



RÉVISION GÉNÉRALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'ORNON

Annexe 1 du rapport de présentation : Etude
dérogatoire à la loi Barnier



Alpicité
Urbanisme, Paysage,
Environnement

SARL Alpicité
Av. de La Clapière – 01 Rés. La
Croisée des chemins
05 200 EMBRUN
Tél : 04.92.46.51.80
contact@alpicite.fr
www.alpicite.fr

SOMMAIRE

ETUDE DEROGATOIRE A LA LOI BARNIER – AMENDEMENT DUPONT AU TITRE DU L111-8 DU CODE DE L'URBANISME	5
1 PREAMBULE.....	5
2 IDENTIFICATION ET CONTEXTE DU PROJET	7
3 ANALYSE DU SITE.....	10
4 LES OUTILS PROPOSES DANS LE PLU	19
5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, AINSI QUE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES	23



ETUDE DEROGATOIRE A LA LOI BARNIER – AMENDEMENT DUPONT AU TITRE DU L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

1 PREAMBULE

La commune d'Ornon est traversée par la D526, **classée route à grande circulation** depuis le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 modifié par Décret n°2025-233 du 11 mars 2025. **Elle est donc concernée par la loi Barnier** (loi n° 95.101) du 2 février 1995 **et par l'amendement Dupont** (Articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme).

La loi Barnier est une loi relative au renforcement de la protection de l'environnement et l'amendement Dupont est une mesure qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes, afin d'éviter une multiplication anarchique de bâtiments sans qualité.

L'article L 111-6 stipule que :

*« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et **de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.** »*

L'article L 111-7 stipule que :

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

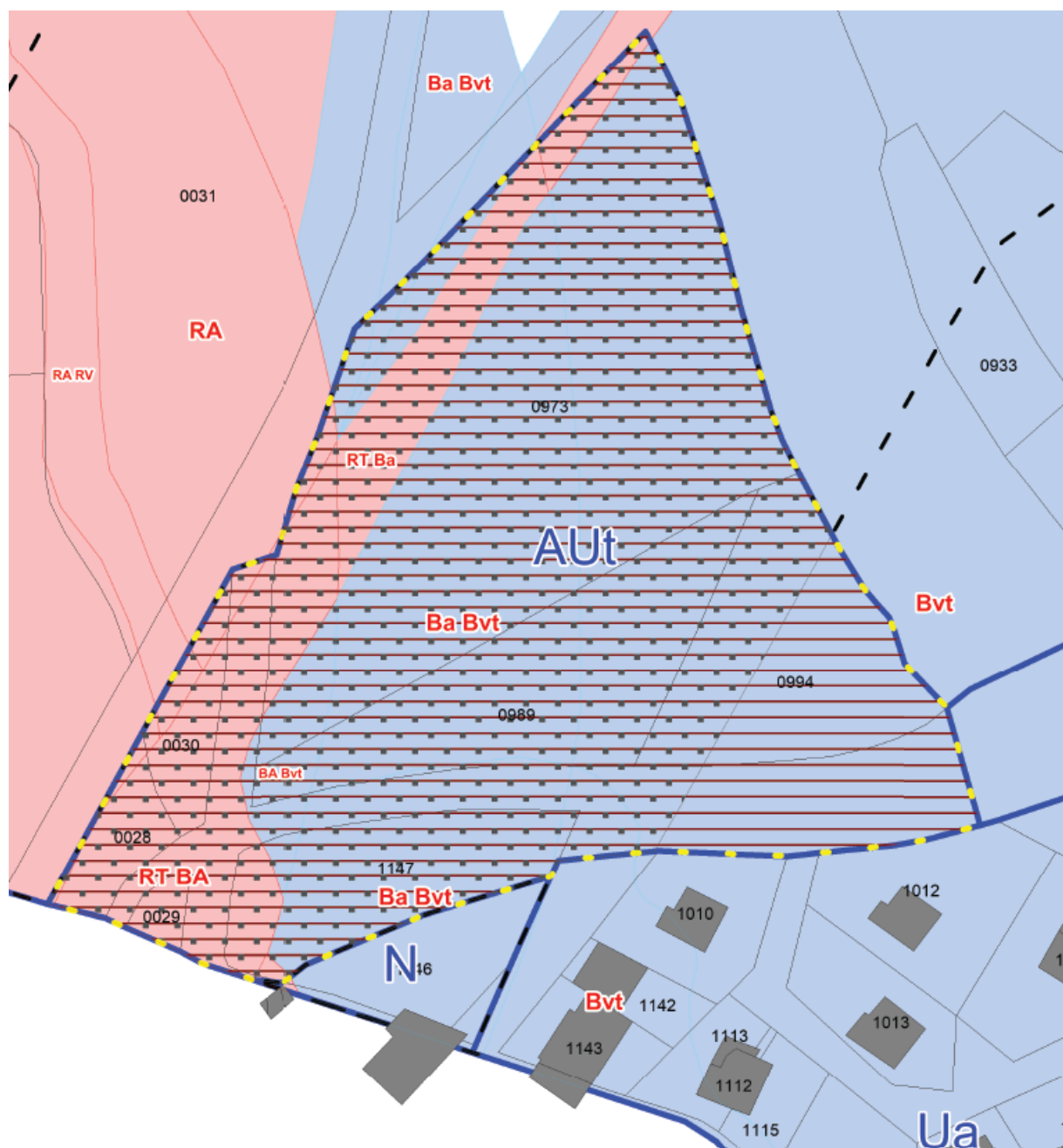
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »

L'article L 111-8 stipule que :

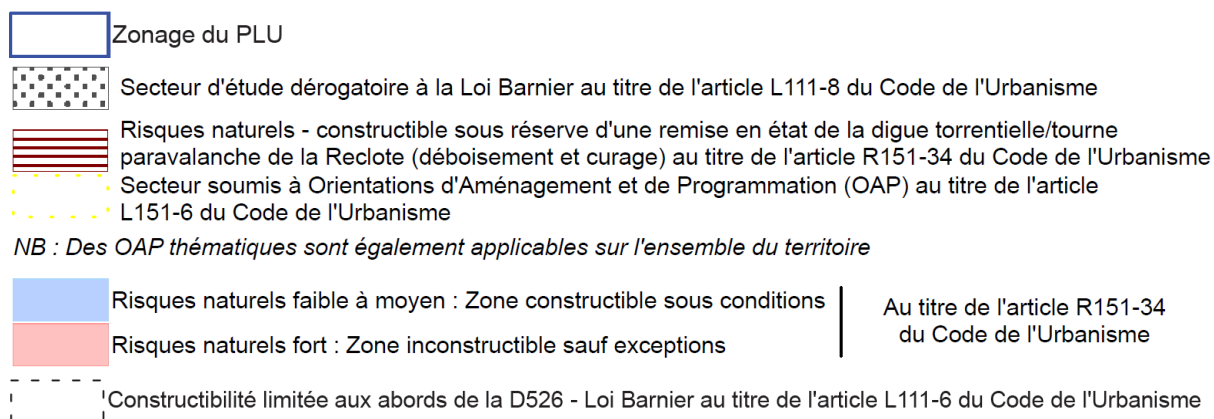
*« **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** »*

Dans le cadre de la révision générale du PLU, la commune d'Ornon **prévoit la création d'une zone AUt** à proximité de la station du col d'Ornon. Cette zone est destinée à conforter et diversifier les activités touristiques existantes. La zone devra notamment accueillir des hébergements touristiques, des installations liées à des activités sportives et de loisir. L'aménagement de la zone sera soumis à l'OAP « sectorielle » n°1 qui englobe également les espaces des stationnements liés à la zone.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est conditionnée à une étude de dérogation au titre de la Loi Barnier et de l'amendement Dupont selon l'article L111-8 du code de l'urbanisme.



Localisation de la zone concernée par l'étude de dérogation au titre de la loi Barnier et à l'amendement Dupont



2 IDENTIFICATION ET CONTEXTE DU PROJET

2.1 LE SITE DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL

Le site est le point de départ du domaine skiable du Col d'Ornon. La station est à cheval entre la commune d'Ornon et la commune de Chantelouve.

Le terrain d'étude est accessible depuis la route du Col d'Ornon (D526). Il constitue une porte d'entrée sur le territoire de l'Oisans.

Le site est principalement entouré de cultures agricoles offrant des paysages ouverts.

Le terrain d'étude est occupé en partie sud par des infrastructures viaires peu qualifiées. Ces infrastructures assurent l'accès à la station et le stationnement. Des espaces enherbés eux aussi peu qualifiés sont déjà concernés par l'aménagement d'un espace de loisirs (jeux gonflables, pumtrack) et de locaux permettant l'accueil du public. Des locaux techniques ont aussi été implantés pour le fonctionnement de la station (toilettes, stockages, gestion des déchets). Ces espaces ont été aménagés sans vision d'ensemble et produisent un paysage peu valorisant qu'il convient de requalifier afin d'en faire une porte d'entrée majeure sur le territoire de l'Oisans.



Espaces ouverts aux abords du parking d'entrée de la station

Source : Alpicité, 2024



Parking d'entrée de la station (à gauche) et bâtiment d'accueil (à droite)

Source : Alpicité, 2024

La partie nord du terrain d'étude présente un paysage plus fermé avec de nombreux conifères et une densité de végétation importante. Un programme compatible avec la qualité de ce paysage et un traitement spécifique devront ainsi être conçus.



Espace arboré au nord du site (à gauche) et perception du site depuis la route du Col en arrivant par le nord (à droite)

Source : Alpicité, 2024

2.2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet de restructuration du col d'Ornon s'inscrit dans la trajectoire d'adaptation au changement climatique impulsée par le SCoT de l'Oisans. La Communauté de Communes de l'Oisans et la commune d'Ornon, souhaitent faire de ce site, un lieu précurseur en matière d'adaptation, de transition et de diversification en cohérence avec les enjeux du territoire.

L'exploitant du col d'Ornon a conscience du changement climatique qui s'opère sur son site et mesure que la station de ski ne présente pas une activité pérenne. Le choix se porte sur la conservation d'une activité économique de type loisirs sur ce site en transition progressive avec les évolutions climatiques.



Plan d'aménagement du plan d'Ornon (non opposable et donné à titre indicatif)
Source : Alpicité, 2026

Le projet prévoit les programmes suivants (non opposable et donné à titre indicatif) :

- Des hébergements touristiques pour 12 personnes ;
- Des espaces de loisirs ;
- Un pumptrack ;
- Un espace d'accueil pouvant inclure des stockages et une salle polyvalente ;
- Des espaces de jeux dans la forêt pouvant comprendre un parcours d'accrobranches, des filets accrochés aux arbres et formant un parcours, un parcours d'obstacles et un sentier sensoriel ;
- Des stationnements comprenant les équipements et installations nécessaires à l'accessibilité de la zone et de la station.

3 ANALYSE DU SITE

3.1 ANALYSE DES NUISANCES

3.1.1 Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

« Conformément aux articles L.571-10 et R.571-33 du Code de l'environnement, le Préfet recense et classe toutes les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à 50 trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à 100 autobus ou trains. »

Préfet de l'Isère, Classement sonore des voies en Isère, <https://www.isere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transport-terrestre-en-Isere/Classement-sonore-des-voies-en-Isere>, consulté le 14/04/2025

Dans l'arrêté n°38-2022-04-15-00007, aucun classement sonore n'a été défini sur la route D526. Ainsi, aucune mesure spécifique ne doit être prise en ce qui concerne les nuisances sonores.

3.1.2 Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et la carte de bruits stratégiques

« Dans le cadre de l'application de la quatrième étape de la directive « bruit », le l'État a procédé à la révision des cartes de bruit stratégiques pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour. »

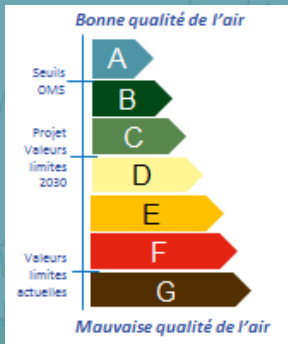
Préfet de l'Isère, Directive européenne du bruit dans l'environnement : le PPBE des grandes infrastructures de l'Etat en Isère, <https://www.isere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Directive-europeenne-du-bruit-dans-l-environnement/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-en-Isere/Le-PPBE-des-grandes-infrastructures-de-transports-terrestres-de-l-Etat-en-Isere>, consulté le 14/04/2025

Les cartes de bruits stratégiques n'identifient aucun enjeu sur la commune d'Ornon.

3.1.3 La qualité de l'air

Le portail « Terristiry » met à disposition un ensemble de données permettant d'évaluer la qualité de l'air à Ornon.

Selon ce portail, en 2023, la concentration de dioxyde d'azote et de PM10 est inférieure à celle recommandée par l'OMS. Seule la concentration de PM2.5 est comprise entre le seuil OMS et la valeur limite. La concentration d'ozone est inférieure à la valeur cible santé. La valeur de la qualité de l'air est considérée comme très bonne (classe A et B) à Ornon selon la carte stratégique Air.



Source :

=Concentrations%20de%20polluants%20atmosph%C3%A9riques&nom_territoire=Ornon, consultée le 14/04/2025

populations aux polluants liés au trafic de la route D526 reste donc faible.

3.2 ANALYSE DE LA SECURITE

3.2.1 Accès routier au site

L'accès au site se fait par la route D526. La station du Col d'Ornon est ensuite accessible par une route peu qualifiée.

Le carrefour entre la route communale et le département est **peu qualifié**. Aucun marquage au sol ne permet d'identifier les priorités et la signalisation verticale se limite à un panneau indiquant le plan du col dans le sens en direction du village et un panneau touristique dans le sens inverse.



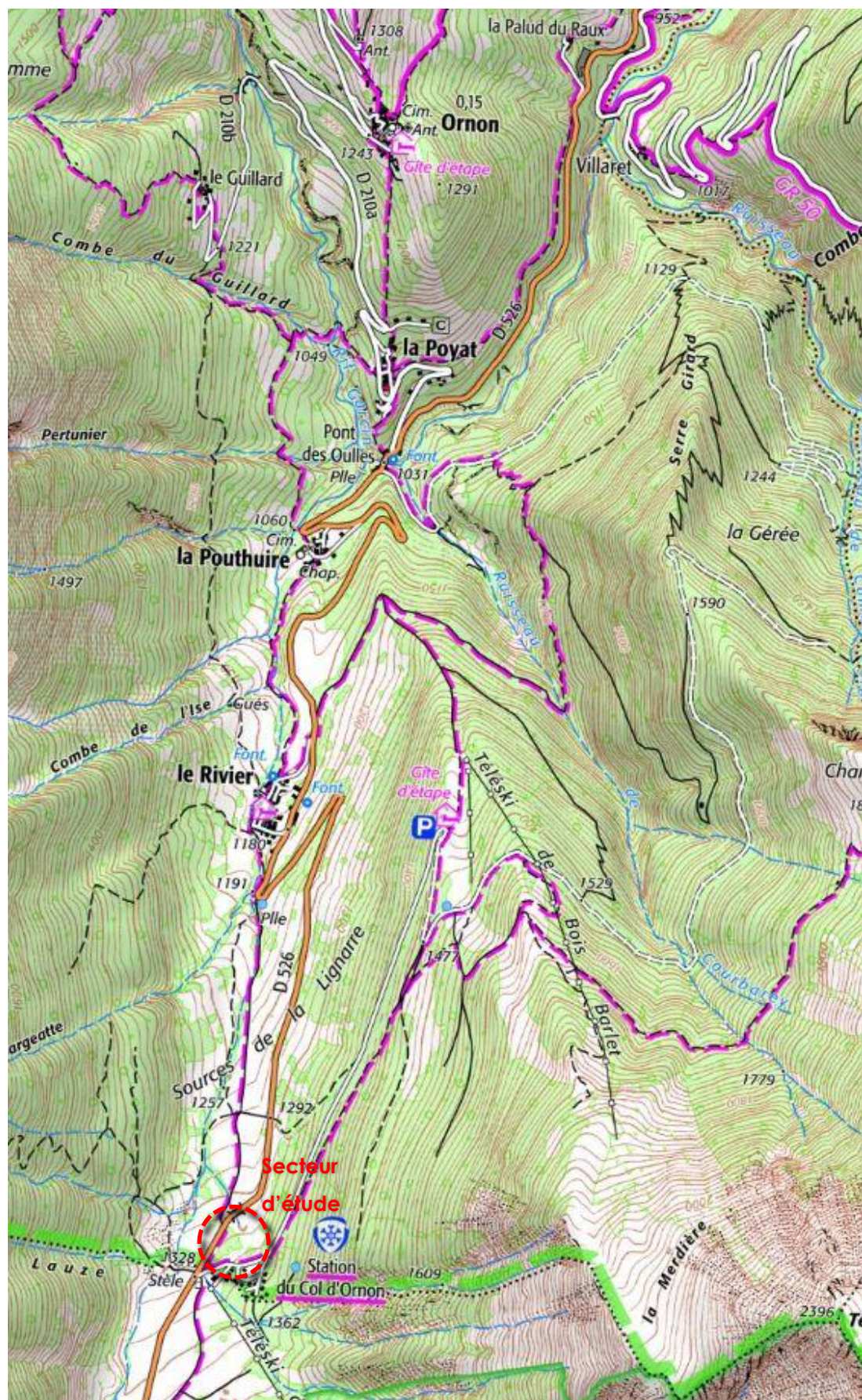
Intersection entre la route communale et la route D526 (à gauche) et son panneau d'indication touristique (à droite)

Source : Google Street View, (septembre 2023)

L'intersection bénéficie cependant **d'une bonne visibilité** bien que l'accès se fasse de biais par rapport à la route D526.

3.2.2 Accès au site à pied et à vélo

Le projet se situe à **un point de rencontre entre plusieurs sentiers de randonnées** représentés sur la carte topographique IGN suivante. Le principal itinéraire est celui représenté en pointillés roses. Cet itinéraire permet de relier les différents hameaux et le village d'Ornon. Au sud, il suit le col d'Ornon en direction du Perrier.



Carte topographique IGN

Source : <https://www.geoportail.gouv.fr> , consulté le 14/04/2025

Si les itinéraires piétons sont identifiés sur la carte topographique IGN, **aucun aménagement n'est matérialisé** sur le terrain d'étude. Ainsi, dans les faits, le chemin en direction du hameau du Rivier débouche sur la route D526, incitant les piétons à longer la route jusqu'à la station, sans aménagement spécifique.

Aucun trottoir n'est prévu. La chaussée de la route communale est **très large** (jusqu'à 13 m) et les bas-côtés sont marqués par un simple changement de matériau.

Le stationnement des véhicules n'est pas matérialisé et se fait dans la largeur de la chaussée ou sur les bas-côtés, laissant peu de place aux piétons qui doivent se faufiler entre les voitures.

3.2.3 Accès au site en bus

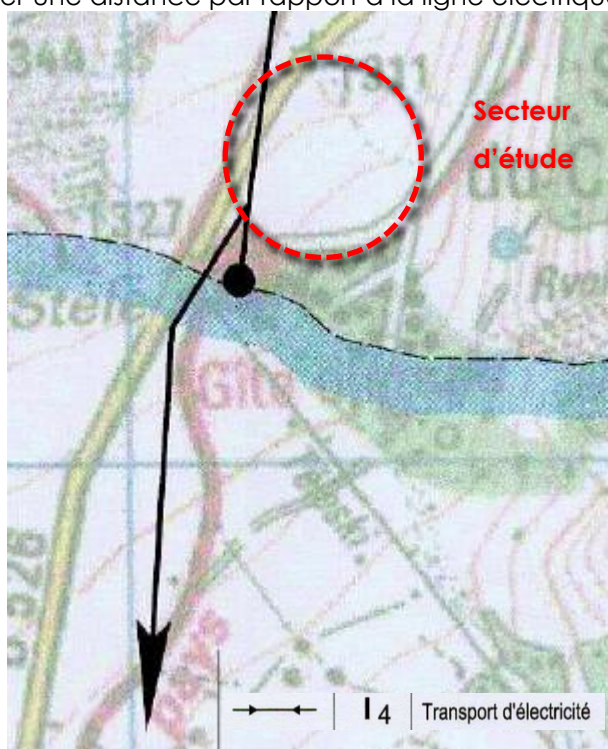
La principale ligne régulière assurée à Ornon est celle du transport scolaire (ligne BDO01) assurée par Cars Région Isère. Elle dessert le col d'Ornon et permet d'atteindre Bourg-d'Oisans.

3.2.4 Les sources d'insécurité indépendantes de la D526

Deux autres sources potentielles de risques sont identifiées sur le secteur.

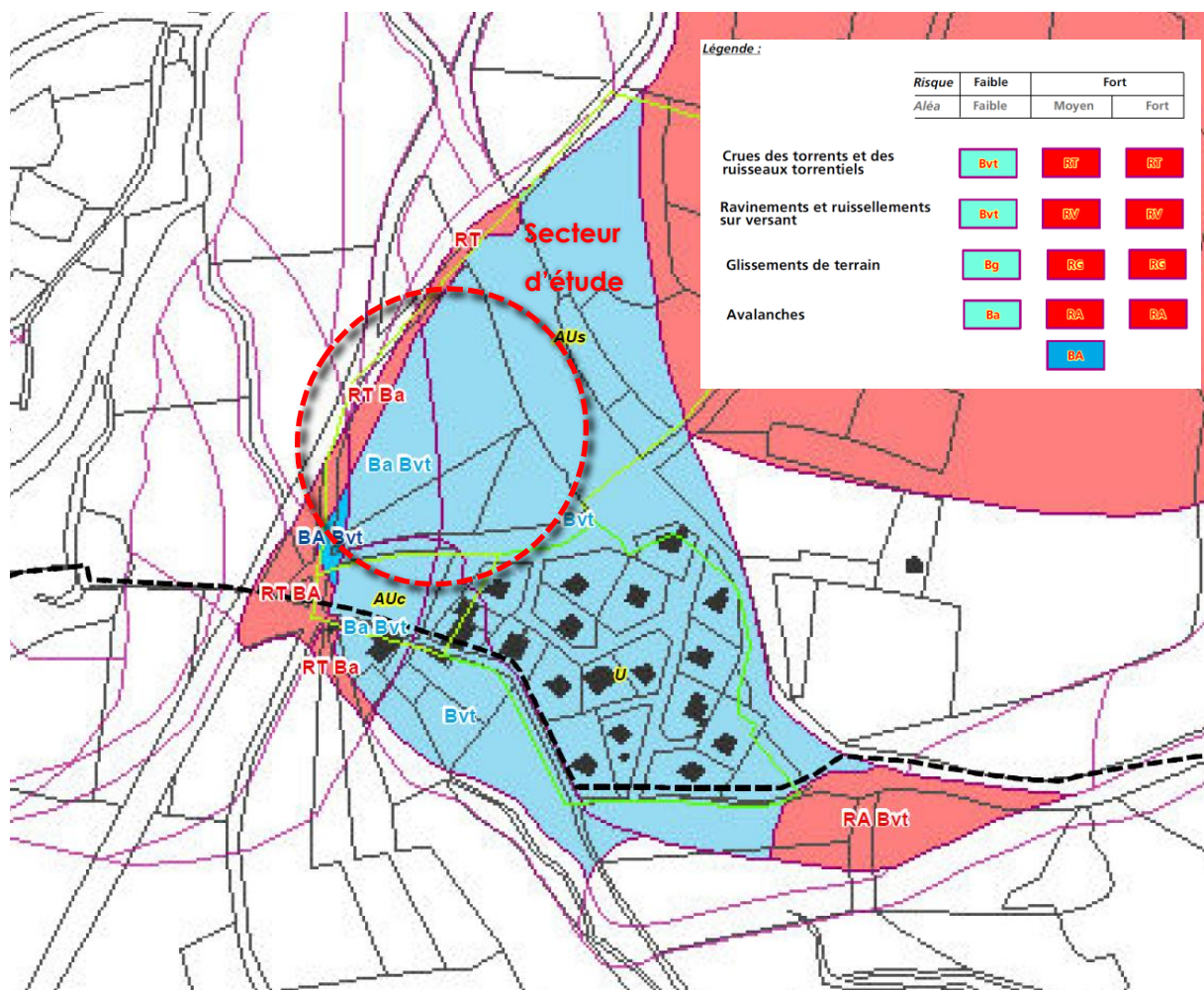
3.2.4.1 La servitude I4 :

Elle impose de conserver une distance par rapport à la ligne électrique.



Extrait de la carte des servitudes d'utilité publique

3.2.4.2 Carte des aléas d'Ornon



Extrait des annexes de l'ancien PLU d'Ornon

La carte des aléas d'Ornon identifie les aléas suivants :

- RT (torrentiel moyen et fort) qui correspond à la fiche Z2 ;
- BA (souffle d'avalanche poudreuse) qui correspond à la fiche Z5 ;
- Ba (avalanche faible) qui correspond à la fiche Z6 ;
- Bvt (ruissellement faible) qui correspond à la fiche Z7.

La zone RT est inconstructible et les zones BA, Ba et Bvt sont constructibles sous conditions.

Aucune construction ne sera envisagée aux abords de la route D526 (zone rouge). Pour les autres zones, les constructions devront respecter les prescriptions définies dans les fiches Z5, Z6 et Z7.

Au sein de fiche Z7 il est notamment précisé que la digue torrentielle/tourne paravalanche de la Reclote (déboisement et curage) devra être remise en état.

3.3 ANALYSE PAYSAGERE

3.3.1 Le caractère actuel de la D526

Le paysage entourant la D526 est principalement agricole, il est caractérisé par un fond de vallée principalement ouvert ouvrant des vues sur les massifs alentour dont les parties basses sont boisées et les parties hautes principalement rocheuses.



Paysage perçu depuis la route D526 (à gauche)

Source : Google Street View, (septembre 2023)

Le plan du col d'Ornon se situe plus bas que le col d'Ornon. Il ne bénéficie donc pas d'une position surplombante. Cependant, le secteur est bien visible depuis la route D526, en particulier lorsque l'on arrive de la commune de Chantelouve en direction du village d'Ornon. Quelques bâtiments de la station sont déjà visibles bien que des arbres les dissimulent en partie.

Le passage à proximité du terrain d'étude se caractérise par la traversée d'un petit bois. Il s'agit d'anciens terrains agricoles qui se sont enfrichés. Ces espaces plus fermés sont caractéristiques en comparaison avec les espaces plus ouverts qui sont perçus sur le reste de la route.



Paysage perçu depuis la route D526 (à gauche)

Source : Google Street View, (septembre 2023)

Les principaux enjeux du projet sont donc de **limiter l'impact perçu en arrivant depuis Chantelouve et de maintenir le caractère de la séquence boisée au droit du secteur d'étude.**

3.3.2 Le caractère actuel du site

Le terrain d'étude est occupé en partie sud par des infrastructures viaires peu qualifiées. Ces infrastructures assurent l'accès à la station et le stationnement. Des espaces enherbés eux aussi peu qualifiés sont déjà concernés par l'aménagement d'un espace de loisirs (jeux gonflables, pumptrack) et de locaux permettant l'accueil du public. Des locaux techniques ont aussi été implantés pour le fonctionnement de la station (toilettes, stockages, gestion des déchets). Ces espaces ont été aménagés sans vision d'ensemble et produisent un paysage peu valorisant.



Espaces ouverts aux abords du parking d'entrée de la station

Source : Alpicité, 2024



Parking d'entrée de la station (à gauche) et bâtiment d'accueil (à droite)

Source : Alpicité, 2024

La partie nord du terrain d'étude présente un paysage plus fermé avec de nombreux conifères et une densité de végétation importante.



Espace arboré au nord du site (à gauche) et perception du site depuis la route du Col en arrivant par le nord (à droite)

Source : Alpicité, 2024

Les enjeux pouvant être définis au regard de ce diagnostic sont les suivants :

- **Maîtriser l'aménagement des espaces permettant l'accessibilité du site (en particulier les stationnements) afin d'améliorer leur insertion paysagère ;**
- **Concevoir un programme permettant de conserver les qualités paysagères du boisement situé en partie nord.**

3.4 ANALYSE ARCHITECTURALE

Seuls quelques bâtiments de la station sont visibles depuis la D526. Il s'agit principalement des bâtiments situés à l'entrée de la station.

Ces bâtiments présentent des hauteurs pouvant monter jusqu'au R+1+combles. Ils se caractérisent par des volumétries très complexes. Les nombreux décrochés, les différentes pentes de toitures participent à limiter la monotonie de l'ensemble, mais peuvent aussi créer une image peu valorisante si cette complexité est exagérée.



Espace arboré au nord du site (à gauche) et perception du site depuis la route du Col en arrivant par le nord (à droite)

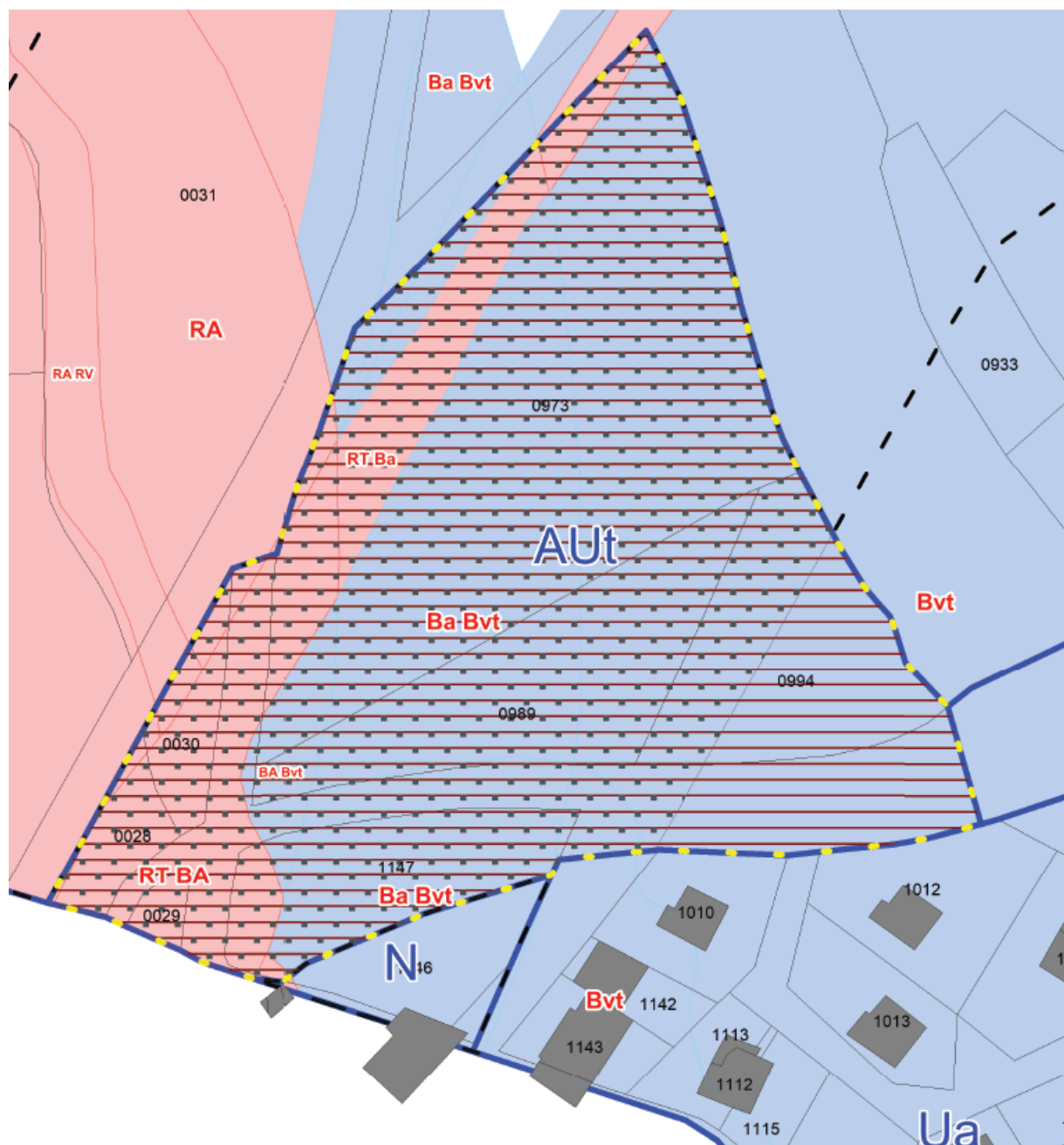
Source : Commune d'Ornon (Janvier 2026)

Les teintes choisies pour les façades sont principalement des couleurs tournant autour du blanc cassé ou du beige.

Pour les nouvelles constructions, l'enjeu n'est pas forcément de s'inscrire dans la continuité des bâtiments existants au regard de la faible qualité de ceux-ci, mais surtout **de retrouver une cohérence par rapport à l'architecture locale voire de permettre de nouvelles formes adaptées à l'environnement paysager dans lequel le projet s'insère.**

4 LES OUTILS PROPOSES DANS LE PLU

4.1 LE ZONAGE DU PLU



Extrait du projet de zonage du PLU d'Ornon (révision générale)

 Zonage du PLU

Dans le cadre de la révision générale du PLU, la commune d'Ornon **prévoit la création d'une zone AUt** à proximité de la station du col d'Ornon. Cette zone à urbaniser correspond « au secteur d'urbanisation futur au Plan du Col d'Ornon. Cette zone est destinée à conforter et diversifier les activités existantes. Elle est soumise à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle n°1. »

 Secteur soumis à Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) au titre de l'article L151-6 du Code de l'Urbanisme

NB : Des OAP thématiques sont également applicables sur l'ensemble du territoire

Le secteur est aussi concerné par une orientation d'aménagement et de programmation : l'OAP « sectorielle » n°1 du plan du col (UTNI) et est également soumise aux OAP thématiques.

	Risques naturels faible à moyen : Zone constructible sous conditions	Au titre de l'article R151-34 du Code de l'Urbanisme
	Risques naturels fort : Zone inconstructible sauf exceptions	

 Risques naturels - constructible sous réserve d'une remise en état de la digue torrentielle/tourne paravalanche de la Reclote (déboisement et curage) au titre de l'article R151-34 du Code de l'Urbanisme

En complément le zonage rappelle également les zones concernées par des risques naturels en différenciant les zones constructibles des zones non constructibles. Le règlement écrit précise les règles à appliquer pour chaque zone.

 Secteur d'étude dérogatoire à la Loi Barnier au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

Il rappelle aussi les zones concernées par la loi Barnier et l'amendement Dupont. Le secteur d'étude fait l'objet de la présente étude dérogatoire à la Loi Barnier et à l'amendement Dupont.

Le règlement écrit de la zone AUt et celui associé aux prescriptions graphiques ainsi que l'orientation d'aménagement et de programmation n°1 doivent assurer le respect des prescriptions nécessaires pour répondre aux critères définis dans l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

Afin d'alléger le rapport de présentation, seul le schéma d'aménagement de l'OAP apparaît ci-après. Pour plus de précisions, se reporter aux pièces respectives (OAP et RÈGLEMENT ÉCRIT).

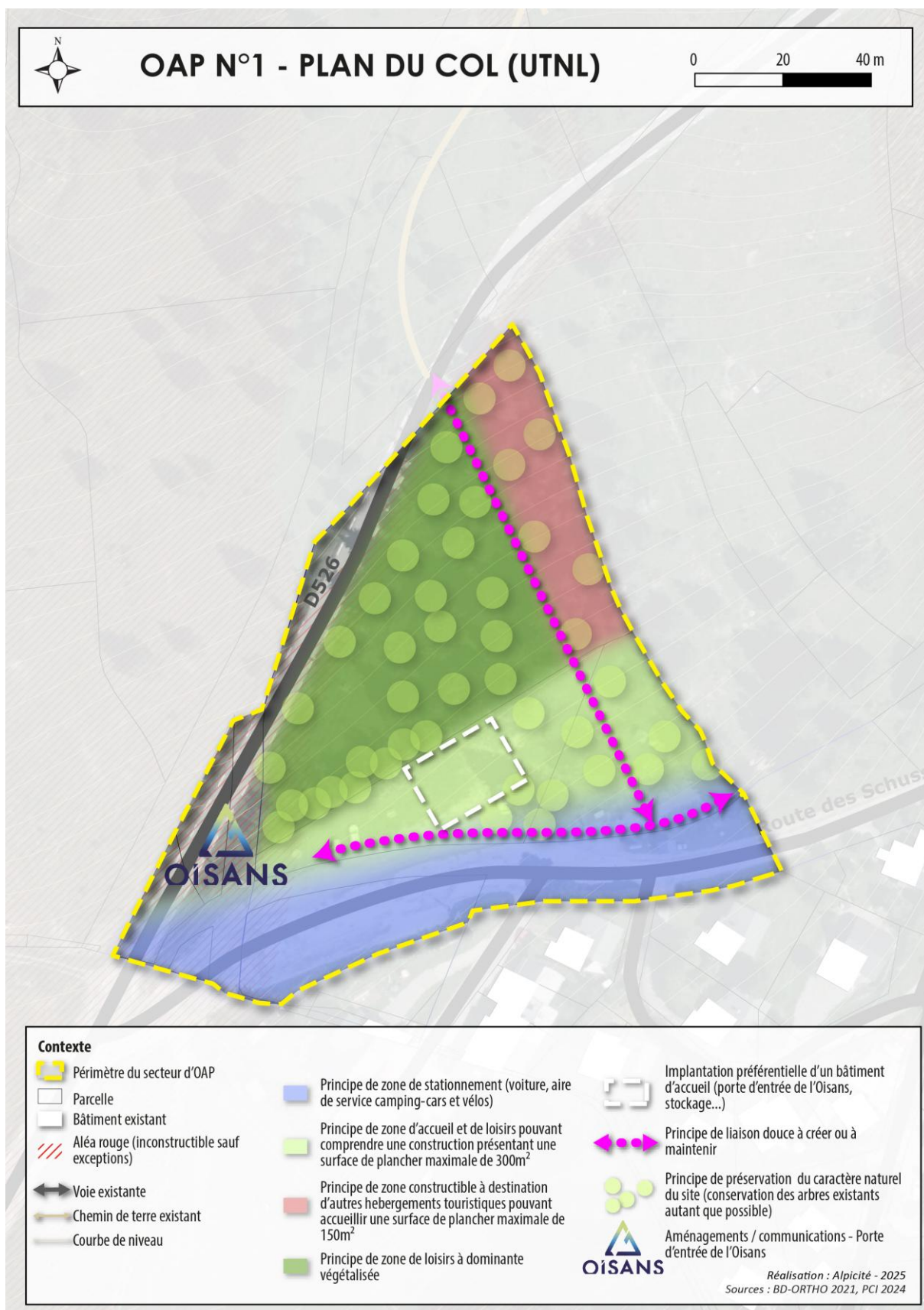


Schéma de principe d'aménagement de l'OAP « sectorielle » n°1

Source : Alpicité, 2025

5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, AINSI QUE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

5.1 PRISE EN COMPTE DES NUISANCES DANS LE PROJET

La route D526 n'est pas identifiée dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres selon l'arrêté n°38-2022-04-15-00007. Elle n'est pas non plus identifiée dans le plan de prévention du bruit. La qualité de l'air peut être considérée comme très bonne à Ornon et celle-ci dépend peu des transports routiers. Ainsi, **le développement d'activités à proximité de la route D526 ne présente aucun risque pour la santé des usagers.**

5.2 INTEGRATION DE LA SECURITE DANS LE PROJET

L'OAP « sectorielle » n°1 **prévoit la requalification de la voie d'accès et du parking d'entrée.** À cette occasion, la signalétique pourra être améliorée afin de rendre plus explicite l'accès au plan du col. Une orientation impose que cet aménagement et la communication associée soient réalisés **en cohérence avec la vocation de « porte d'entrée de l'Oisans ».**

L'OAP incite également à **diversifier les revêtements de sols** dans le cadre de la requalification du parking. Ainsi, **des matériaux alternatifs à l'enrobé seront privilégiés** et permettront de différencier la chaussée des espaces de stationnement.

Des liaisons douces sont aussi prévues le long du parking afin de sécuriser les déplacements des piétons.

Une autre liaison nord-sud est prévue. Elle permet de desservir les futurs hébergements touristiques. Elle permet aussi de **relier la station du col d'Ornon aux hameaux de la commune et au village** par le biais du sentier existant au nord. Cette action permet de **valoriser les mobilités douces**, mais elle permet aussi de **sécuriser le débouché du sentier existant** en évitant que les piétons longent la route D526.

Enfin, le projet a pour ambition de **développer l'ensemble des modes de déplacements**, améliorant ainsi l'accessibilité de la station et des nouvelles activités. Ainsi, l'OAP impose de prendre en compte le stationnement des vélos et des campings et autorise les services associés.

En ce qui concerne les sources d'insécurité indépendantes de la route D526, **le projet devra maintenir les distances réglementaires par rapport à la ligne électrique** (servitude I4) et une prescription graphique rappelle les zones concernées par les risques naturels dans le PLU. Les dispositions générales du règlement écrit précisent **les règles permettant la prise en compte des risques.**

5.3 LA QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE RECHERCHEE

L'insertion architecturale, urbaine et paysagère du projet dépend de la prise en compte des enjeux suivants :

- Limiter l'impact perçu en arrivant depuis Chantelouve et maîtriser l'aménagement des espaces permettant l'accessibilité du site ;
- Maintenir le caractère de la séquence boisée au droit du secteur d'étude.
- Concevoir un programme permettant de conserver les qualités paysagères du boisement situé en partie nord ;

- Retrouver une cohérence par rapport à l'architecture locale ;
- Permettre de nouvelles formes architecturales adaptées à l'environnement paysager dans lequel le projet s'insère.

5.3.1 Concevoir un programme permettant de conserver les qualités paysagères du boisement situé en partie nord ;

Le schéma de principe de l'OAP « sectorielle » n°1 identifie **différentes zones destinées à accueillir des constructions de natures différentes** :

- Au plus près des stationnements, sur la zone la moins végétalisée du site, on trouvera les principaux espaces d'accueil et les installations de loisirs nécessitant des espaces libres de toute plantation ou peu plantés. Cette zone pourra notamment accueillir une construction, dont les dimensions sont limitées.
- À l'est de la nouvelle liaison douce nord-sud, pourront être construits des hébergements touristiques dont les caractéristiques doivent permettre le maintien d'un maximum d'arbres existants :
- À l'ouest de la nouvelle liaison douce nord-sud, seuls des aménagements destinés à des activités de loisirs pourront être envisagés. Il s'agira principalement d'installations permettant des parcours d'accrobranches, des parcours d'obstacles ou des sentiers sensoriels.

5.3.2 Maintenir le caractère de la séquence boisée au droit du secteur d'étude.

En complément, l'OAP « sectorielle » n°1 définit un principe de préservation du caractère naturel du site qui est applicable sur l'ensemble de la zone. **La coupe d'arbre devra ainsi être limitée au strict nécessaire.** Ce principe permet de **conserver la séquence boisée** identifiée le long de la route D526 à proximité du site.

5.3.3 Permettre de nouvelles formes architecturales adaptées à l'environnement paysager dans lequel le projet s'insère.

En complément, le règlement écrit de la zone AUt précise les hauteurs imposées en les différenciant selon le type de construction. Ces règles doivent notamment **permettre d'adapter les formes architecturales de manière à maintenir un maximum d'arbres existants** :

- « Pour les hébergements insolites de type « cabanes dans les arbres » la hauteur maximale est fixée à 4 m mesurés hors-tout et non depuis le sol, et sans dépasser la hauteur maximale de l'arbre ou des arbres sur le(s)(quel)s elle est installée.
- Les autres hébergements insolites sont limités à 5 m hors-tout à l'exception des yourtes qui ne sont pas réglementées.
- Pour les autres constructions, la hauteur maximale est fixée à 11 m au faîtage.
- Les installations et équipements liés à des activités de loisirs type accrobranches nécessitant d'être implantés dans les arbres ne sont pas réglementés. »

5.3.4 Retrouver une cohérence par rapport à l'architecture locale

Les aspects des constructions sont aussi réglementés dans la zone AUt de manière à **assurer une cohérence avec l'architecture locale** (teintes, pentes de toits, matériaux). Cependant, ces règles ne sont pas applicables pour les hébergements touristiques sous forme d'hébergements insolites afin de **donner la possibilité de concevoir des formes plus adaptées à la préservation de l'environnement boisé**. Une recherche de cohérence d'ensemble est tout de même imposée afin de limiter l'hétérogénéité des aménagements proposés.

5.3.5 Limiter l'impact perçu en arrivant depuis Chantelouve et maîtriser l'aménagement des espaces permettant l'accessibilité du site

L'OAP « sectorielle » n°1 incite à porter une attention particulière au traitement des stationnements de manière à assurer **une meilleure intégration paysagère**. L'OAP impose la requalification de la voie d'accès et du parking. L'OAP incite notamment à **une diversification des revêtements de sols** de manière à privilégier, pour les stationnements, **des matériaux alternatifs à l'enrobé noir**. Un matériau de type stabilisé renforcé est aussi imposé pour les liaisons douces, limitant leur impact sur l'environnement.