GUIDE DE PROCÉDURE / LIBAN

La conception du lotissement

Majal, observatoire académique urbain

a.l.b.a

SÉBASTIEN LAMY

Juriste - Urbaniste
Docteur en Droit

CYNTHIA BOU AOUN

Architecte
Auteur des shémas

SOUS LA DIRECTION DE SERGE YAZIGI

Architecte – Urbaniste
Docteur en histoire de l'urbanisme

Majal, observatoire académique urbain

alba
académie libanaise des beaux-arts
université de balamand

Académie Libanaise des Beaux-Arts, Université de Balamand +961 1 502 370/1 - publication@alba.edu.lb
Tous droits de reproduction, même fragmentaire, sous quelque forme que ce soit, y compris photocopie, microfilm, bande magnétique, disque ou autres, réservés pour tous pays. Publications de l'Université de Balamand. © 2018 Alba ISSN 978-614-454-043-5

SOMMAIRE

5 **Avant-propos**

7 **Constat**

15 **Préconisations**

16 **I. Au stade de la division du terrain en parcelle**

1. Limiter l'emprise totale des routes
2. Hiérarchiser le système routier
3. Adapter la largeur de voirie au contexte
4. Concevoir des routes à sens unique
5. Adapter le mobilier urbain au caractère du site
6. Prévoir à l'avance le mode de gestion des voies et espaces communs
7. Créer des espaces structurants
8.Diffuser utilement les espaces libres
9. Moduler librement l'application des règles de dimension minimale de superficie
10. Dérationaliser la forme des parcelles.
11. Inscrire la longueur des parcelles dans le sens des courbes de niveau

39 **II. La constructibilité des parcelles loties**

12. Définir une densité globale de construction à répartir librement
13. Edicter un règlement spécial du lotissement

AVANT-PROPOS

Le présent guide méthodologique comporte un certain nombre de préconisations adressées aux architectes, urbanistes et géomètres-topographes en vue de favoriser une meilleure insertion des projets de lotissement dans l'environnement et promouvoir la qualité urbaine.

Ces préconisations s'inscrivent dans les recommandations émises en conclusion de l'ouvrage relatif au lotissement, réalisé par MAJAL, Observatoire académique urbain, paru en 2017 aux éditions de l'Alba.

Certaines d'entre elles sont applicables dans le cadre juridique existant tandis que d'autres nécessiteraient d'obtenir des dérogations pour leur mise en œuvre.

Dans tous les cas, les schémas illustrant chacune de ces préconisations sont essentiellement conceptuels et n'ont pas vocation à constituer des exemples-types d'aménagement d'un lotissement.

La conception d'un lotissement doit avant tout résulter d'une analyse au cas par cas des caractéristiques du site sur lequel il est projeté, et des formes urbaines que l'on souhaite obtenir.

CONSTAT

Les projets de lotissement tels qu'ils sont conçus actuellement consistent davantage en des opérations d'ingénierie foncière qu'en des opérations d'urbanisme.

La division du sol d'aujourd'hui produit la forme urbaine de demain. Une opération de lotissement doit alors faire l'objet d'une attention toute particulière pour permettre d'anticiper la construction de la ville à moyen et long terme.

Or, il est une spécificité libanaise qui est que, par principe, chaque terrain est constructible. Par conséquent, toute division foncière suppose une intention de construire, et est soumise à ce titre au contrôle de la Direction générale de l'urbanisme. Il est donc impossible de détacher une parcelle sans passer par une procédure de lotissement au sens de la loi de l'urbanisme, même si l'opération résulte par exemple d'un partage successoral ou bien même si elle est effectuée à des fins agricoles.

Chaque division foncière, quels qu'en soient l'origine ou l'objet, nécessite donc toujours l'aménagement de voiries et de réseaux, ainsi qu'un morcellement parcellaire de manière à rendre chaque lot géométriquement apte à une constructibilité optimale.

Seulement, l'instruction d'une demande d'autorisation de lotir par la Direction générale de l'urbanisme portera **principalement sur la forme et les dimensions des voiries et des parcelles** à réaliser.

En revanche, la demande **n'est pas instruite selon l'exploitation totale constructible** une fois les parcelles divisées. Il n'est pas demandé au lotisseur de déclarer le nombre total de mètres carrés de surface de construction auquel l'opération pourra donner lieu, ni de fournir de plan-masse des constructions, et encore moins un plan paysager permettant de visualiser l'insertion de l'ensemble bâti dans son environnement.

Il n'est pas tenu compte de la présence ou non de la végétation existante ou d'espèces protégées, ni de vestiges archéologiques ou patrimoniaux.

Une étude d'impact sur l'environnement n'est éventuellement requise qu'au titre de la création de voiries au-delà des seuils requis. Le lotissement en lui-même ne figure pas parmi les opérations soumises à évaluation environnementale.

En outre, les spécifications techniques des opérations de lotissement, contenues aussi bien dans des décrets de zoning que dans la note administrative du 2 janvier 1991, sont identiques à tout projet de lotissement, quels que soient le contexte environnant (urbain ou rural), la typologie du terrain (plat ou en pente), ou bien même la nature des projets de construction (immeubles, villas, industries).

Seul le lotissement agricole fait aujourd'hui l'objet de dispositions particulières, mais qui sont contenues dans la loi de l'urbanisme et qui définissent les possibilités de construction.

Il en résulte que la plupart des projets de lotissement produisent des formes urbaines identiques et monotones. On divise le sol en une succession de parcelles aux dimensions standardisées, sur lesquelles sont entrepris des projets de construction selon les règles en vigueur, appliquées à l'échelle de chacune des parcelles divisées.

Il est toutefois permis au lotisseur de joindre à sa demande des conditions spéciales de construction qu'il insère dans un règlement privé qui viendront compléter les règles du zoning lorsque des projets de construction seront envisagés. Mais cette pratique reste rare et ne suffit pas à elle seule à concevoir un projet urbain.

Le cadre juridique du lotissement :

Le lotissement fait l'objet du chapitre 6 du décret-loi n° 69 du 9 septembre 1983, dit loi de l'urbanisme.

La loi de l'urbanisme se limite à donner la définition juridique du lotissement et à fixer la procédure de l'autorisation de lotir.

Aucun décret d'application ni arrêté ministériel ne vient définir les modalités d'application des dispositions de la loi de l'urbanisme relatives au lotissement.

Toutefois, **les décrets approuvant localement les plans de zoning définissent systématiquement des règles spécifiques aux opérations de lotissement.**
Il s'agit en premier lieu des règles de superficie et dimension minimales de parcelles de lotissement. Généralement, il est exigé d'une parcelle de lotissement d'avoir une superficie environ deux fois plus importante qu'une parcelle existante pouvant être construite dans une même zone.

Exemple d'un tableau annexé à un décret approuvant un plan de zoning :

القطع الموجودة الصالحة للبناء			الأفراز			المنطقة	
العمق الأدنى م.ظ.	الواجهة الدنيا م.ظ.	المساحة الدنيا بعد التخطيط م.ظ.	العمق الأدنى م.ظ.	الواجهة الدنيا م.ظ.	المساحة الدنيا م.م.		
15	15	500	20	20	800	سكن وتجارة	D2
16	16	600	22	22	1000	سكن وشاليهات	D3
20	20	800	30	30	2000	منطقة امتداد اول	D4
20	20	800	35	35	3000	منطقة امتداد ثاني	D4a

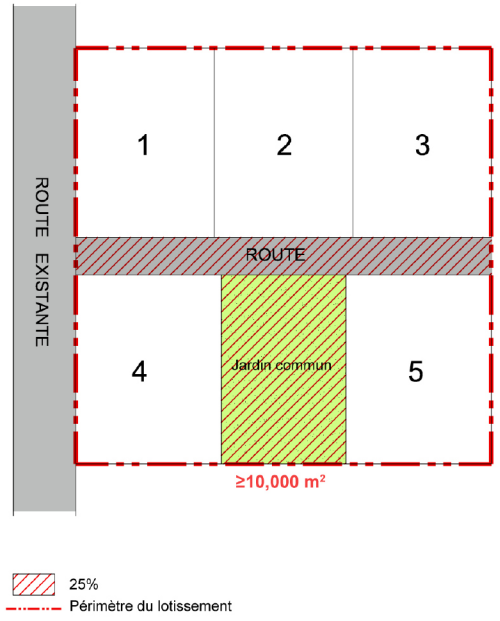
En second lieu, des conditions générales de lotissement sont également édictées, à l'identique d'un décret à l'autre depuis les années 1960. Ces conditions sont d'ailleurs communes aux opérations de remembrement.

Ces conditions générales consistent essentiellement à :

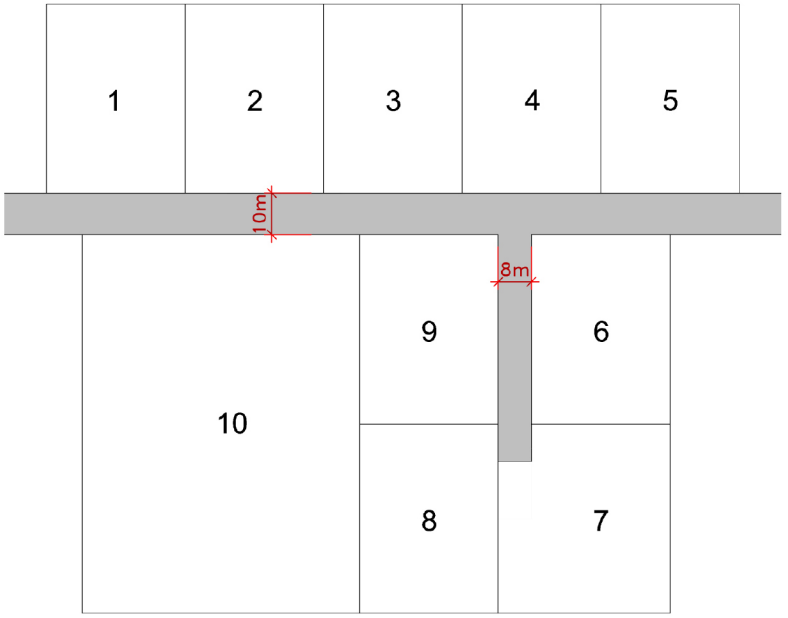
- Prévoir une obligation de **réserver 25 % de la superficie de l'opération** aux voiries et jardins communs pour les terrains à lotir d'une superficie de plus de 10 000 m² ;
- Définir une obligation de **largeur de voirie de 10 mètres** en général et de 8 mètres si celle-ci ne donne accès qu'à quatre lots ou moins, étant entendu que la voirie doit inclure la chaussée et, le cas échéant, les trottoirs.

Les deux règles impératives du lotissement :

REGLE 1: Les 25% communs



REGLE 2: Les voiries systématiques de 10m et 8m



Seule une note administrative du 2 janvier 1991, émise par le Directeur général de l'urbanisme, fixe des éléments de procédure et des spécifications techniques, et reprend d'ailleurs les obligations traditionnellement contenues dans les décrets approuvant les plans de zoning en matière de lotissement.

Une note administrative émise par le Directeur général de l'urbanisme n'est opposable qu'aux agents des services relevant de la Direction générale de l'urbanisme. Elle ne peut donc être opposable aux demandeurs d'autorisation de lotir.

Toutefois, le contenu de cette note administrative, qui contient à la fois des spécifications techniques et des éléments de procédure, est peu à peu entré dans la pratique, devenant une norme connue et appliquée par les lotisseurs.

Il n'en demeure pas moins que si des dispositions de la note administrative entrent en contradiction avec une norme définie par un décret, c'est cette dernière qui s'applique. Pour le reste, et à défaut de dispositions contraires, la note administrative demeure le seul texte réglementaire applicable.

Ces règles de 25 % et de largeur de voirie sont, en l'absence d'autres critères, au centre des préoccupations lors de la conception du lotissement, auxquelles s'ajoutent les règles de superficie et dimension minimales de parcelles de lotissement.

La question de l'intégration de l'ensemble dans l'environnement et les paysages, des conditions de construction des parcelles loties, ou encore de la capacité des équipements et services publics existants au regard de la population qui va venir s'installer progressivement, passe au second plan.

L'impact environnemental des projets de lotissement :

Le lotissement en tant que tel ne figure pas parmi les opérations soumises systématiquement à étude d'impact dont la liste figure dans le décret n° 8633 du 7 août 2012.

Les projets de lotissement ne relèvent pas non plus de la catégorie des « grands projets » définis par le Conseil supérieur de l'urbanisme aux termes de sa décision n° 30/2012 fixant des seuils au-delà desquels une telle étude est requise.

En revanche, il se peut que certains projets de lotissement soient soumis à étude d'impact en ce qu'ils impliquent la réalisation de voiries dans des proportions importantes. Mais lorsqu'une telle étude est alors requise, il n'est pas tenu compte de l'urbanisation future du périmètre de l'opération qui est pourtant l'objectif du projet, mais uniquement de l'impact du tracé des routes.

Au-delà des obligations légales et réglementaires rendant obligatoire ou non la réalisation préalable d'une étude d'impact, il ne peut être que recommandé, de manière générale, de réaliser une telle étude en prévision de l'urbanisation future et des besoins de la population amenée à venir s'y installer progressivement.

Les résultats d'une telle étude seront dans tous les cas hautement bénéfiques pour la conception du projet, étant rappelé ici qu'une étude d'impact doit comporter, outre l'évaluation des incidences d'un projet sur la biodiversité, des indications sur les aspects économiques, sociaux, culturels, et plus généralement tout ce qui se rapporte au cadre de vie.

À ce titre, une étude de trafic au regard des capacités d'urbanisation future pourra notamment être exigée, de même que, le cas échéant, devront être indiquées les modalités de prise en compte de l'archéologie et des monuments historiques ou encore des sites naturels protégés.

Les projets de lotissement face aux enjeux de gouvernance :

Il s'agit là sans doute d'une carence de la loi, mais les municipalités ne sont aucunement associées à la conception des lotissements. La délivrance des autorisations de lotir relève en effet de la compétence exclusive de la Direction générale de l'urbanisme, et le conseil municipal concerné n'est même pas consulté préalablement pour avis. Le seul moment où la municipalité pourra être concernée sera celui où elle sera tenue d'annexer dans son domaine public les voiries du lotissement, alors même qu'elle n'a pas été impliquée dans la décision de les réaliser.

Même si aucun texte ne l'exige, il est recommandé d'associer les municipalités dès le stade de la conception d'un projet de lotissement. Il paraît essentiel en effet que l'autorité compétente pour délivrer des permis de construire, et qui participe à l'élaboration et à la révision de son plan de zoning, puisse se prononcer sur tout projet tendant à bouleverser la physionomie de son territoire. Par ailleurs, dès lors qu'un projet fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, une procédure de participation du public est en principe requise selon des formes prédéfinies.

Il est toutefois recommandé de recourir à une telle procédure de participation du public même lorsque ce n'est pas obligatoire. Celle-ci peut prendre la forme

d'une réunion publique, ou peut consister en la création d'une page dédiée sur les réseaux sociaux, etc.

Enfin, si les directives annexées au décret n° 2366 du 20 juin 2009 portant approbation du SDATL (Schéma directeur d'aménagement du territoire libanais) ne sont pas opposables aux demandes d'autorisation de lotir, il résulte néanmoins de l'article 2 de ce décret que les administrations publiques sont tenues d'adopter des orientations qui sont en accord avec ce schéma dans toute matière de leur compétence ayant trait à l'utilisation et à l'aménagement des sols.

PRECONISATIONS

Les projets de lotissement doivent être conçus selon le contexte des sites sur lesquels ils s'implantent, en considération des formes urbaines qui en résulteront.

Les préconisations qui suivent, dont la pertinence varie en fonction du contexte et des spécificités de chaque projet, porteront d'une part sur les techniques de division du sol et d'autre part sur la constructibilité des parcelles loties au regard de l'exploitation.

Il sera précisé à chaque fois dans quel contexte la préconisation est la plus pertinente ainsi que les effets attendus, et si son application requiert une dérogation aux règles en vigueur.

Dans la mesure où la note administrative de 1991 n'est pas opposable aux demandeurs d'autorisation de lotir, il peut être décidé par le Conseil supérieur de l'urbanisme de ne pas l'appliquer dès lors que le projet de lotissement le justifie au regard de considérations urbaines, paysagères et environnementales.

Il faudra toutefois distinguer le cas où le projet se situe dans un secteur réglementé, c'est-à-dire couvert par un plan détaillé d'urbanisme, et le cas où le projet se situe dans un secteur non réglementé. De ce paramètre dépendront les conditions dans lesquelles la dérogation pourra être accordée.

Des dérogations sont particulièrement justifiées lorsqu'elles ont pour objet de permettre l'application des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement préconisées, le cas échéant, par le ministère de l'environnement sur le fondement d'une étude d'impact réalisée dans les conditions prévues par le décret précité.

Enfin, les schémas illustrant chacune de ces préconisations sont purement conceptuels, pour faciliter la compréhension de ces dernières. Il conviendra donc de s'en inspirer de manière circonstanciée, selon les réalités physiques du terrain et la nature du projet.

Ces préconisations porteront d'une part sur la manière de morceler les parcelles et d'aménager la route et les espaces communs, et d'autre part sur la question de la constructibilité des parcelles ainsi loties.

I. Au stade de la division du terrain en parcelles

L'aménagement des voiries et la parcellisation des lots constituent l'essentiel du dossier de demande d'autorisation de lotir. Il est pourtant nécessaire à ce stade de se projeter sur l'aspect général de l'opération une fois que l'ensemble des constructions sera réalisé pour bien définir la délimitation des parcelles et ajuster le réseau routier en conséquence.

Le lotissement n'est pas simplement une opération de division foncière, c'est avant tout une opération d'urbanisme. De la morphologie de la trame parcellaire dépendront les formes bâties.

1. Limiter l'emprise totale des routes

L'emprise totale des routes dans le périmètre d'une opération est un indicateur de la qualité de l'aménagement. De manière générale, une route trop présente signifie que le découpage parcellaire n'est pas optimal. On peut en effet considérer que l'emprise totale d'une route ne doit pas dépasser 15 % de la superficie totale d'une opération, voire 10 % en milieu rural.

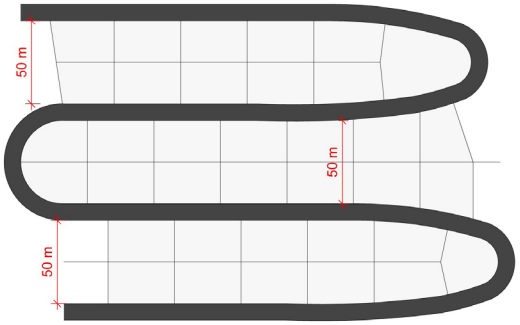
Il convient par exemple d'éviter la situation dans laquelle deux routes principales ne sont séparées que par une double rangée de parcelles et présentent une distance inférieure à 80 mètres l'une de l'autre. Cette préconisation vaut également pour une route principale qui serpente sur un terrain en pente.

Il ne faut pas craindre de détacher des parcelles en cœur d'îlot, qui n'auront pas directement accès à la route principale, mais qui peuvent êtres desservies par des accès séparés et secondaires.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux sites ruraux. Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur.

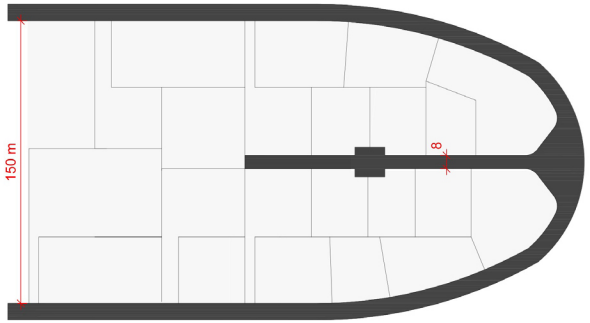
Illustration de la préconisation n° 1 :

Mauvaise division parcellaire: routes trop présentes.



X

Découpage optimal: emprise des routes réduite.



✓

2. Hiérarchiser le système routier

Les règles de largeur de voirie ont eu pour effet, depuis des décennies, de couvrir l'ensemble du territoire de routes d'une largeur identique de 10 mètres, sans tenir compte ni du caractère des sites, ni des densités constructibles, ni même du statut « local » ou « intérieur » de la route au sens du décret n° 1315 du 19 mars 1965 relatif à la classification des routes.

Ainsi, il n'est pas rare d'avoir des routes de lotissement d'une largeur de 10 mètres qui se raccordent à une route principale ou secondaire ancienne qui en mesure 6 ou 8 de large, en totale contradiction avec le principe d'arborescence d'un système routier selon lequel une route principale est plus large qu'une route secondaire, une route secondaire est plus large qu'une route locale et ainsi de suite.

Il est alors recommandé d'adopter un principe de hiérarchisation des routes pour chaque projet de lotissement d'une certaine ampleur, en distinguant une route principale et une ou plusieurs routes (ou accès) secondaires, tout en tenant compte de la nature et de l'importance de la route préexistante à laquelle le projet se raccorde.

Cette recommandation est adaptée à tout type de site : urbain, périurbain, rural.
Sa mise en œuvre nécessite de déroger aux textes en vigueur.

Illustration de la préconisation n° 2 :

Mauvaise hiérarchie: absence d'arborescence.

Des routes systématiques de 10m de largeur connectées à une voirie existante de 8m ou 6m.



Bonne hiérarchie: système routier en arborescence.

Une route principale du lotissement d'une largeur de 6 à 8m selon la règlementation prévue et la densité constructible des lots, de laquelle sont issus des routes secondaires et accès de 4 à 6m de largeur.



3. Adapter la largeur de voirie au contexte

La largeur de 10 mètres est un standard qui ne tient pas compte du contexte, ainsi qu'il a été exposé dans la recommandation n° 2.

Pourtant, tous les projets de lotissement ne se ressemblent pas, et ce standard n'est pas toujours adapté à chaque situation.

Pour un projet situé par exemple en zone périurbaine, où les coefficients d'exploitation sont relativement élevés, une largeur de 12 mètres, voire davantage, sera adaptée pour la route principale du lotissement, destinée à devenir une route locale s'inscrivant dans le système de voirie du quartier, et pas simplement interne au lotissement.

En revanche, pour un projet en zone rurale, où les coefficients d'exploitation sont relativement faibles, et où la route principale du lotissement est destinée à demeurer une voie interne, alors une largeur maximale de 6 mètres sera adaptée.

Cette recommandation est adaptée à tout type de site : urbain, périurbain, rural.
Sa mise en œuvre nécessite de déroger aux textes en vigueur.

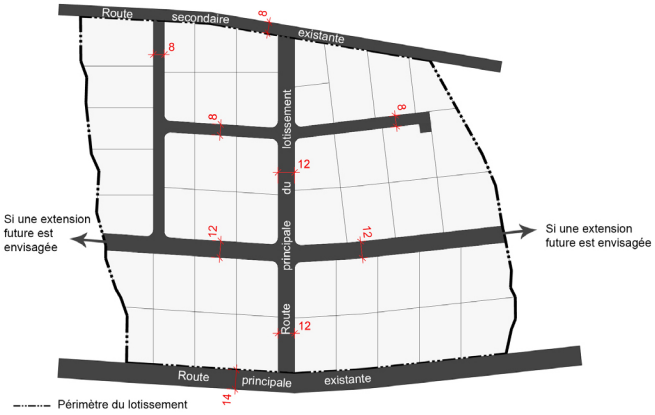
Toutefois, la DGU admet dans la pratique que des routes de lotissement puissent être aménagées sur une largeur de 5,5 mètres dans les sites ruraux particulièrement isolés, bien que l'emprise foncière de la route soit d'une largeur de 10 mètres. Il faudra alors apporter une attention toute particulière aux 4,5 mètres d'emprise résiduelle pour qu'ils ne soient pas asphaltés dans un second temps.

Naturellement, si le terrain à lotir est déjà frappé d'une servitude d'alignement, il conviendra alors dans tous les cas d'exécuter les travaux de voirie selon la largeur prescrite par le décret d'alignement, conformément aux dispositions de la note administrative de 1991.

Illustration de la préconisation n° 3 :

Contexte urbain ou périurbain.

Une route principale du lotissement d'une largeur de 12m avec un raccordement de voies secondaires de 8m et 12m feront partie du système local de voiries.



Contexte rural (CET faible).

A une route existante de 6m à 8m de largeur, se connecte la route principale du lotissement, une route interne de 6m de large, sur laquelle se raccordent des voies secondaires d'une largeur inférieure.
Privilégier aussi les grandes parcelles en contexte rural.



4. Concevoir des routes à sens unique

En milieu rural et particulièrement dans les zones de montagne, il peut être judicieux d'aménager des routes à sens de circulation unique, de manière à limiter leur largeur. Le percement de larges routes cause un impact particulièrement néfaste sur les paysages, en nécessitant d'importants déblaiements et remblaiements, occasionnant la construction de murs de soutènement et d'appui.

Deux manières de concevoir des routes à sens de circulation unique peuvent être envisagées.

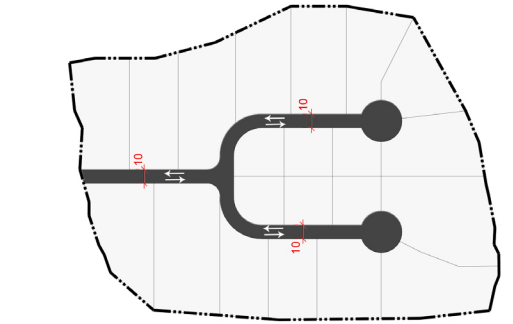
La première manière consiste en l'aménagement d'une route où les deux sens de circulation ne sont pas nivelés à la même hauteur. Les structures de soutènement et d'appui sont alors moins importantes, et les volumes de remblai et de déblai s'en retrouvent réduits. Le terre-plein central peut alors être laissé à son état naturel.

La seconde manière consiste à tracer une route circulaire en forme de boucle. Une telle solution permet d'apporter d'autres types de solutions pour donner un accès à un maximum de parcelles tout en proposant des formes urbaines diverses et variées.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux terrains en pente, en milieu rural ou dans les zones périurbaines à caractère résidentiel.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur.

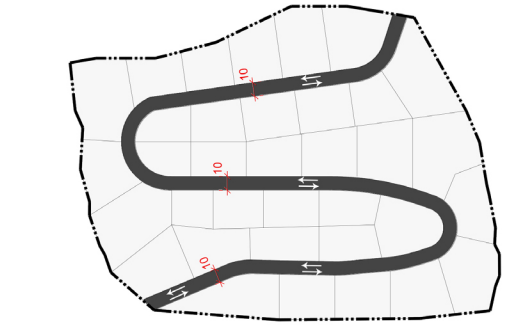
Illustrations de la préconisation n° 4 :

Route à double sens: Impact environnemental néfaste.



Périmètre du lotissement

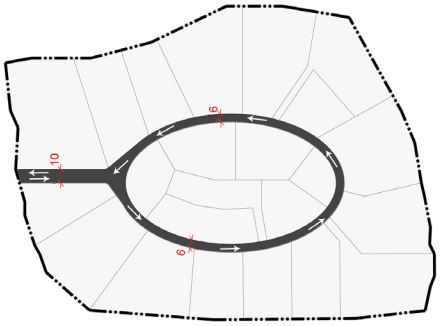
X

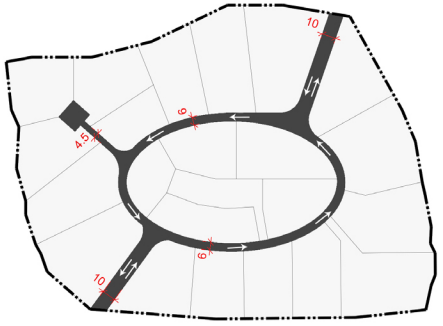


Périmètre du lotissement

X

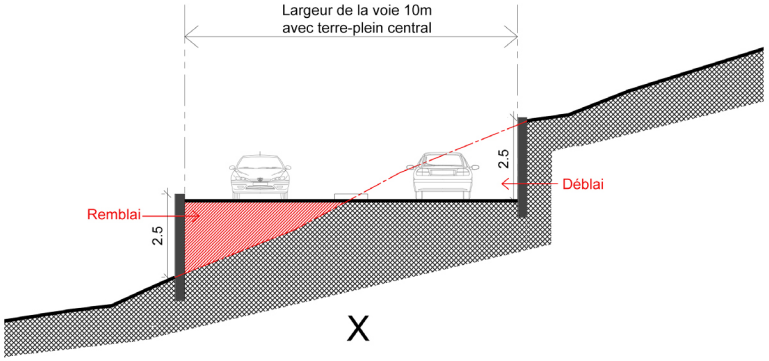
Route à sens unique: largeur des voies réduite.





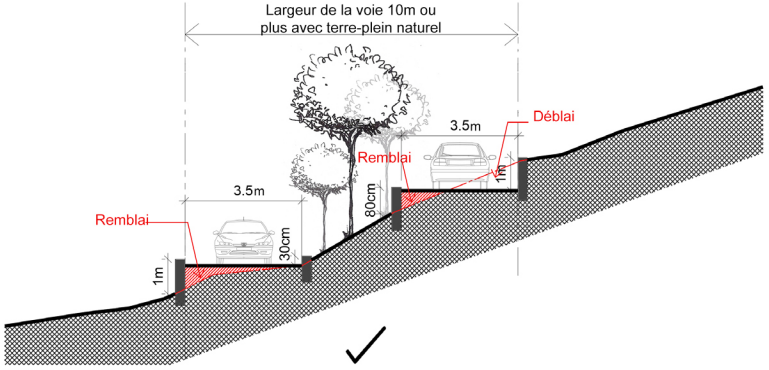
Route à double sens au même niveau.

L'éxecution des structures de soutènement et d'appui nécessite d'importants remblaiements et déblaiements qu défigurent les paysages ruraux.



Route où les deux sens de circulation sont à des niveaux différents.

Les volumes de remblai et de déblai sont moins importants. Avec un terre-plein central laissé à son état naturel, cette configuration est plus en harmonie avec les paysages ruraux.



5. Adapter le mobilier urbain au caractère du site

Il apparaît nécessaire que le lotisseur conçoive un projet en tenant compte de la nature du site ainsi que de la classification de la zone par le plan détaillé d'urbanisme.

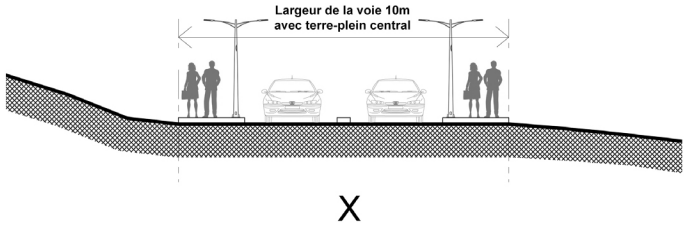
À ce titre, il convient de s'interroger sur la nécessité d'aménager des trottoirs et des lampadaires lorsque le projet est situé dans une région isolée et ne donnera pas lieu à l'arrivée massive de nouveaux habitants. En revanche, il pourra être envisagé d'aménager le long des routes des terre-pleins centraux ou bien des talus latéraux traités de manière naturelle, à moins d'envisager une emprise de la route plus étroite que la largeur requise par les textes en vigueur.

Il pourra aussi être préconisé, dans de tels sites, l'usage de matériaux autres que l'asphalte pour le revêtement des voiries, du moins celles qui sont secondaires.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux sites ruraux.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur, si ce n'est la réduction de la largeur de la route comme alternative à un aménagement paysager des parties résiduelles de la voirie.

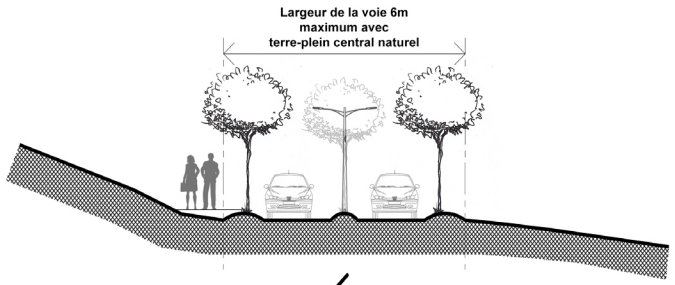
Illustration de la préconisation n° 5 :

Profil de rues: Trottoirs nécessaires en milieu urbain.
Profil de voiries avec trottoirs, non adapté aux milieux ruraux.



X

Profil de rues: Terre-plein naturel ou planté.
Trottoirs non systématiques, dépendamment du contexte.
Profil de rues avec bordures naturelles, en harmonie avec un pasage rural.



✓

6. Prévoir à l'avance le mode de gestion des voies et espaces communs

La loi n° 3 du 5 janvier 1989 prévoit un transfert gratuit de la propriété des voies et espaces communs du lotissement dans le domaine public de la municipalité dès lors que six parcelles au moins ont été vendues à des personnes différentes et pour lesquelles des projets de construction ont été entrepris.

Cependant, même si le texte ne le précise pas expressément, ce transfert ne s'effectue pas automatiquement. Tel est le cas par exemple lorsque les voiries du lotissement sont en circuit fermé et desservent uniquement les parcelles du lotissement. Ainsi, il se peut que les voies et espaces communs, bien que susceptibles d'être transférés, demeurent la propriété commune des acquéreurs de parcelles du lotissement.

Dans ce cas, la gestion de ces voies et espaces est régie par les règles classiques de l'indivision telles que prévues dans le Code de propriété foncière, c'est-à-dire sans formalisme particulier ni statut. Dans les faits bien souvent, c'est le lotisseur lui-même qui s'occupe de l'entretien des voies et espaces communs non transférés pendant les premières années. Mais cette situation ne peut être pérenne et il se peut qu'à terme ces voies et espaces cessent d'être entretenus.

Il est donc recommandé de prévoir, dès la demande d'autorisation de lotir, si le projet a vocation ou non à être transféré dans le domaine public de la municipalité dès que les critères requis sont remplis.

À défaut, il est alors recommandé de constituer une association coopérative, dont tous les propriétaires concernés devront nécessairement être membres. Cette association sera alors l'entité en charge de la gestion et de l'entretien des voiries et espaces communs.

Cette recommandation est adaptée à tout type de site : urbain, périurbain, rural. Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur La possibilité de constituer une association coopérative figure d'ailleurs à l'article 5 de la note administrative du 2 janvier 1991.

7. Créer des espaces structurants

Les projets de lotissement, tels qu'ils sont conçus dans la plupart des cas, ne présentent aucun signe distinctif. Il n'y a pas toujours la volonté de créer un quartier avec une identité spécifique, qui peut se caractériser par un espace structurant, un point de repère, un « landmark », le lieu de rencontre spontanée.

Il peut être recommandé de créer de tels espaces de manière à rompre la monotonie des zones d'extension urbaine et renforcer le sentiment d'appartenance à un quartier. Ces espaces structurants peuvent consister en une place, un escalier, etc.

Il est certes souvent nécessaire de créer un jardin commun devant compter dans les 25 % de superficie affectés aux routes et espaces communs. Mais ces jardins ne remplissent pas toujours une fonction d'espace structurant. Bien souvent, il s'agit d'une parcelle de lotissement comme une autre, à la différence près qu'elle n'est pas constructible. Mais en tout état de cause, le jardin commun finit bien souvent en terrain non aménagé ou non entretenu, et par conséquent inaccessible au public.

La création d'un espace structurant peut être conçue à partir de l'existant (par exemple une ancienne bâtisse abandonnée, des escaliers, des arbres remarquables, etc.). Il est conseillé d'aménager le lieu comme un espace ouvert avec une vue dégagée, et de veiller à ce que celle-ci ne soit pas obstruée par de futures constructions. Il pourra également être fait en sorte que cet espace puisse accueillir un ou plusieurs commerces de proximité, et un effort particulier pourra être apporté au mobilier urbain (installation de bancs, pavement du sol, éclairage adapté, etc.).

L'espace structurant peut également se combiner utilement avec, pour les parcelles qui lui sont contiguës, des dimensions de terrain et des règles de construction différenciées du reste du projet de lotissement.

Bien sûr, la conception des espaces structurants doit différer selon le caractère du site et la nature du projet de lotissement.

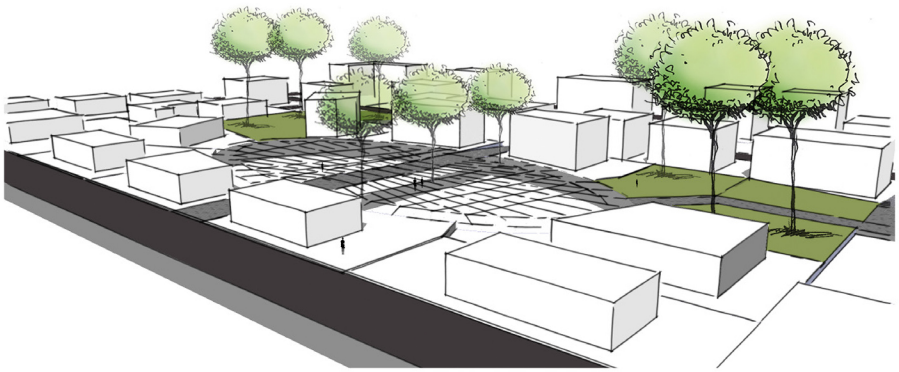
Et cette préconisation n'aurait pas de sens pour les projets de faible ampleur, comme la division de moins d'une dizaine de parcelles par exemple.

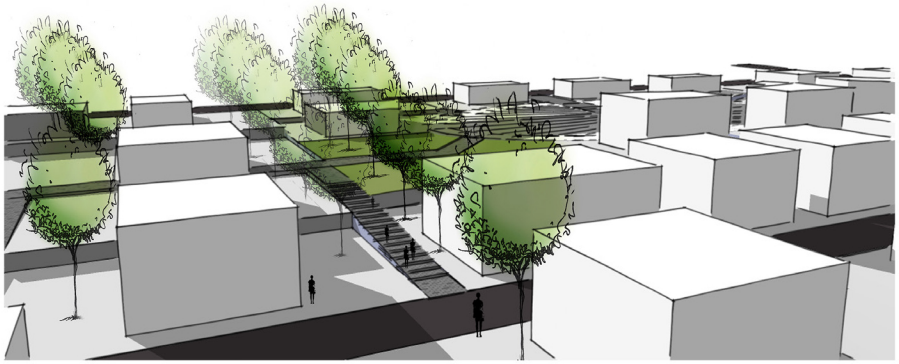
De manière générale, il est recommandé de conserver tant que possible les traces visuelles du passé dès lors qu'elles présentent une plus-value paysagère, telle que d'anciens murs en pierre par exemple, de manière à permettre le maintien de la mémoire du lieu.

Cette recommandation est adaptée à tout type de site : urbain, périurbain, rural.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur.

Illustration de la préconisation n° 7 :

Espaces structurants et mobilier urbain.





8. Diffuser utilement les espaces libres

Les espaces libres du lotissement sont ceux devant être compris dans les 25 % affectés aux espaces communs autres que les superficies d'emprise de la route. Selon la note administrative du 2 janvier 1991, ces espaces communs résiduels doivent constituer des jardins communs, lesquels finissent bien souvent comme des parcelles non aménagées comme tels.

La note ajoute que ce jardin doit avoir une forme carrée, et être situé le plus possible au centre du projet. Cette règle peut paraître légitime dans les projets d'extension urbaine. Mais il n'apparaît pas nécessaire de créer des jardins communs hors des zones urbanisées dès que l'on divise un terrain en quelques parcelles.

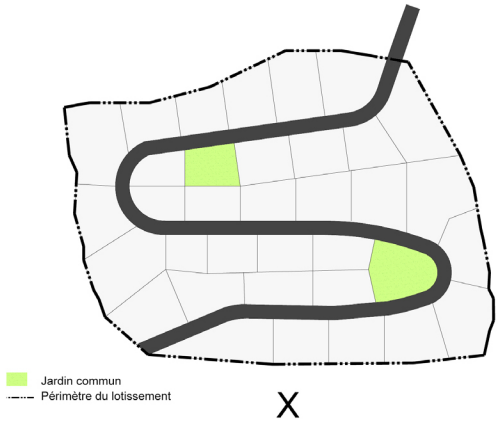
En milieu rural, il apparaît au contraire plus légitime que la quote-part des espaces communs non affectés au système routier puisse être utilisée pour préserver de toute construction les parties de terrain les plus sensibles d'un point de vue environnemental (présence d'arbres remarquables, de roches caractéristiques, écoulement des eaux de pluie, etc.), ou bien servir de corridors écologiques de manière à constituer des coupures d'urbanisation et à préserver la biodiversité.

Ces corridors écologiques, ou trames vertes, devraient alors avoir une largeur minimale d'au moins quelques mètres, et pourraient par ailleurs être aménagés en sentiers piétons, traités en escalier lorsque la déclivité du terrain l'impose. Il va de soi que le sentier devrait être aménagé en matériaux naturels, avec interdiction d'asphalter le sol et d'ouvrir la voie aux véhicules. Les accès aux parcelles depuis le sentier seront possibles mais ne pourront tenir lieu d'accès à la route.

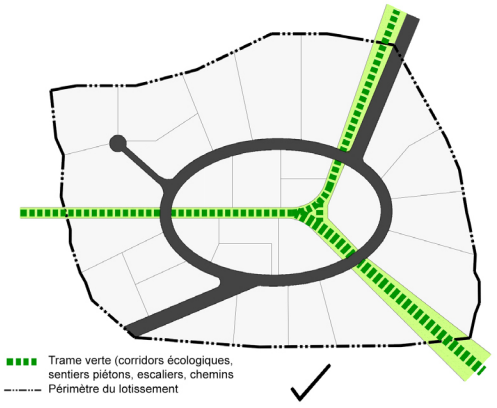
Cette recommandation est particulièrement adaptée aux sites ruraux.
Sa mise en œuvre nécessite de déroger aux textes en vigueur, en ce que la possibilité de prévoir un espace commun diffus n'est pas prévue par la note administrative.
La dérogation relève néanmoins de la seule appréciation de la DGU et peut paraître parfaitement justifiée par des considérations environnementales.

Illustration de la préconisation n° 8 :

Espaces libres concentrés en jardins communs.
Solution pas très adaptée aux milieux ruraux où le véritable espace commun serait plutôt l'immensité des paysages naturels.



Trame verte et corridors écologiques.
Solution légitime en milieu rural pour préserver la biodiversité en constituant des coupures à l'urbanisation.



9. Moduler librement l'application des règles de dimension minimale de superficie

Les plans détaillés d'urbanisme prévoient systématiquement des règles de dimension minimale de parcelles de lotissement, qui consistent d'une part en des superficies minimales de terrain et d'autre part en des règles de largeur et de profondeur minimales.

La superficie minimale requise de parcelle de lotissement correspond généralement au double de la superficie minimale de terrain constructible dans une même zone réglementaire. C'est-à-dire que lorsqu'une superficie minimale de terrain pouvant donnant lieu à un projet de construction est par exemple de 400 m², celle requise pour un terrain résultant d'un lotissement est généralement de 800 m² dans la même zone.

Il n'est pas toujours aisé de bien comprendre la logique d'une telle réglementation, qui peut paraître critiquable en ce qu'elle favorise l'étalement urbain et la production de formes architecturales souvent incompatibles avec la typologie des sites. Mais on peut déduire de ce mode de planification urbaine que l'administration cherche à éviter la démultiplication de petits terrains.

Ainsi, il n'est pas rare que dans les zones propices à la réalisation de projets de lotissement, les parcelles de lotissement aient des superficies d'au moins 1 000 m². Dans les zones non réglementées, la superficie minimale de lotissement est de 1 200 m², en vertu d'une décision du Conseil supérieur de l'urbanisme.

Cette situation a pour effet de créer, en tout point du territoire, des formes urbaines homogènes et répétitives. De telles superficies ne peuvent donner lieu en effet qu'à la construction d'immeubles collectifs, comprenant au moins 4 appartements, lorsque les coefficients d'exploitation sont limités.

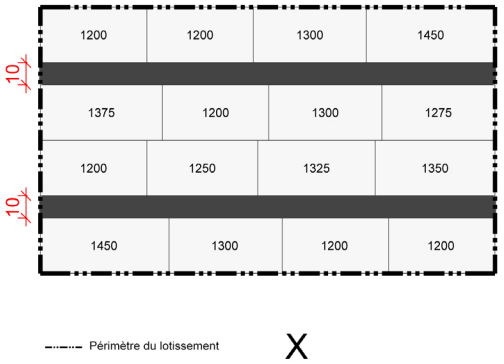
Lorsque le zoning prévoit une zone de « villas », il fixe également des superficies minimales de parcelles loties d'au moins 800 m², ce qui rend de fait leur acquisition financièrement hors de portée de la plupart des ménages. De plus, lorsqu'une villa est réalisée sur un tel terrain, la construction présente bien souvent les caractéristiques architecturales d'un petit immeuble collectif.

Il est ainsi recommandé de pouvoir diviser des parcelles de différentes superficies à l'échelle du projet, pour répondre à différents types de demandes et produire des formes urbaines différenciées, dès lors que la superficie moyenne de l'ensemble des parcelles de lotissement correspond aux dimensions requises par le zoning.

Cette recommandation est adaptée à tout type de site : urbain, périurbain, rural. À ceci près qu'il ne devrait pas exister de possibilités dans les zones rurales de bâtir des immeubles collectifs trop massifs.
Sa mise en œuvre nécessite de déroger aux textes en vigueur. La dérogation peut être toutefois facilement justifiée en ce qu'appréciée à l'échelle du projet, la règle est respectée.
Dans les zones non réglementées, la dérogation peut être d'autant plus facilement obtenue que c'est une décision du CSU, et non pas un décret, qui fixe la règle applicable. Ainsi, il peut même être envisagé que la superficie moyenne de toutes les parcelles de lotissement soit inférieure à 1 200 m².

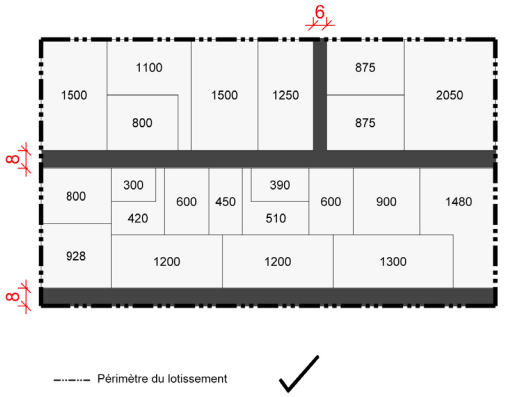
Illustration de la préconisation n° 9 :

Superficies et proportions minimales de parcelles: Formes urbaines homogènes et répétitives.



X

Parcelles de tailles variées: Formes urbaines hétérogènes.



✓

10. Dérationaliser la forme des parcelles

Souvent, les parcelles de lotissement sont découpées de telle manière qu'elles ont une forme rectangulaire, et chaque angle à peu près perpendiculaire.
Cette conception ne présente pas de difficultés en milieu urbain et sur des terrains plats, si ce n'est qu'elle peut donner lieu à une certaine monotonie dans les formes urbaines qui en résulteront, en particulier si les parcelles ont toutes sensiblement les mêmes dimensions.

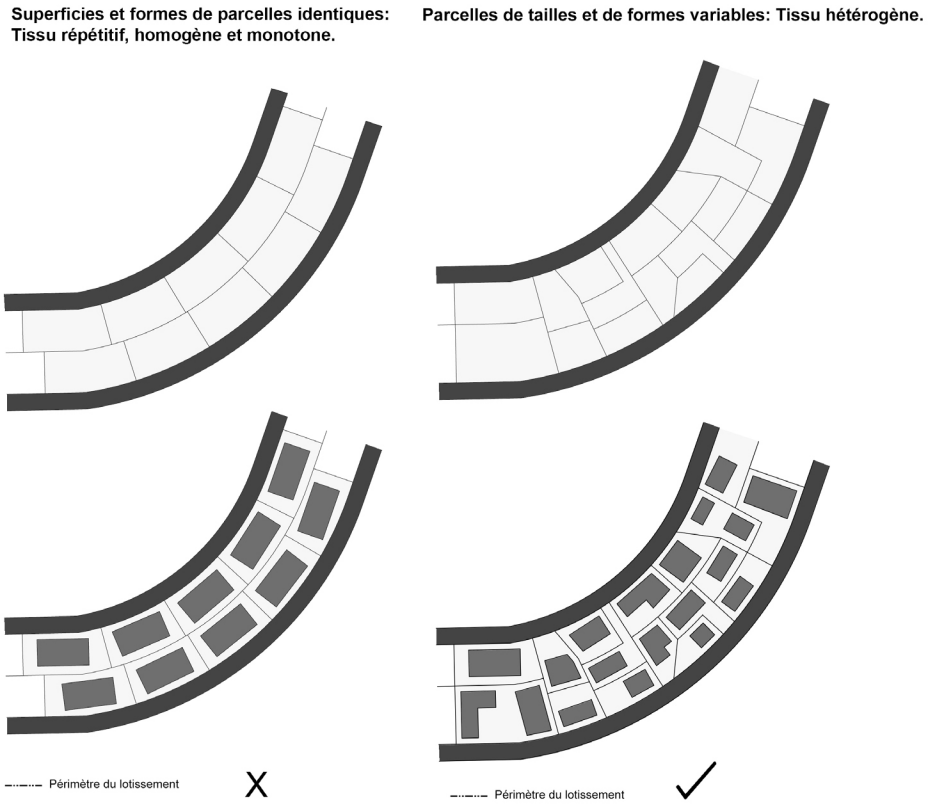
En revanche, une telle conception n'est pas du tout satisfaisante en milieu rural, spécialement lorsque le terrain est en pente. Car il se trouve que dans de tels sites, ni les routes existantes, ni les courbes de niveau, ni les lignes d'écoulement des eaux de pluie ne sont des lignes droites. Dans ces conditions, il apparaît maladroit de dessiner systématiquement des parcelles à quatre côtés. Celles-ci devraient au contraire, tant que possible, épouser la forme des lignes naturelles.

Si les angles droits sont parfois à éviter, il ne faut surtout pas tomber dans le piège des angles aigus. Les angles doivent au contraire être le plus ouvert possible, quitte à multiplier les côtés du polygone que constituera la parcelle. Il convient également d'éviter qu'une limite parcellaire consiste en une ligne

droite sur une trop longue distance. Une limite de parcelle en ligne droite sur plus d'une trentaine de mètres sera en effet susceptible de donner lieu à un mur de façade longeant cette limite sur 25 mètres. Or, ce type de morphologie bâtie n'est absolument pas souhaitable en milieu rural.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux sites ruraux et lorsque les terrains sont en pente.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur.

Illustration de la préconisation n° 10 :



11. Inscrire la longueur des parcelles dans les sens des courbes de niveau

Il peut exister une tendance, en particulier sur les terrains à pente forte, à délimiter des parcelles bordant la voirie sur leur largeur, et s'étirant dans leur profondeur. Cette configuration parcellaire implique d'importants déblais et remblais lorsque des projets de construction seront entrepris, lesquels s'inscriront nécessairement en rupture avec les courbes de niveau.

Cette déformation de la ligne de terrain naturel cause un impact négatif tant sur l'environnement que sur les paysages.
Il est donc recommandé de délimiter des parcelles dont la longueur s'inscrit au contraire dans le sens des courbes de niveau, de manière à minimiser l'impact des constructions sur la déformation des sols naturels.

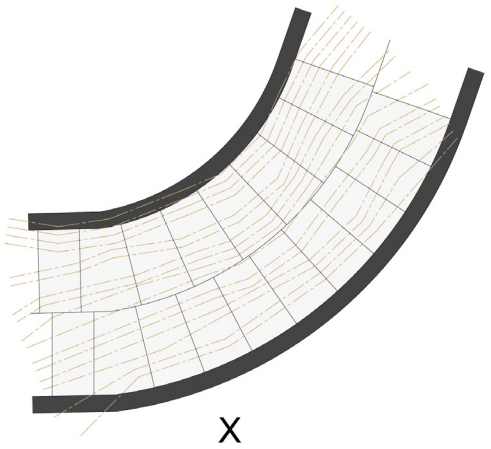
Il est en effet plus aisé d'implanter des constructions sur des terrains dont la différence de niveau, entre le point le plus haut et celui le plus bas, est de 5 mètres que lorsqu'elle est de 10 mètres.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux sites ruraux et lorsque les terrains sont en pente.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur.

Illustration de la préconisation n° 11 :

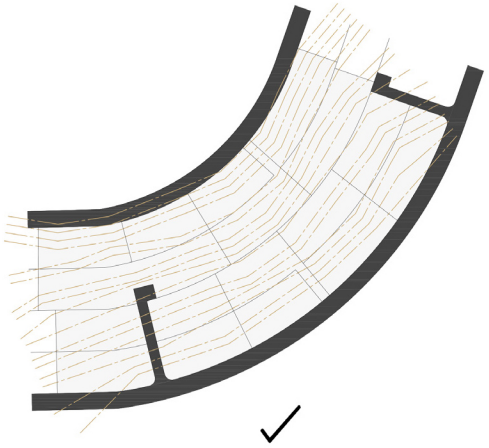
Longueur des parcelles perpendiculaire à la pente.

Parcelles en profondeur. L'intégration du bâtiment à la pente nécessitera d'importants travaux de remblai et déblai qui défigurent le paysage.



Longueur des parcelles dans le sens des courbes de niveau.

Impact des construction réduit et meilleure intégration à la pente naturelle et au paysage.



II. La constructibilité des parcelles loties

Actuellement, la question de la constructibilité des parcelles de lotissement est très rarement envisagée au stade de la demande d'autorisation de lotir. Beaucoup de lotisseurs cherchent avant tout à détacher des parcelles en vue de les vendre. Il revient alors à chaque acquéreur d'entreprendre un projet de construction selon les règles en vigueur applicables à sa parcelle.

Il existe tout de même quelques lotisseurs, généralement des professionnels de l'aménagement, qui envisagent le lotissement comme une opération d'urbanisme et fixent au stade de l'autorisation de lotir des conditions spéciales de construction qui seront opposables aux futurs acquéreurs.

Il n'en demeure pas moins que ces conditions spéciales consistent essentiellement en des prescriptions architecturales complétant, à l'échelle de chaque parcelle, les règles d'urbanisme et de construction en vigueur, mais ne permettent jamais une application différenciée de ces règles à l'échelle du projet de lotissement.

12. Définir une densité globale de construction à répartir librement

Actuellement, le coefficient d'exploitation totale est toujours apprécié à l'échelle de chaque parcelle lotie. Comme les parcelles d'un même lotissement ont généralement des dimensions similaires, toutes les parcelles auront sensiblement la même densité de construction.

Le lot de lotissement à vendre est dans la plupart des cas un terrain dont la superficie est supérieure à 1 200 m² dans les zones non réglementées, et généralement comprise entre 800 et 1 200 m² dans les zones réglementées, avec un coefficient d'exploitation totale fixé à 0,5 dans les zones non réglementées et oscillant généralement entre 0,6 et 0,9 dans les zones réglementées.

Il n'existe quasiment jamais de cas où des lots de lotissement sont des terrains d'une superficie inférieure à 600 m² avec un coefficient de 1,5 ou plus (sauf dans les zones urbaines denses où les possibilités de lotir sont rares), ou bien des terrains d'une superficie supérieure à 2 000 m² avec un coefficient égal ou inférieur à 0,1.

C'est pourquoi il serait judicieux de pouvoir définir une densité globale calculée à partir du coefficient d'exploitation totale appréciée à l'échelle du périmètre du projet de lotissement, auquel il conviendra de retrancher 25 %, correspondant à l'emprise des voies et espaces communs.

C'est-à-dire qu'un projet de lotissement d'une superficie de 100 000 m² située dans une zone où le coefficient d'exploitation totale est de 0,5 donnera lieu à une constructibilité globale de 37 500 m². L'idée est que cette surface globale de construction, déclarée dans la demande d'autorisation de lotir, puisse être ensuite répartie librement entre les différentes parcelles, sans considération de la superficie de chacune d'elles, étant entendu qu'il ne pourra être dérogé pour autant aux règles de hauteur maximale.

Cette manière de procéder permettrait alors de rompre avec la monotonie de formes bâties répétitives que l'on trouve habituellement dans les projets de lotissement. De plus, l'offre foncière pourra être variée, s'adressant à des profils d'acquéreurs différents.

Cela permettra également de concevoir un projet de lotissement comme un véritable quartier de ville, avec une diversité des fonctions et des formes répondant à différents types de besoin.

Lorsque le projet est situé entre une zone urbanisée et une zone naturelle, la répartition de la densité peut lui permettre de jouer un rôle de transition, pour que la rupture entre ville et campagne soit progressive. Ainsi, la densité peut être concentrée à proximité des zones contiguës déjà urbanisées et caractérisées par la présence de voiries et réseaux déjà existants d'une part, et elle peut être plus diffuse sur les parcelles de lotissement plus éloignées.

La répartition de la densité globale devra alors être matérialisée dans un règlement spécial du lotissement édicté dans les conditions définies dans la recommandation ci-après.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux grands lotissements situés dans des sites périurbains.
Sa mise en œuvre ne nécessite pas de déroger aux textes en vigueur dans la mesure où les règles fixées dans les plans de zoning seront respectées à l'échelle d'un projet. C'est simplement la manière d'apprécier les règles qui change, puisqu'on applique les coefficients et reculs à l'échelle du terrain avant la division et non après, ce qu'aucun texte n'interdit aujourd'hui.

Illustrations de la préconisation n° 12 :

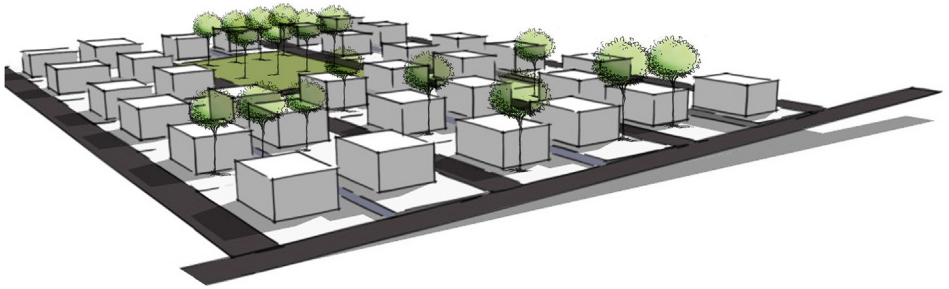
Application de la densité à l'échelle de chaque parcelle lotie:
Modèle répétitif et étalé, perspectives monotones.

Simulation d'un lotissement de 50,000 m² en zone non-réglementée générant des parcelles ayant une surface minimale de 1200 m² (CES 25%, CET 0.5, H_{max}=9m).

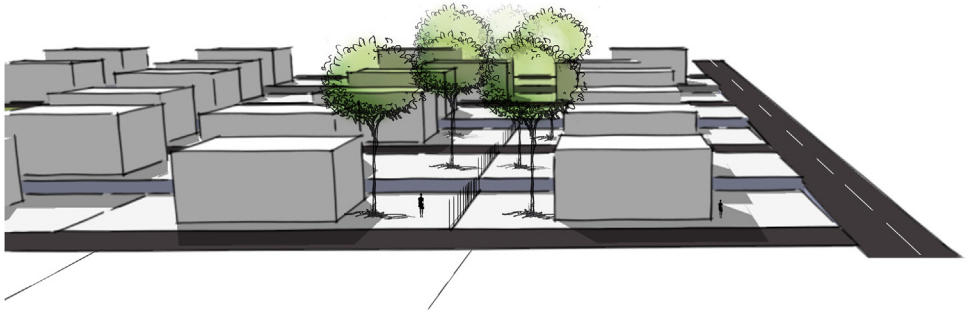
Largeur des voies 10 m
25% voies et espaces communs







X



X

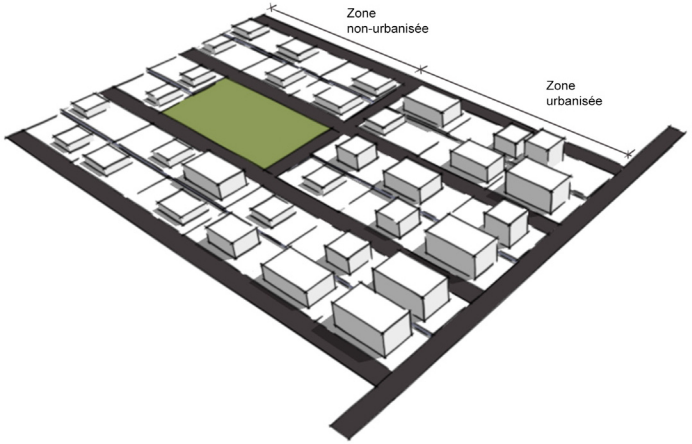
Application de la densité à l'échelle du lotissement avec des parcelles uniformes: Meilleure qualité paysagère et perspectives plus intéressantes.

Simulation d'un lotissement de 50,000 m² en zone non-réglementée générant des parcelles ayant une surface minimale de 1200 m² (CES 25%, CET 0.5 appliqués à l'ilot).

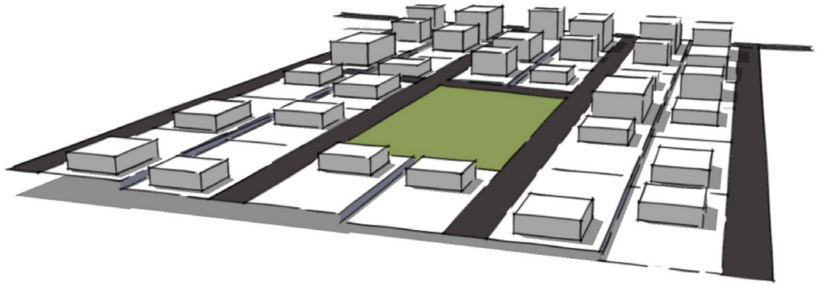
Largeur des voies 10 m
25% voies et espaces communs

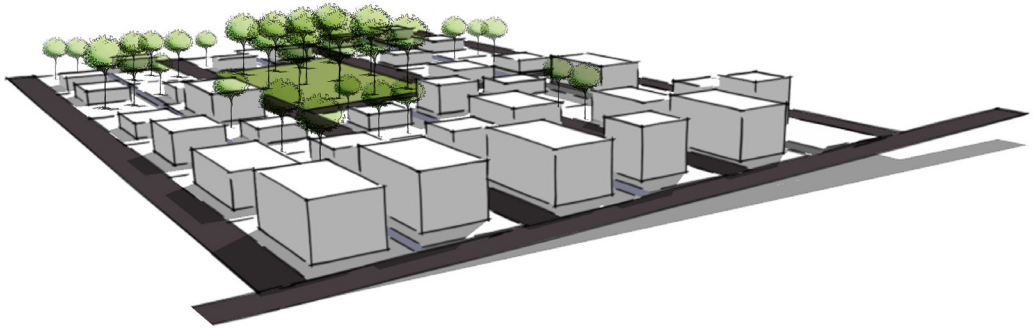


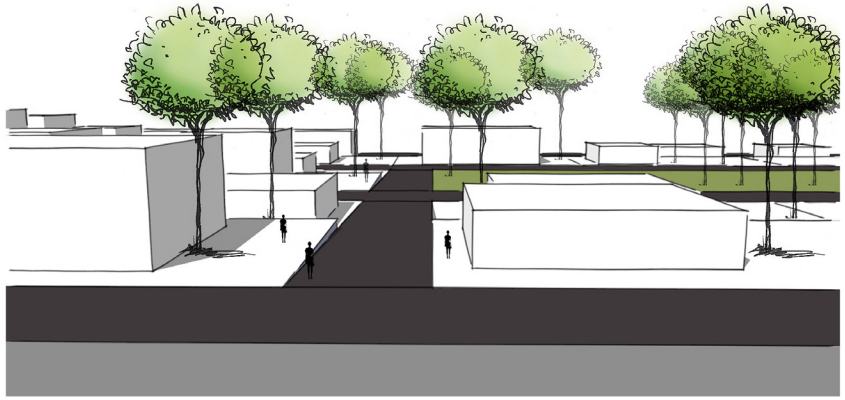
Jardin commun
Périmètre du lotissement (50,000 m²)



✓





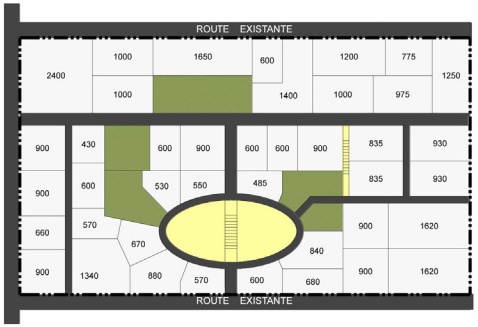


✓

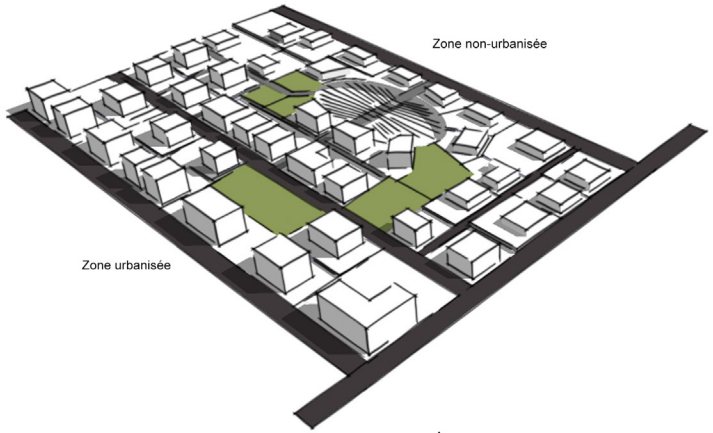
Application de la densité à l'échelle du lotissement avec des parcelles de surface et de forme variables
Meilleure qualité paysagère et tissu urbain plus intéressant.

Simulation d'un lotissement de 50,000 m² en zone non-réglementée (CES 25%, CET 0.5, H_{max}=9m). Le règlement est appliqué sur l'ensemble de la surface du lotissement, la densité totale est distribuée de façon non systématique.

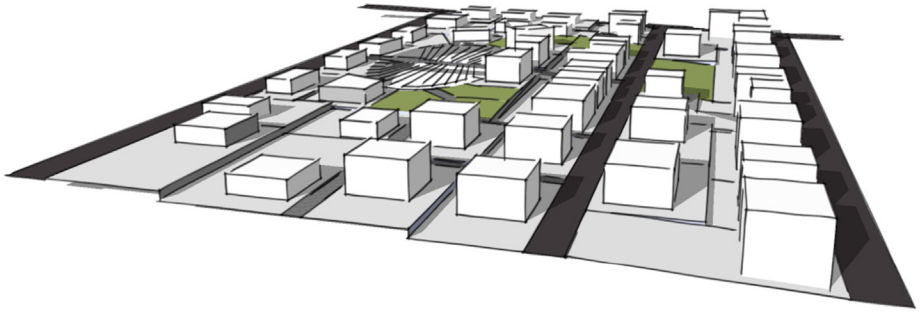
Largeur des voies 10 m
25% voies et espaces communs



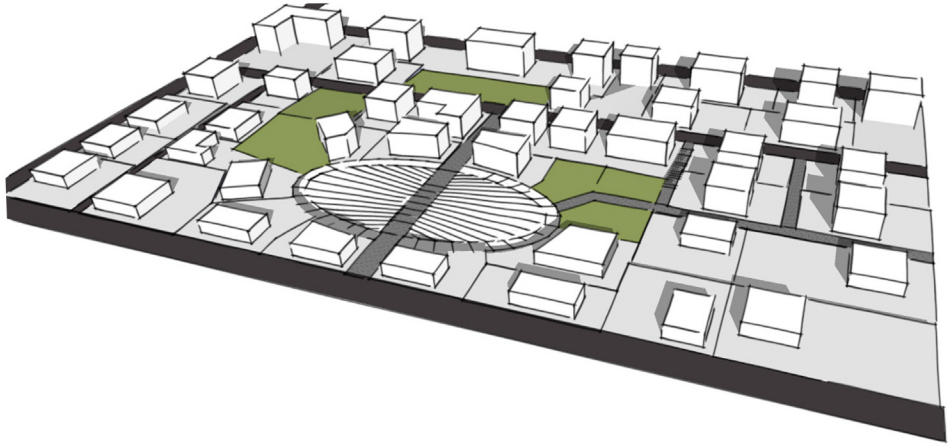
Rues et espaces piétons (places, escaliers,...)
Jardin commun
Périmètre du lotissement (50,000 m²)



✓







✓

13. Édicter un règlement spécial du lotissement

Quelques rares projets de lotissement ont pu faire l'objet de prescriptions particulières sur le traitement architectural des constructions, mais dont le régime juridique n'est toutefois pas très clair.

La loi de l'urbanisme mentionne en ses articles 40 et 41 des conditions particulières devant être approuvées par le Directeur général de l'urbanisme, mais il n'est pas précisé si celles-ci doivent figurer ou non dans le dossier d'autorisation de lotir. Ces conditions sont en revanche inscrites au registre foncier et deviennent irrévocables.

La note administrative du 2 janvier 1991 évoque pour sa part un règlement spécial d'une part et un cahier des charges d'autre part, comme des documents pouvant être joints à la demande d'autorisation de lotir. Le premier complète les règles d'urbanisme en vigueur, et le second est un document contractuel liant les propriétaires de parcelles loties entre eux. Rien n'indique en revanche dans la note que les règles contenues dans le règlement ou le cahier des charges sont irrévocables.

Sous réserve de ce qui précède quant à sa nature juridique, il est recommandé d'édicter un règlement spécial du lotissement qui n'a pas simplement pour fonction de compléter les règles en vigueur, mais qui vise plutôt à les remplacer en tenant compte le cas échéant d'une libre répartition de la surface de construction déclarée selon les conditions définies dans la préconisation précédente Le règlement spécial pourrait ainsi définir des règles différenciées, pour chaque parcelle ou groupe de parcelles, de recul, d'exploitation au sol, ou bien même de hauteur.

Il pourrait apporter en outre, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, des règles qualitatives, relatives à l'aspect extérieur des constructions, aux matériaux à utiliser, au traitement des clôtures et des espaces libres à l'intérieur des parcelles, etc.

Ce règlement spécial pourrait d'ailleurs être explicité par des documents graphiques, avec des schémas et plans de masse illustrant les règles de gabarit et d'alignement des constructions le long des voiries, etc. (voir à ce propos le guide méthodologique d'écriture de la règle d'urbanisme adapté aux terrains en pente).

Il est également recommandé, pour l'édiction d'un tel règlement, que soit prise en compte la physionomie des terrains alentour, qu'ils soient urbanisés ou non, de manière à assurer une cohésion avec les zones environnantes.

Cette recommandation est particulièrement adaptée aux grands projets de lotissement situés dans des sites périurbains.
Sa mise en œuvre peut nécessiter de modifier les règles d'urbanisme en vigueur, sauf s'il s'agit simplement d'apporter des conditions complémentaires ne présentant pas de contradiction avec ces règles.
Dans les zones non réglementées, une simple décision du CSU suffirait.

Illustration de la préconisation n° 13 :

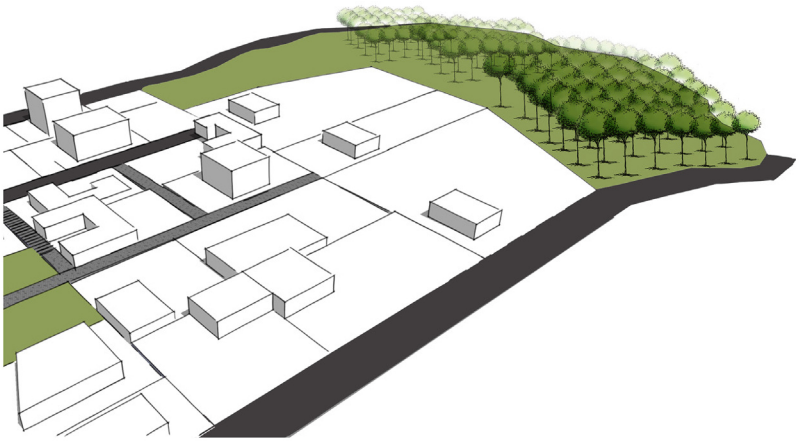
Edicter un règlement spécial du lotissement pour les grands lotissements en sites périurbains
Meilleure qualité paysagère et tissu urbain plus intéressant.

Simulation d'un lotissement de 50,000 m² en zone non-réglementée (CES 25%, CET 0.5, H_{max}=9m). Le règlement est appliqué sur l'ensemble de la surface du lotissement, la densité totale est distribuée de façon non systématique.

Largeur des voies 10 m
25% voies et espaces communs









Le guide méthodologique comporte un certain nombre de préconisations adressées aux architectes, urbanistes et géomètres-topographes, en vue de favoriser une meilleure insertion des projets de lotissement dans l'environnement et promouvoir la qualité urbaine. Ces préconisations s'inscrivent dans les recommandations émises en conclusion de l'ouvrage relatif au lotissement, réalisé par MAJAL, Observatoire académique urbain, paru en 2017 aux éditions de l'Alba.

Publications de l'Université de Balar