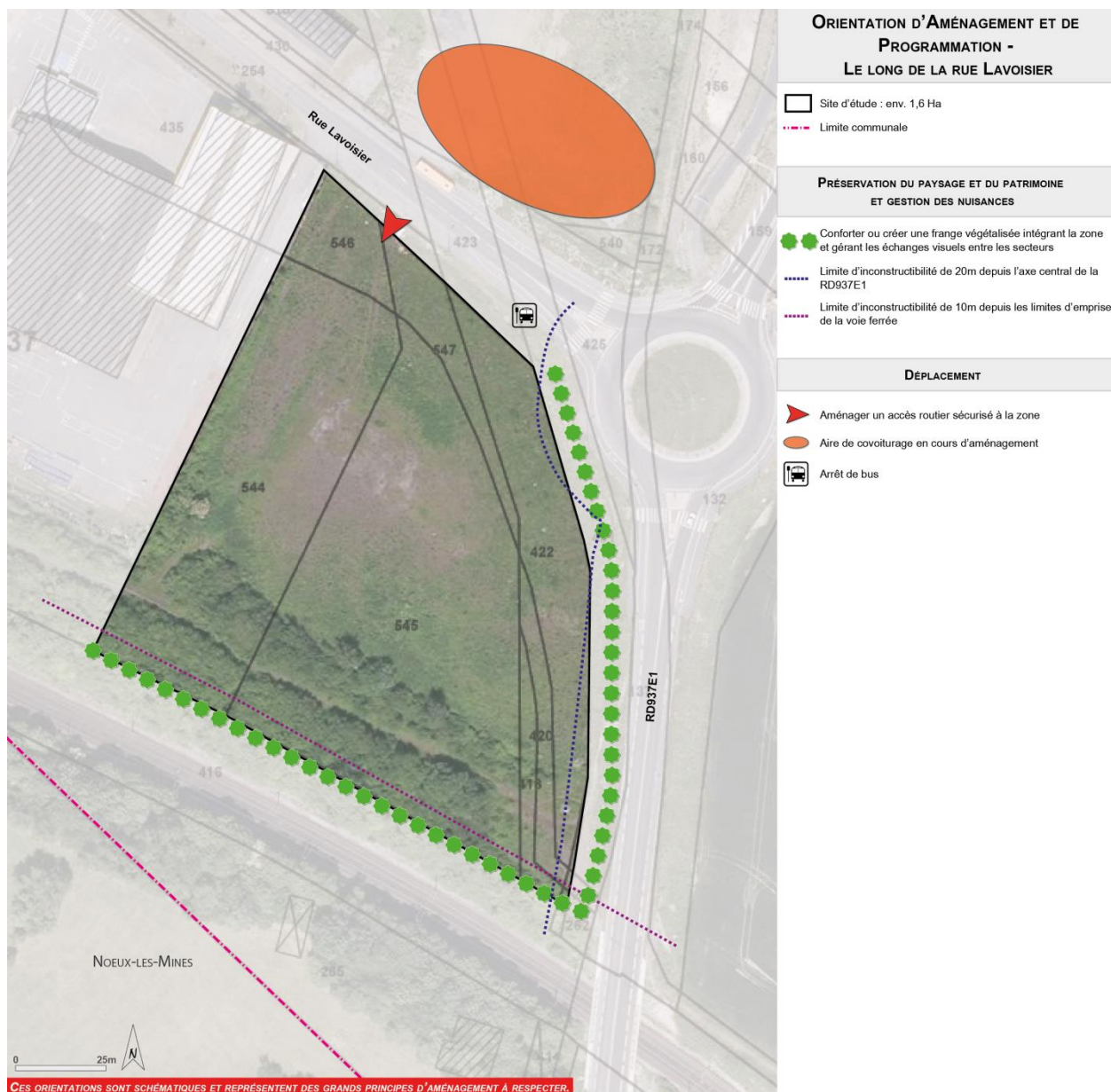
Les aménagements attendus seront de faible hauteur (limite de 10m au règlement). En revanche, leur insertion paysagère est importante, car il s'agira de dispositifs qui ne sont pas actuellement visibles sur la commune. Leur intégration harmonieuse avec les environnements urbains et naturels immédiats devra être assurée.

C'est pourquoi les franges du projet le long de la RD937E1 et du rond-point devront intégrer un traitement végétalisé, qui favorise l'insertion paysagère qualitative des futures installations ou constructions, et soit également bénéfique pour les continuités écologiques.

En frange Est du projet, une bande végétalisée d'une largeur minimale de 3m sera à prévoir afin de favoriser le passage des espèces animales et végétales.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.



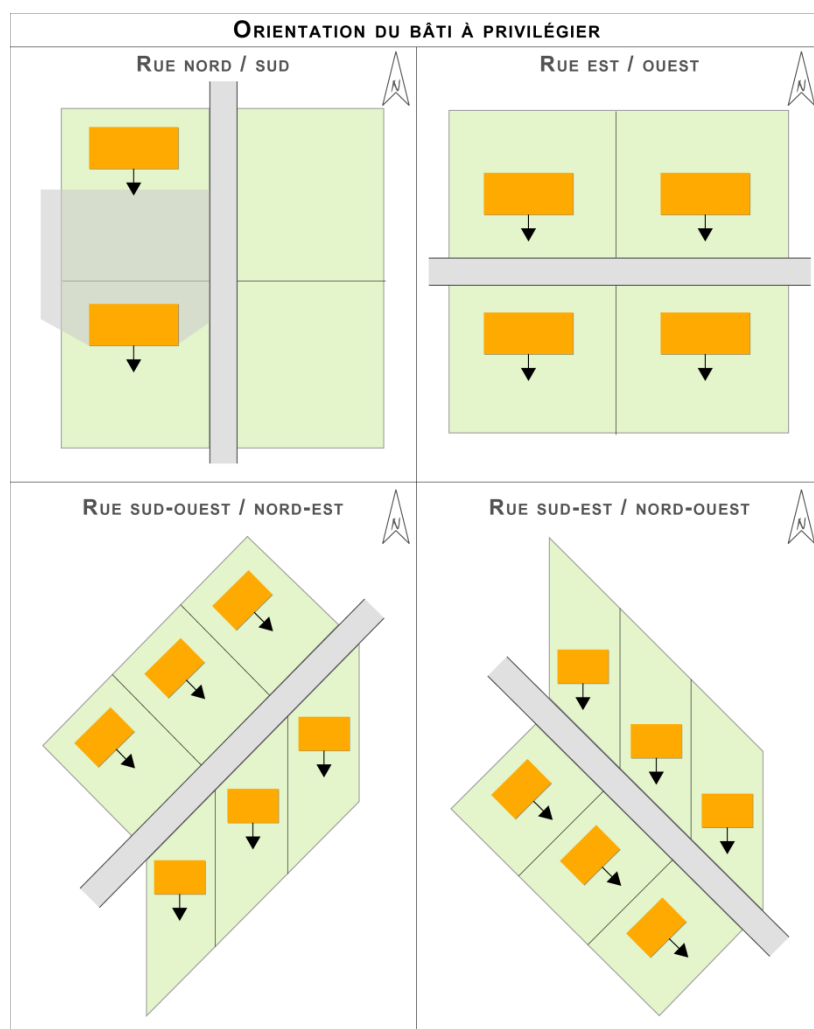
V. Recommandations pour l'aménagement des zones d'études

1. *Aménagement bioclimatique*

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter à son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possible en fonction de son usage, notamment en matière d'énergie.

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en termes de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

- Etudier la topographie de façon à optimiser l'implantation sur la parcelle.
- Etudier les ombres portées des bâtiments et éviter les nuisances liées à celles-ci.
- Planter le jardin et les maisons de façon à ce qu'ils profitent au maximum des apports solaires (hiver= capter et retenir la chaleur ; été = capter et retenir la fraîcheur).
- Etudier les matières (eau, végétal...) et matériaux (enrobé, béton, bois...) existant à proximité et à mettre en place. Chaque élément possède des caractéristiques qui permettent de définir son efficacité selon l'environnement donné.
- Etudier les vents afin de ne pas créer de couloir de vent et de ne pas exposer les façades aux vents dominants.



2. *Energie*

La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT en vigueur pour les constructions.
- Etudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie.
- Etudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en termes de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont des critères à étudier lors de la conception du projet.

3. *Déplacements et accessibilité*

Les aménagements devront respecter les normes PMR en vigueur et intégrer dans la mesure du possible des stationnements et des liaisons pour les modes de déplacements doux.

4. *Déchets*

La réduction et la réutilisation des déchets fait partie des enjeux majeurs de nos sociétés, ainsi il conviendra de :

- Favoriser le tri à domicile et au sein de l'espace public avec l'implantation de points d'apport volontaire. Bien sûr en les intégrant dans le paysage.
- Inciter les habitants à s'équiper de bacs de compostage.

5. *Eau*

Afin d'appliquer une gestion maîtrisée de l'eau, il conviendra de mettre en place des moyens d'économie et de récupération de l'eau (exemple : bac de récupération des eaux de pluie).

6. *Dispositifs Techniques*

Les dispositifs implantés à l'extérieur de la construction devront être bien intégrés, de manière à minimiser leur impact visuel. Plusieurs pistes pour cela :

- Les implanter sur des constructions annexes,
- Les implanter de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles de la voie publique ou de l'espace public,
- Les regrouper,

- Les dissimuler, par exemple par le choix d'une végétation adaptée,
- Adapter l'implantation à la composition de la construction.