



Penser le lotissement comme un îlot déconnecté

La création d'un lotissement nécessite de l'intégrer au contexte urbain de la Commune. Il faut éviter au maximum la création d'impasses ou de lotissements en raquettes puisqu'ils sont pauvres d'un point de vue esthétique et peuvent à terme engendrer des difficultés techniques (enlèvement des ordures ménagères si le retournement des camions-bennes n'est pas suffisant).

La constitution d'impasses ne permet pas au bâti récent et à sa voirie d'être totalement intégrés dans le bâti ancien. Ce type d'impasses, si elle peut donner aux propriétaires un sentiment de tranquillité et de sécurité peut aussi créer un certain isolement vis à vis du reste du village.



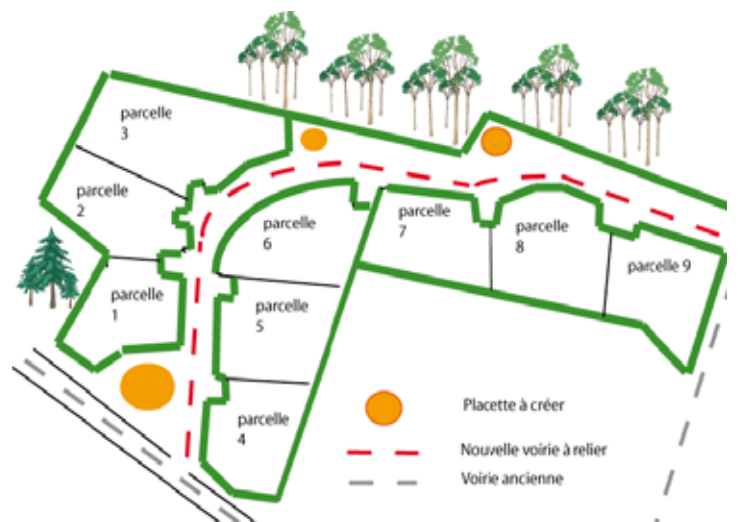
Le lotissement en raquettes ne permet pas de constituer un réel tissu urbain en lien avec le bourg ancien.



Connecter les nouveaux axes de circulation aux rues et routes du bourg ancien

Même le projet le plus simple doit intégrer l'accès aux voiries existantes en évitant les impasses. Ceci permet au nouveau lotissement d'être un nouveau quartier du bourg et non pas un lotissement isolé.

Ce projet réduit en taille (9 parcelles) intègre tout de même la connection au reste du bourg. Cette forme de voirie traversante permet d'assurer plus simplement la desserte en VRD du nouveau lotissement.





Laisser trop d'emprise à la voirie

L'impact paysager du lotissement est aussi en grande partie lié au mode de conception des voiries, qui est en définitive le premier espace public, voire parfois le seul. Des gabarits trop grands, des largeurs uniformes, des profils rectilignes, voilà quelques défauts communs à nombre d'opérations, qui nuisent à la qualité paysagère de l'aménagement.

Le gabarit de cette rue est beaucoup trop large pour une rue à fonction strictement résidentielle. Cette large emprise a plusieurs inconvénients :

- L'importance des eaux de ruissellement ;
- Une vitesse de circulation automobile supérieure à une voirie plus étroite ;
- Une consommation d'espace importante ;
- Une intégration paysagère déficiente due à un aspect minéral important.



Aucune distinction entre les fonctions de la voirie, ce qui ne permet pas de créer une sensation d'intimité dès l'entrée dans le lotissement.

Voirie secondaire de 4,90 m

Voirie primaire de 5,10 m



hiérarchiser les voiries

L'objectif est de distinguer les voiries primaires reliant le nouveau quartier au reste du village et la voirie secondaire de desserte locale. La hiérarchisation permet une meilleure compréhension du tissu urbain mais elle doit s'exprimer par des aménagements spécifiques



Voirie primaire reliant le nouveau quartier à la départementale de 4 mètres de largeur

Voirie secondaire ne desservant que quelques maisons d'une largeur de 3,50 mètres





Limiter les larges gabarits et le caractère minéral

Il est souhaitable de limiter le gabarit de la voirie en le dimensionnant en fonction des usages. Pour une bonne intégration urbaine et paysagère, il est nécessaire d'adopter un principe de voirie permettant de répondre aux différents besoins, tout en faisant appel à des matériaux de qualité.

FICHE 4 - Créer et organiser une voirie de qualité

Exemple de voirie permettant différents usages : avec une largeur suffisante pour se croiser, avoir du stationnement et une bande végétale.

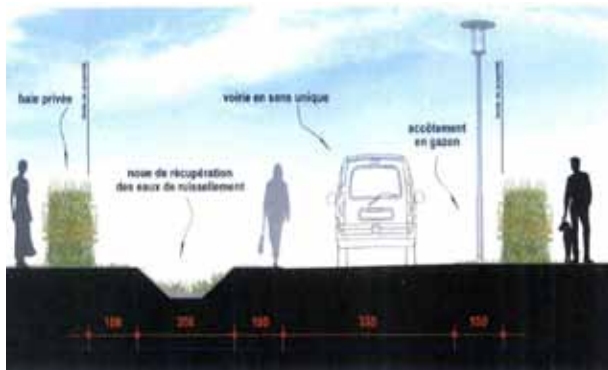


Plate bande végétale
1 à 1.50m

Parking latéral
2 à 2.20m

Voirie double sens
4 à 4.50m

Espace vert public
3 à 4m



Ce principe de voirie limite la surface d'enrobé, permet de réduire la vitesse de circulation des automobiles, de créer un trottoir, ainsi que d'intégrer une noue et un espace gazonné qui génèrent une ambiance rurale.

Le traitement des entrées particulières avec des revêtements différents de la voirie marque beaucoup mieux ces espaces semi-privatifs. L'utilisation de béton désactivé, pavage, gazon renforcé avec passage de roues... sont préconisés par rapport à l'emploi de l'enrobé.



Afin de marquer le caractère particulier de certaines voiries ou espaces communs, le choix d'un revêtement différent est possible. Plutôt qu'un trottoir en enrobé, il est préférable d'avoir un cheminement piéton en stabilisé dégaugé et protégé de la voirie.





Ne pas oublier les modes doux et créer des cheminements en coeur d'îlot

L'objectif est de permettre les déplacements doux afin de réduire l'utilisation de la voiture, conférer plus de vie au quartier et de sécuriser le déplacement des personnes vulnérables.



Cheminements en coeur d'îlot avec placettes ce qui invite à la promenade. Ils permettent aux piétons de se déplacer selon un parcours sans risque et de ne pas se sentir pénalisés par rapport à l'automobile.



Méthode et outils pour agir

Diagnostic, méthode, articles de règlement, outils réglementaires pour vous aider à agir...

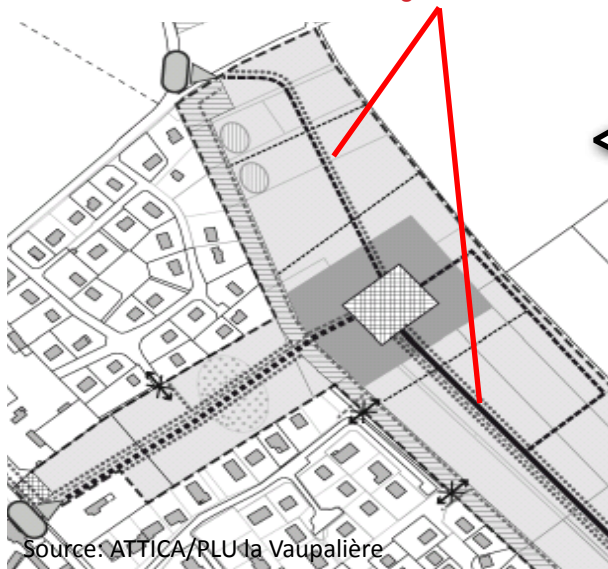
Les questions à se poser au préalable :

- Combien de constructions seront desservies par les nouvelles voiries
- Quel est l'état des voiries sur site? Devront-elles être renforcées ?
- L'accès des piétons à la nouvelle zone est-il favorisé par rapport à l'automobile ?

Ensuite, inviter par la négociation ou par voie réglementaire à :

- Connecter les nouvelles voiries au maximum avec le reste du bourg
- Dans le cas de nouveaux lotissements aux voiries non prévues, il sera préférable d'organiser le lotissement en réseau maillé en évitant les impasses de plus de cinq ou six maisons.
- Définir le type de voirie en fonction des besoins
- Donner la priorité aux piétons pour les parcours internes au lotissement (chemin le plus court)
- Prévoir des places de stationnement et des végétaux sur la voirie

Trame viaire prévue grâce aux orientations d'aménagement.



Source: ATTICA/PLU la Vaupalière

Les orientations d'aménagement des PLU peuvent structurer la voirie :

L'étude préalable des zones d'urbanisation future dans le cadre d'un PLU peut permettre de déterminer les voiries et leur organisation au sein des orientations d'aménagement. Elles peuvent définir les principes de voiries (primaire, secondaire, etc) et leur localisation dans les zones à urbaniser. Dans ce cadre, les cheminements pour les modes doux peuvent être intégrés.

