

Notre Dame d'Oé

# PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME



**MODIFICATION  
SIMPLIFIÉE N°4**

## **3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

**Vu pour être annexé à la délibération du  
Conseil métropolitain du 27 mai 2021**

**Pour le Président  
Le Vice-Président délégué,**

  
**Christian GATARD.**



Département de l'Indre et Loire



**atu.**

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour du 56, avenue Marcel Dassault  
BP 601 - 37206 Tours cedex 3  
Téléphone : 02 47 71 70 70  
Télécopie : 02 47 71 97 35  
Courriel : [atu@atu37.org](mailto:atu@atu37.org)  
[www.atu37.org](http://www.atu37.org)



# Table des matières

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PRÉAMBULE</b>                                      | <b>1</b>  |
| <b>1. LE SITE GARE ET L'ÎLOT DE L'ANCIENNE MAIRIE</b> | <b>3</b>  |
| <b>2. LA RUE DE LA MARTINIÈRE</b>                     | <b>7</b>  |
| <b>3. SITE DE LA PRÉVAUDERIE</b>                      | <b>9</b>  |
| <b>4. SITE DE LA SAINTRIE</b>                         | <b>13</b> |
| <b>5. SITE DE LA BORDE</b>                            | <b>17</b> |



## Préambule

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent les principes d'organisation des nouveaux secteurs de développement de la commune de Notre-Dame-d'Oé. Elles sont établies en application des articles L.151-6 et suivants du code de l'urbanisme en cohérence avec les orientations du PADD.

Elles énoncent le parti général d'aménagement et définissent des principes d'accès, d'insertion dans l'environnement et de composition des espaces non bâtis et bâtis à respecter.

### Les orientations d'aménagement sont opposables aux tiers

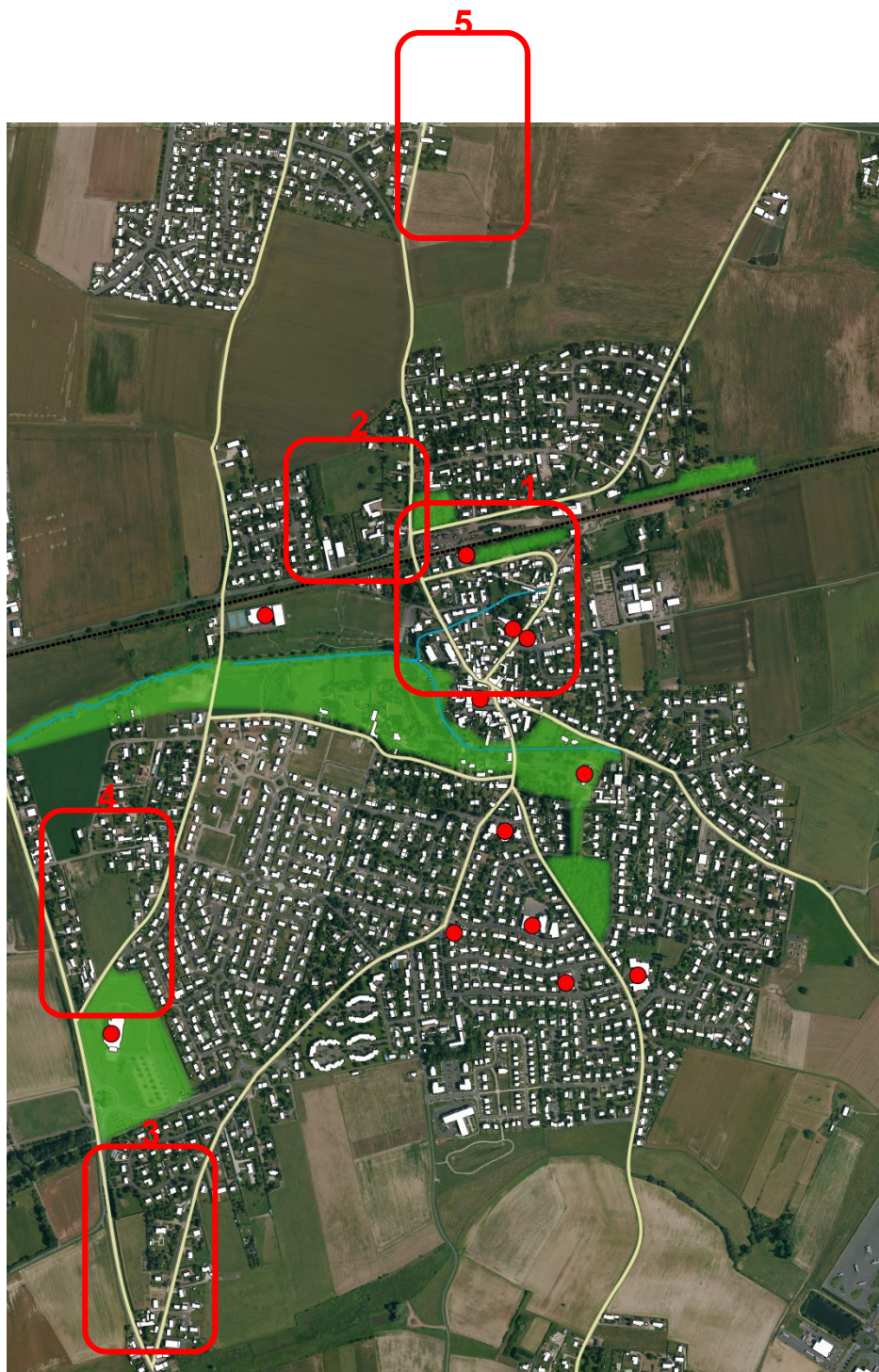
Tout projet de construction ou d'aménagement doit tenir compte des orientations définies pour le quartier ou le secteur où se situe le projet et ce dans un rapport de compatibilité.

Cette compatibilité s'apprécie à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

C'est "l'esprit" du projet qui doit être respecté.

Les orientations d'aménagement s'inscrivent en cohérence et en complément du règlement d'urbanisme.

■ Localisation du secteur faisant l'objet d'une OAP





# 1. Le site gare et l'îlot de l'ancienne mairie

## 1 - Contexte

### QUARTIER GARE

Quartier d'activités économiques traditionnelles tombées en désuétude du fait de la désaffectation du mode de transport ferroviaire, le site offre aujourd'hui un peu plus de 2,3 hectares, autour de l'ancienne gare, à recomposer. Sa très grande proximité du centre-bourg et de la trame verte et bleue (la "Perrée") rend ces espaces précieux pour l'habitat.

Répartis de part et d'autre des voies de chemin de fer, trois bâtiments SNCF témoins de cette époque sont gages de cette histoire :

- le bâtiment de la gare du 19<sup>e</sup> au Sud des voies ;
- le hangar entrepôt et la halte annexe au Nord des voies.

Une parcelle publique boisée d'environ 6.000m<sup>2</sup> et 1.200 m<sup>2</sup> occupés par l'atelier technique municipal complètent le site au Sud des voies.

La partie Nord/Ouest du site est actuellement occupée par l'entreprise "Derichbourg".

Ayant abandonnée son fret par rail au profit du transport routier, cette activité souffre de son enclavement urbain et souhaite donc se délocaliser sur l'agglomération, libérant ainsi un peu plus de 5.000 m<sup>2</sup>.

La coupure des voies ferrées isole la partie Nord du site autant que le quartier de la Bretonnière pourtant, seulement distant de 400m du centre-bourg.

La reconversion de ce site est déjà amorcée par la construction de logements en rive Nord de la gare à l'emplacement d'une ancienne coopérative agricole. Cette nouvelle opération témoigne de la volonté communale de diversifier son parc de logement : 26 logements collectifs sociaux ont été construits dont 10 logements en accession à la propriété sociale. Son implantation en peigne laisse des transparences visuelles et réduit les nuisances sonores pour les logements.



### L'ÎLOT DE L'ANCIENNE MAIRIE

L'îlot de l'ancienne mairie est très bien placé : dans le centre, entre la gare, les équipements sportifs de la Perrée et la bibliothèque, desservi par la ligne de bus. De part et d'autre du ruisseau de la Perrée, la structure de l'îlot de la Galarderie offre de nombreuses occasions de densification. Deux opérations ("la Galarderie" et "les Perrets") ont amorcé son renouvellement vers une diversification des formes d'habitat et un renforcement de la mixité sociale. D'autres sont à venir. Entre autres, le départ récent des activités de la mairie qui laisse une opportunité de réhabilitation des anciens locaux pour installer le centre de loisirs. Le réseau viaire en impasses de cet îlot le rend imperméable aux traversées des modes doux de déplacement.

La traversée du ruisseau de la Perrée d'Est en Ouest lui confère une ambiance, une identité propre ; même si celui-ci n'atteint pas le niveau d'aménagement souhaité.



*Une amorce de renouvellement urbain dans le secteur a été initiée par cette opération de logements locatifs aidés*



*Rue de la mairie*





## 2 - Objectifs

- Accueillir de nouveaux habitants aux profils diversifiés.
- Préserver la mémoire des sites et des activités passées – réhabiliter les bâtiments SNCF : gare, entrepôt, halte – réhabiliter l'ancienne Mairie.
- Concevoir des formes urbaines qui permettent une diversité de bâti et de logements sur ce terrain situé à moins de 400 mètres du centre-bourg.
- Requalifier et hiérarchiser les espaces publics : rues, venelles et placettes ; espace boisé ludique ...
- Réhabiliter le ruisseau de la Perrée et en faire un support d'animation de l'espace public.
- Assurer les continuités douces Est-Ouest et Nord-Sud établissant des relations nouvelles entre les quartiers Nord des voies ferrées et le centre-bourg.
- Valoriser le pôle gare.
- Permettre la lecture des quartiers depuis la gare.
- Minimiser les nuisances sonores sur les logements.
- Préserver la présence de la nature dans le bourg.

## 3 - Principes d'aménagement

Les deux sites sont destinés à recevoir :

- un programme de logements diversifiés en formes, en typologies et en statuts ainsi que la réhabilitation de l'ancienne gare ;
- un programme d'équipements publics avec la réhabilitation des entrepôts de la gare, de l'ancienne mairie ; la réalisation d'un parking relais à toute proximité de la halte ferroviaire.

### **Quartier gare**

- À l'Est du site de la gare, le franchissement des voies ferrées sera sécurisé et aménagé. Il doit encourager les déplacements entre le quartier des Bretonnières et le centre-bourg.
- L'é étroitesse du site de la gare et sa traversée par la voie ferrée font que sera préconisée une implantation perpendiculaire aux voies, des bâtiments construits. Cette composition autorisera, entre les bâtiments, des perméabilités visuelles et/ou physiques donnant à voir et à comprendre l'épaisseur de la ville depuis l'espace public (rues de la Mairie et de la Bretonnière)
- Au Sud des voies, la vocation ludique de la parcelle boisée sera confirmée. Les caractéristiques de cette "nature urbaine" seront valorisées.

### L'îlot de l'ancienne Mairie

- Le cœur d'îlot sera traversé par deux voies principalement support de liaison mais pouvant, à la marge servir de desserte automobile; l'une, Nord/Sud, relie le centre à la gare. L'autre, en Est/Ouest, relie la bibliothèque et vers les équipements sportifs. La liaison Nord/Sud est particulièrement structurante car elle détermine la composition des futurs espaces bâtis.
- Deux liaisons douces Est/Ouest se rabattent sur cet axe principal ; en partie existantes, elles seront prolongées jusqu'à l'axe Nord/Sud.
- Le ruisseau de la Perrée devient un élément d'animation d'un espace public élargi, au carrefour des circulations douces traversant l'îlot d'Est en Ouest et en Nord/Sud.
- Les futures constructions respecteront les formes bâties et gabarit existants.

## 4 - Orientation graphique d'aménagement



## 2. La rue de la Martinière

### 1 - Contexte

Inscrit en "dent creuse" dans un quartier pavillonnaire récent, le site d'environ 7.000m<sup>2</sup> offre une lisière Nord avec le milieu rural et une façade Ouest en continuité d'une première tranche d'un programme de logement venant de se terminer. Il se situe à proximité de bâti ancien à caractère rural rue des Bévénieres, classé en Uh.

Dans ce secteur, la friche artisanale a déjà été remplacée par 39 habitations jumelées dont 8 logements locatifs sociaux. Cette nouvelle opération témoigne également de la volonté communale de diversifier son parc de logement dans une logique de renouvellement urbain.



***Avant : une friche artisanale***



***Après : une opération de logement***



## 2 - Objectifs

- Produire une nouvelle offre de logement de type individuel dense, cohérente avec les typologies bâties environnantes.
- Proposer des logements sociaux.
- Favoriser les déplacements doux.
- Offrir des perspectives sur le grand paysage depuis la future voie.

## 3 - Principes d'aménagement

- Une typologie de maisons individuelles denses.
- La réalisation d'une voie prenant accès depuis la rue des Bévénieres et depuis la rue de la Martinière
- Une composition prenant en compte l'espace vert

## 4 - Orientation graphique d'aménagement





### 3. Site de la Prévauderie

#### 1 - Contexte

L'environnement, immédiat du site, traduit une urbanisation ancienne de type rurale (hameau du marais) et une urbanisation récente issue d'une procédure de lotissement découpant des parcelles d'environ 1.000 m<sup>2</sup> (maison isolée). Le secteur de projet se compose d'un ancien espace public résultant d'une parcelle non bâtie du lotissement de la Prévauderie et d'une parcelle, d'environ un hectare, vierge de toute urbanisation. Le système a façonné ainsi une image urbaine très peu dense (env.12 log/ha). Le site est, pour partie, à l'intérieur d'un périmètre de protection du monument historique de la Chassetière (env. 300 m). Quelques arbres, d'essences communes, parsèment ce site et un alignement de peupliers d'Italie le tangente sur son côté Ouest. Il est sur un parcours privilégié entre le petit vallon de la Perrée au Nord et le parc d'agglomération de la Cousinerie au Sud. Point haut et en rupture de pente, il offre, déjà depuis son entrée sur la rue de la Prévauderie, une vue sur le grand paysage vers le Sud (le vélum de la ville industrielle). Dans le prolongement du hameau ancien du Marais au Sud et la parcelle AR125, il finit d'introduire la commune, depuis Tours, pour l'utilisateur empruntant la D29. Cette séquence d'entrée de la commune est caractérisée par le contraste que préfigure la destination des sols sur ses deux rives. Une rive Ouest agricole et boisée ; une rive Est urbanisée (à terme).



Des vues sur le grand paysage

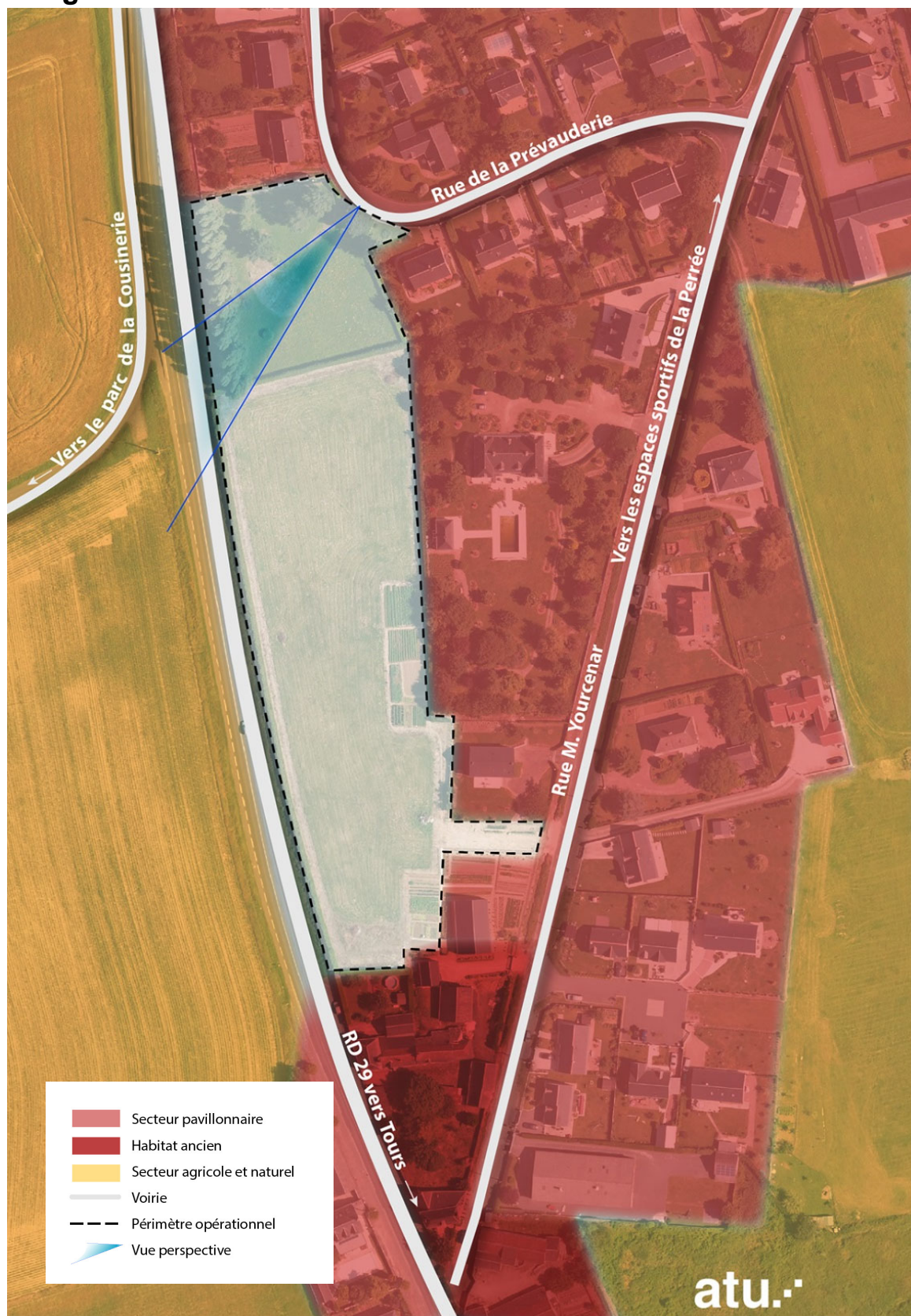


Une composition, une relation à l'espace public



Une entrée

## Diagnostic





## 2 - Objectifs

- Proposer une nouvelle offre de logement diversifiée ;
- Accompagner le piéton et intégrer son parcours du vallon de la Perrée au parc de la Cousinerie ;
- Faire en sorte que l'on reconnaisse l'identité de Notre-Dame-d'Oé en arrivant de Tours ;
- Donner envie de parcourir ce territoire ou d'y habiter ;
- Offrir des perspectives sur le grand paysage ;
- Caractériser l'entrée de la commune ;
- S'insérer dans le tissu bâti existant ;
- Protéger les habitants de la RD29.

## 3 - Principes d'aménagement

- Au Nord, sur le point haut, **un espace public** s'épanouit afin de mettre en scène les perspectives sur le grand paysage. Il donne le choix d'aller habiter le quartier ou de se diriger vers le parc de la Cousinerie.

- **Depuis cet espace public, la traversée de la RD29** sera réaménagée afin de permettre le passage des cyclistes et des piétons entre le bourg et le parc de la Cousinerie.

- Le quartier s'organise autour **d'une voie douce qui dessert le site de projet du Nord au Sud**. Elle longe la rive Est des terrains. Elle prend ses accès au Nord depuis la rue de la Prévauderie et le nouvel espace public créé et au Sud depuis la rue Marguerite Yourcenar.

- Une voie automobile dessert le site de projet du Nord au Sud. Parallèle à la RD29, elle longe la rive Ouest des terrains, donnant ainsi du recul et donc de l'apaisement au bâti. Elle prend ses accès au Nord depuis la rue de la Prévauderie et au Sud depuis la rue Marguerite Yourcenar.

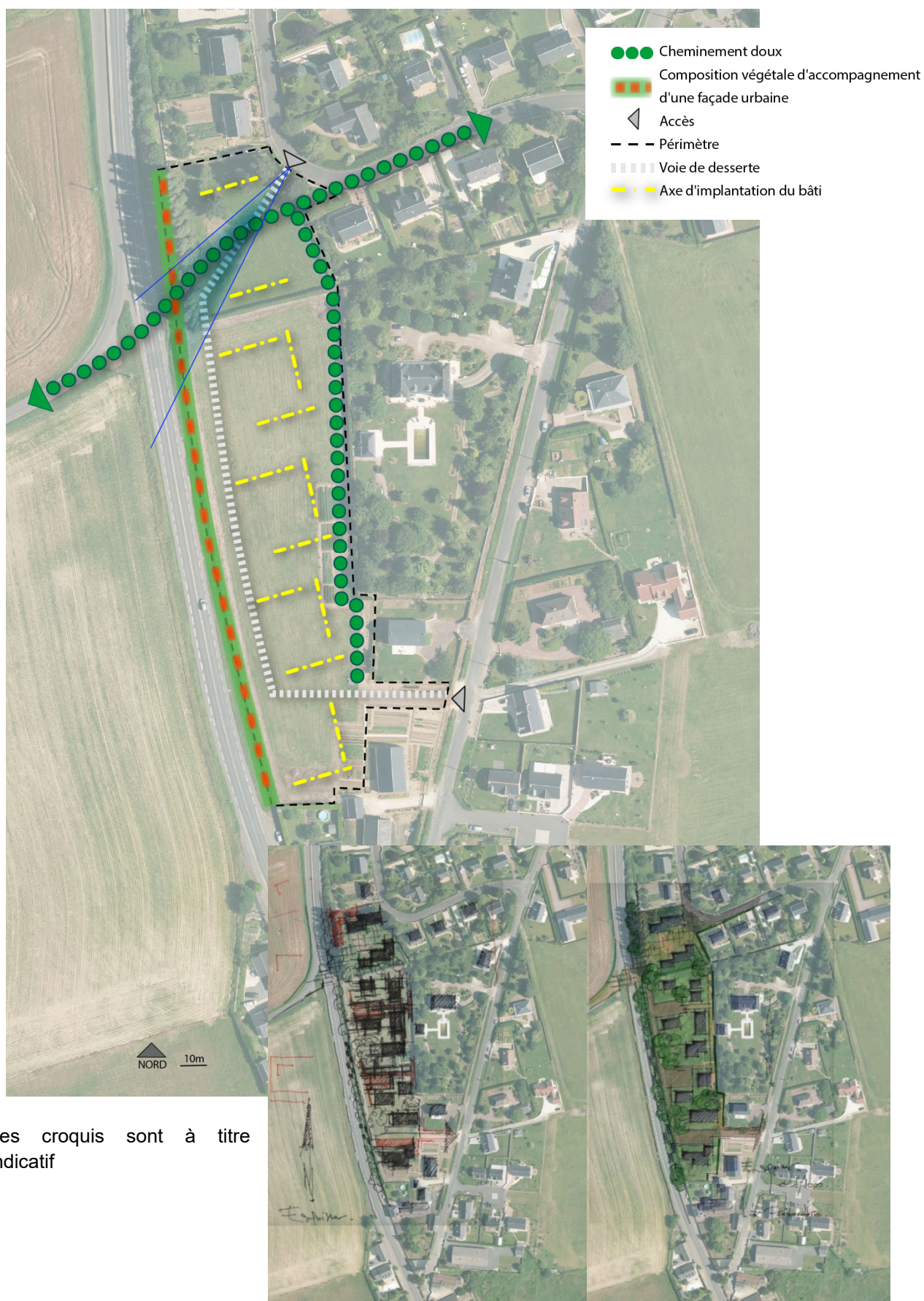
- **Une façade urbaine** végétale sur la D29 témoigne de la présence de l'urbanisation et masque et protège les riverains des nuisances sonores, olfactives et autres. À la fois minérale et végétale, elle doit qualifier l'entrée de Notre-Dame-d'Oé.

- **La morphologie bâtie** emprunte, de façon contemporaine, le langage rural déjà là. Elle se traduira par de l'habitat autour d'une courée avec des implantations en Nord/Sud et Est/Ouest.

- **L'écriture architecturale** contemporaine respecte les références patrimoniales.



## 4 - Orientation graphique d'aménagement





## 4. Site de la Saintrie

### 1 - Contexte

À l'échelle de la commune, le site de la Saintrie est une pièce d'une trame paysagère plus large :

- **La coulée verte du ruisseau de la Perrée** : le ruisseau de la Perrée dessine une coulée verte à vocation récréative avec la présence de terrains de sports et de promenades. Cette coulée verte apporte, à proximité du bourg, une qualité d'espace ouvert qui se poursuit au cœur des quartiers vers les écoles et équipements publics.
- **La salle culturelle Oésia entourée de son parc** : le parc prendra de l'ampleur lorsque les plantations, encore jeunes, arriveront à maturité. Cette « pièce » se trouve elle-même au sein d'une trame paysagère plus large : le parc de la Cousinerie, le parc de la Chassetière, le centre équestre.



*Vue sur la Perrée depuis la rue de la Saintrie*



*Vue depuis la rue Paul Emile Victor vers le Sud*



Aujourd'hui, le site de la Saintrie est un espace en partie agricole. L'absence de relief permet des vues sur le grand paysage, notamment sur la Perrée.

Le site est encadré par les rues Paul-Emile Victor et la rue de la Saintrie. De l'habitat individuel borde l'espace à l'Est et à l'Ouest. La rue Paul-Emile Victor est une entrée dans la commune depuis la RD29 pour accéder notamment à un important quartier d'habitat pavillonnaire (AFU). La rue de la Saintrie constitue une sortie de la commune vers la RD29, mais la rue n'est pas aménagée pour supporter une augmentation du trafic. Le carrefour avec la RD29 est relativement dangereux.

L'ancienne de ferme de la Saintrie, bâti rural organisé autour d'une cour, se situe à toute proximité au bout de l'impasse de la Saintrie et offre une ambiance intéressante par sa volumétrie, son implantation.

Au Sud, la volumétrie de l'équipement Oésia fait face au site aujourd'hui non bâti. Le long de la rue Paul-Emile Victor, une petite placette aménagée lors de l'opération de l'AFU, sert de parking.

Le secteur est couvert en partie par le périmètre du monument historique de la Chassetière.



*Vue depuis la rue de la Saintrie*



*Vue depuis la rue Paul-Emile Victor*



*Entrée depuis la rue Paul-Emile Victor*



*Sortie depuis la rue de la Saintrie*



## 2 - Objectifs

- Proposer une nouvelle offre de logement sociale destinée aux seniors en lien avec les objectifs du PLH
- Poursuivre la diversification du parc de logement dans son statut et dans ses formes
- Conserver des perspectives sur le grand paysage
- Marquer l'appartenance de la Saintrie à une trame paysagère plus large
- Favoriser les continuités paysagères et douces
- Caractériser l'entrée de la commune
- S'insérer dans le tissu bâti existant

## 3 - Principes d'aménagement

- **Proposer un programme de logement diversifié comprenant entre 70 et 90 logements soit une densité moyenne entre 35 et 45 logements/ha**
  - Des logements sociaux destinés aux seniors sous forme d'habitat collectif
  - De l'habitat individuel
  - De l'habitat intermédiaire
- **Créer un axe paysager Nord/Sud depuis le parc Oésia jusqu'au nord du site**
  - Profiter de la création de la voie de desserte de l'opération entre la rue Paul-Emile Victor et la rue de la Saintrie pour assurer la continuité paysagère "parc Oésia/coulée verte de la Perrée". Le profil de la voie sera peu large, non rectiligne, rappelant une rue de hameau. Deux espaces publics ponctueront cette voie : au cœur de l'opération une placette (cour) bordée d'un "bâti resserré" et au sud, la placette existante réaménagée par des plantations. La voie sera support des circulations douces, son profil irrégulier permet des plantations variées qui composeront l'espace public. Les jardins privés pouvant se développer en façade participent aussi à cette ambiance.
  - Implanter les logements sociaux destinés aux seniors au cœur d'un espace paysager dans la continuité du parc de l'équipement Oésia. Le bâtiment sera en recul depuis la rue Paul-Emile Victor mais aussi depuis les limites séparatives. Les stationnements seront organisés à l'arrière du bâtiment afin de créer une ambiance très végétale depuis la rue Paul-Emile Victor et en entrée de ville.
  - Inscrire la placette existante rue Paul Émile Victor dans une composition paysagère d'ensemble en créant des plantations adaptées à la fonction de l'espace et en assurant la continuité des cheminements.
  - De l'habitat intermédiaire pourra être développé en transition entre le collectif et l'habitat individuel dense. L'organisation du bâti et la trame végétale dessinent l'axe paysager qui traverse le quartier.
- **Organiser les flux automobiles**
  - La rue de la Saintrie sera réaménagée afin de recevoir les nouveaux flux automobiles.
  - La future voie Nord Sud de l'opération ne doit pas devenir une voie de transit. Elle doit être dissuasive dans son aménagement.

## 4 - Orientation graphique d'aménagement



## 5 – Échéancier prévisionnel à l'urbanisation

Cette zone d'urbanisation sera urbanisée en deux temps (cf. plan de zonage)

- Dans un premier temps, la moitié Sud sera urbanisée : les logements collectifs et quelques maisons individuelles.
- Dans un second temps, la moitié Nord de la zone sera urbanisée : la voie de desserte Nord Sud sera aménagée, la rue de la Saintrie sera requalifiée pour accueillir un plus grand nombre de véhicules et pour améliorer la sécurité.

## 5. Site de la Borde

### L'état initial de l'environnement à prendre en compte

Le futur quartier de la Borde se situe au nord du centre-ancien, en limite communale avec la commune de Chanceaux-sur-Choisille. Il s'établira ainsi dans les périmètres de proximité des deux centres-bourg, à moins de 500 m de celui de Chanceaux-sur-Choisille et à moins de 1 000 m du centre-bourg et de la gare de Notre-Dame-d'Oé, conformément aux prescriptions du SCOT. Il est desservi par la RD77 reliant les deux centres-bourgs, par l'allée Vincent Van Gogh sur sa frange est et par un chemin agricole en lisière nord.

La topographie quasiment plane du site conditionne notamment les modalités de gestion des eaux pluviales, avec, du fait de deux points bas, la nécessité d'envisager deux ouvrages de gestion.

Le futur quartier de la Borde est aujourd'hui occupé par des terres à dominante prairiale ou friches post-culturelles et par des fonds de jardins. En dehors des jardins, il ne présente pas d'éléments végétaux de type arbres isolés, boisements ou haies. L'Inventaire de la Biodiversité Communale réalisé en 2014 par la SEPANT n'indique pas d'espèce végétale ou animale protégée aux abords de la Borde, ni de présence de zones humides. L'absence de zones humides a été confirmée par ECR Environnement par 9 sondages pédologiques effectués au sein du site.

Concernant la sensibilité paysagère, le site se cale sur le front urbanisé de l'agglomération de Chanceaux-sur-Choisille sur sa frange Ouest et Nord. Du fait de sa topographie plane et de l'absence de végétation arborée, le site se déploie à l'Est et au Sud sur un paysage agricole très ouvert ménageant des vues lointaines sur les paysages environnants et sur deux proches écarts. Un château d'eau apparaît en point de repère. Depuis l'agglomération de Notre-Dame-d'Oé et au long de la RD77, la façade sud du futur quartier sera particulièrement perceptible, d'où une sensibilité paysagère forte à cet endroit.

Il n'est pas à signaler de risques ou nuisances particulières, si ce n'est l'aléa lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles qualifié de moyen par le BRGM à hauteur du site de la Borde (site argiles.fr).

La SUP relative à la protection des abords des Monuments Historiques de l'ancien prieuré bénédictin et l'église ne devrait plus être d'actualité, un Périmètre de Protection Modifié étant en cours d'élaboration (enquête publique terminée).

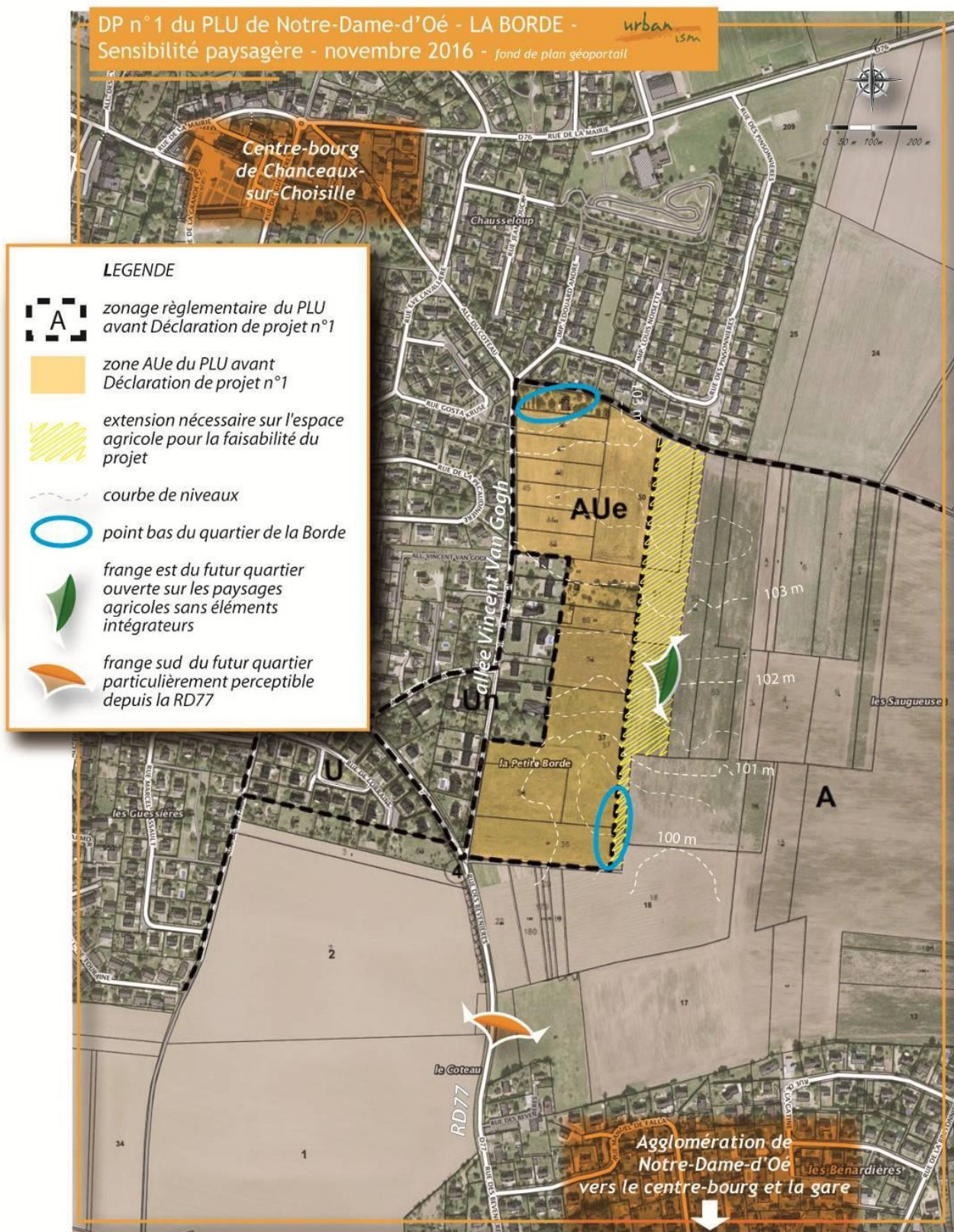
### Les enjeux d'aménagement à intégrer à la conception du quartier

Depuis plusieurs années, la Municipalité prépare l'émergence d'un nouveau quartier avec déjà de nombreuses études de faisabilité ayant dégagé **les enjeux suivants répondant également aux préconisations du SCOT de l'Agglomération Tourangelle, auquel tous concepteurs et aménageurs de ce futur quartier devront répondre :**

- **concevoir un quartier à vocation dominante d'habitat dont le programme de logements est de nature à maintenir le renouvellement de la population et à favoriser un parcours résidentiel complet avec une part importante réservée aux logements sociaux**, répondant tout autant aux besoins et moyens des jeunes ménages, des familles et des personnes âgées ;
- **développer un nouveau quartier accueillant un nombre suffisant de logements et ce, de manière très diversifiée**, tant en typologie de logements que de taille de parcellaire ;



- **ne pas entraver la mise en œuvre d'un habitat durable et d'une architecture bioclimatique ;**
- **composer une greffe urbaine de qualité**, l'aménagement du quartier de la Borde étant l'occasion de recomposer une frange urbaine aujourd'hui disparate et peu qualitative ;
- **créer au sein du quartier une trame verte urbaine** (plantation d'arbres, de haies diversifiées) **et une trame bleue urbaine** (noues, bassins de gestion des eaux pluviales...) afin de favoriser l'épanouissement de la faune ordinaire (passereaux, insectes, petits mammifères) et de donner une plus-value à la qualité du cadre de vie du futur quartier ;
- **mettre en œuvre des moyens d'intégration paysagère efficaces** permettant de qualifier les franges avec l'espace agricole, de maintenir un espace-tampon entre espace urbanisé et espace agricole (limitation des conflits entre exploitants et tiers) et de générer des vues qualitatives sur le futur quartier depuis la RD77, mais aussi depuis les écarts de la Chaise et de la Bretonnière ;
- **mettre en valeur les intermodalités offertes en termes de déplacements**, notamment en développant un maillage de cheminements piétonniers et cyclables permettant de limiter l'usage de la voiture et permettant de connecter le quartier aux centres-bourgs de Notre-Dame-d'Oé et de Chanceaux-sur-Choisille et à la gare de Notre-Dame d'Oé ;
- **sécuriser les accès motorisés et non motorisés sur la RD77 ;**
- **ne pas entraver la desserte du quartier par la fibre optique** prévue à l'horizon 2018 ;
- **prendre en compte l'existence d'un risque de mouvements de terrain lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles.**



## LES ELEMENTS DE PROGRAMMATION A METTRE EN ŒUVRE

**Vocation** : vocation dominante d'accueil d'habitations devant laisser des possibilités d'implantation de commerces, d'équipements collectifs, de structures adaptées pour le logements des personnes âgées, etc.

**Superficie aménageable** : 8.3 ha environ (hors dispositif de sécurisation des accès sur la RD77).

**Nombre de logements minimum à réaliser** : 160 logements selon une densité minimale à rechercher de 20 logements/ha. Une grande diversité dans la taille des parcelles doit être mise en œuvre.

**Phasage** : afin de répondre aux souhaits de la Municipalité d'une urbanisation progressive de son territoire, au moins deux tranches opérationnelles seront déterminées en s'appuyant notamment sur la limite topographique de partage de la gestion des eaux pluviales.

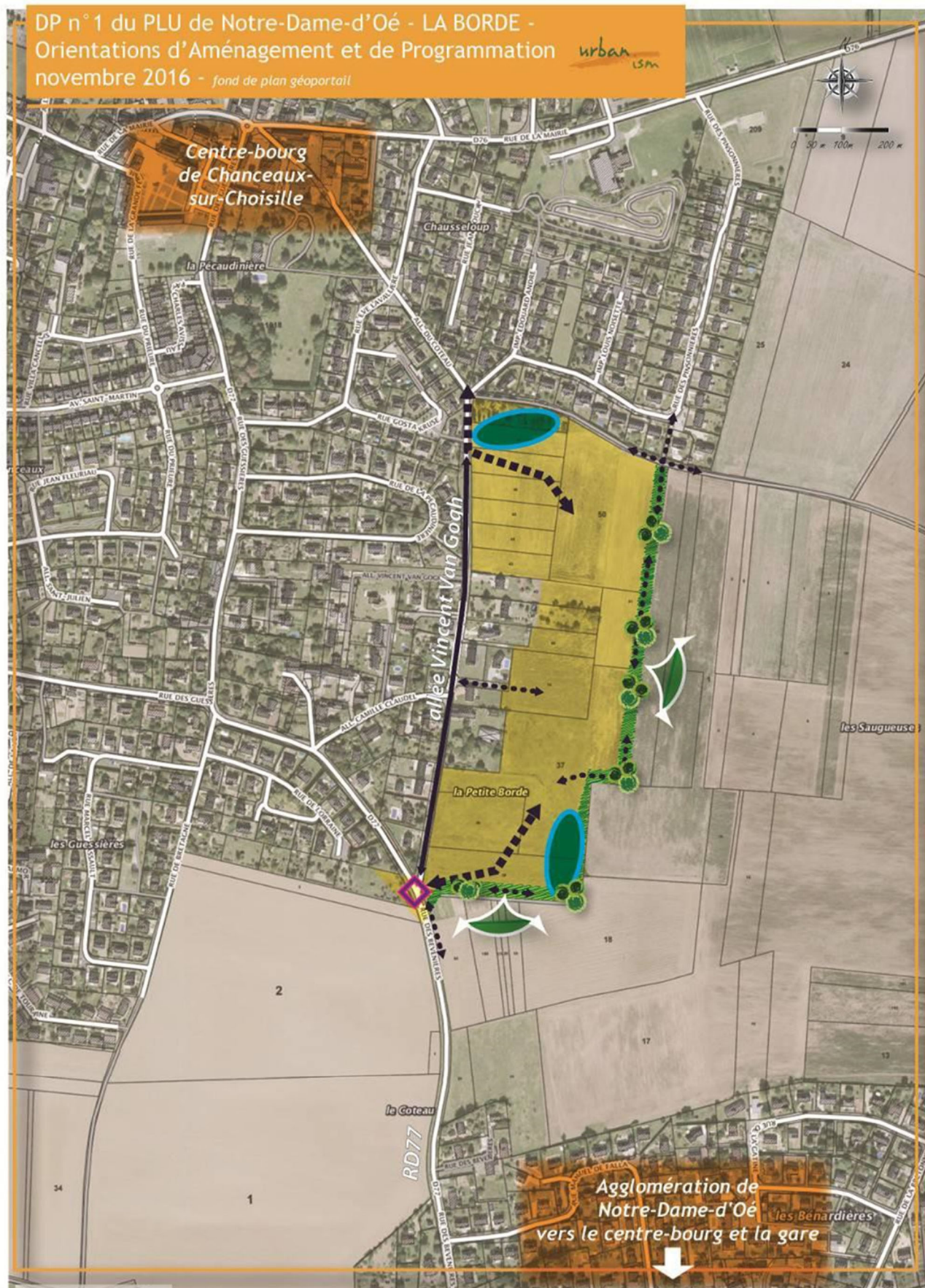
### Typologie d'habitat attendue :

- habitat individuel pur, habitat individuel groupé (de type maisons de ville accolées), habitat intermédiaire (habitat collectif sans parties communes), voire habitat collectif ;
- au moins 32% du programme de logements devra être composé de logements à caractère social pouvant prendre la forme d'habitat individuel pur ou groupé ou de petits collectifs/habitat intermédiaire, soit un minimum d'environ 50 logements à caractère social à réaliser sur l'ensemble du site.

## LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT A RESPECTER









## ■ Les principes de qualification de voies de desserte et d'implantation du bâti attendus

La conception des rues et le traitement de leurs lisières avec l'espace privé ont un rôle prépondérant dans l'appréhension de l'espace, la qualification de l'espace public, la vitesse des véhicules et le sentiment de bien-vivre des habitants (être fier de son espace de vie, s'y sentir en sécurité, le respecter...). **C'est pourquoi un soin particulier doit être porté à cette problématique qui trouvera notamment sa solution dans les choix pris en matière :**

- **de largeur de voirie et d'implantation du bâti par rapport à l'espace public :** en évitant des voiries trop larges ayant pour conséquence de distendre l'appréhension de l'espace public et d'inciter à une vitesse excessive des véhicules. En la matière, des décrochements de voirie, des événements telles que des places et placettes, des dilatations (élargissements) permettent de créer des événements de nature à limiter la vitesse des véhicules et à qualifier l'espace public. Une hiérarchisation des voies devra être trouvée avec :
  - un profil de voie principale de desserte comprenant une largeur de chaussée (espace réservé à la circulation automobile) de 5 m-5,50 m accompagnée d'un stationnement paysager (par exemple longitudinal ou sous forme de poches de stationnement) et d'un trottoir ou cheminement piétonnier sur un ou des deux côtés et avec une recherche d'un alignement d'accroches bâties à la voirie afin de structurer l'espace et réduire la vitesse des véhicules ;
  - un profil de voie secondaire de desserte comprenant une largeur de chaussée de 4m-4,50 m, quelques dilatations (élargissements) pour du stationnement, un cheminement piétonnier matérialisé ou non selon le trafic motorisé attendu et une structuration du bâti recherchant l'alignement à la voirie (cf. exemple illustratif ci-dessous) ;



**Rue des Locquets à Parçay-Meslay :** profil d'une rue secondaire de desserte avec chaussée de 4 m-4,50 m, quelques dilatations pour le stationnement, une bande piétonne matérialisée ou non selon le trafic véhicule envisagé, une structuration de la rue par l'alignement du bâti à la voirie, ou en cas de retrait, par un mur. On notera l'implantation du bâti ancien, à gauche, avec pignon sur rue permettant une implantation de la façade principale au sud, et avec alignement du bâti permettant de dégager un jardin d'un seul tenant, séparé de l'espace public par un mur.

espace matérialisé  
pour les piétons

chaussée peu large

espace de  
stationnement

- un profil de voie de desserte tertiaire ou de venelle sous forme de voie partagée permettant une circulation apaisée entre les véhicules et les piétons (largeur indicative : 4 m) et pouvant être qualifiée par des plantations en pied de façade (cf. exemple illustratif ci-dessous) ;

**Commune de Panzoult (37) :** profil d'une venelle ou d'une voie partagée avec chaussée de 4 m et plantations en pied de murs et de façades qualifiant la ruelle.



- **et de qualification des clôtures** : il serait intéressant, pour l'harmonie de la composition d'ensemble du quartier, qu'une typologie de clôtures soit mise en œuvre en fonction des voies de dessertes, des formes urbaines, etc. Ainsi, pour les constructions n'étant pas implantées en retrait, les éventuelles clôtures édifiées en limite avec l'espace public pourrait avantageusement prendre la forme de murs ou murs-bahuts permettant de composer un front bâti et de préserver l'intimité des habitants.

## ■ Les principes de qualification des espaces publics attendus

Le quartier s'inspirera utilement dans la conception et le traitement des espaces publics des registres de jardins clos de murs, de parcs arborés, simples et sobres, rencontrés dans le centre-ancien de Notre-Dame-d'Oé, au détour des rues. Ces éléments participeront **d'une qualification et d'une appropriation générale des habitants de l'espace public.**

## ■ Une prise en compte dès l'amont du projet de la place de la voiture dans le nouveau quartier

Notamment dans le cadre d'un quartier relativement dense qui accueillera des petits collectifs ou habitat intermédiaire, de la maison individuelle ou de ville sur de petites parcelles, **la question du stationnement des véhicules des habitants (au moins deux véhicules par famille) doit impérativement être appréhendée et trouver solution dès la conception du projet** afin d'éviter à terme un stationnement anarchique au long des voies publiques compromettant l'image d'ensemble du quartier et son fonctionnement urbain.

Ainsi, si on impose la réalisation des places de stationnement sur la parcelle privée et qu'il s'agit de toutes petites parcelles, il ne restera guère de place pour le jardin de la maison. **Une des solutions peut être d'externaliser le stationnement, principe qui pourra être expérimenté sur quelques lots.** Il s'agit d'un espace de stationnement privatif commun à plusieurs habitations. Ce système est particulièrement intéressant à mettre en œuvre dans le cas du découpage de très petites parcelles, en permettant ainsi de conserver des espaces de jardins consacré aux loisirs et non au stationnement de sa voiture. Par exemple, on peut envisager des traitements qualitatifs avec des pergolas, voire la réalisation de garages en tant que tels (cf. exemple ci-dessous de Saint-Léger-des-Bois en Maine-et-Loire). Les habitations restent accessibles par des venelles fréquentées exceptionnellement par les véhicules (secours, déménagements, livraisons) et/ou par des cheminements piétonniers. Les distances entre le parc de stationnement et les habitations doivent être courtes pour que le système fonctionne et soit accepté de tous.



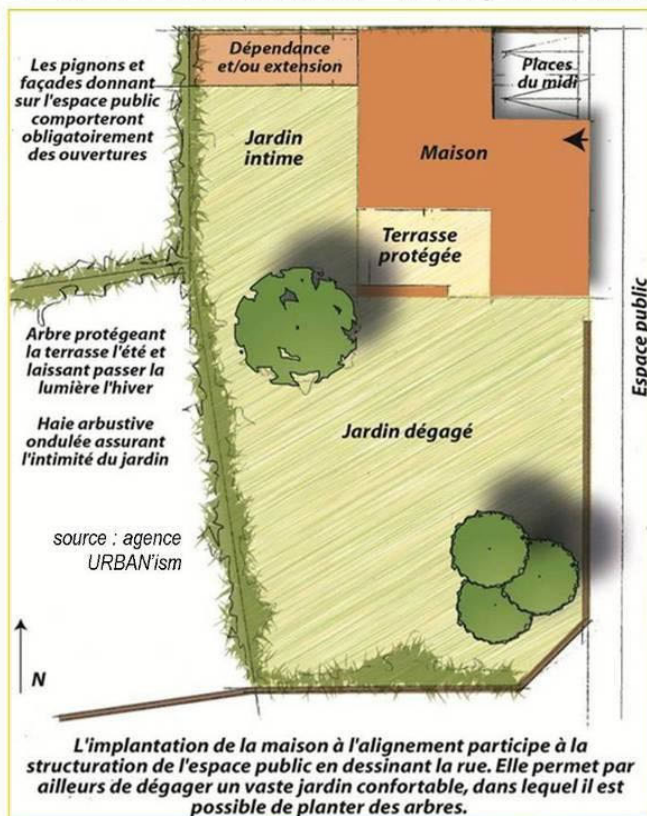
**Saint-Léger-des-Bois (49)**

## ■ Les principes du bioclimatisme à prendre en compte afin de favoriser les économies d'énergie et le confort des habitants

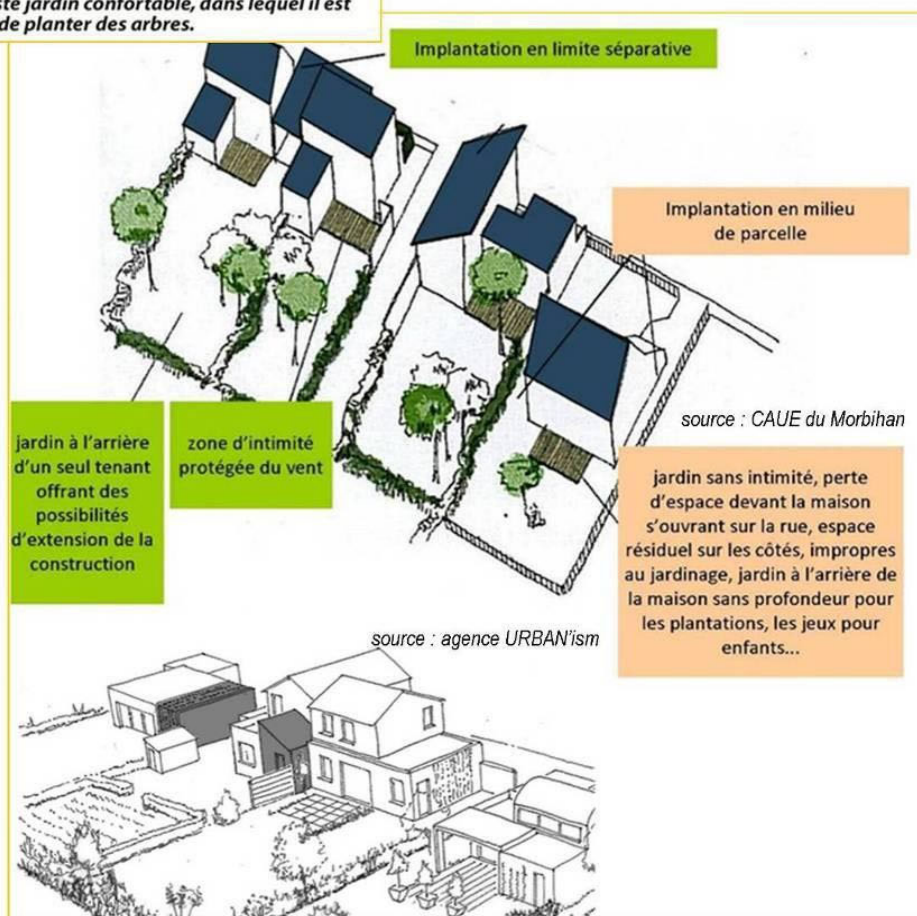
Sur une petite parcelle, l'implantation de l'habitation au milieu de la parcelle peut s'avérer dommageable à la qualité de vie des habitants. En effet, elle les prive d'un jardin d'un seul tenant (il n'y aura guère de place que pour faire le tour de sa parcelle), elle multiplie les vis-à-vis avec les voisins et en cas de volonté d'extension ultérieure, les marges de manœuvre seront très limitées. Il y a donc tout intérêt à privilégier dans la mesure du possible des parcelles plus longues que larges avec une recherche d'accroches bâties à l'alignement comme illustré par la planche illustrative ci-après.



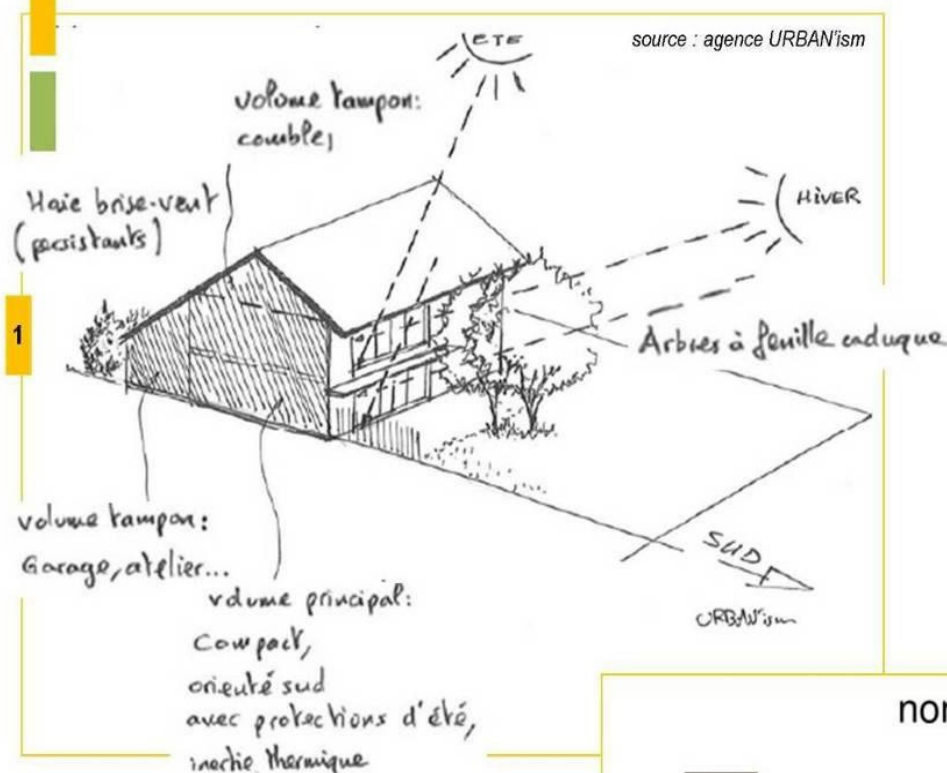
## PLANCHE PHOTOGRAPHIQUE - Principes favorisant l'intimité et le bien vivre ensemble



Exemples à titre illustratifs à adapter : ces principes devant être étudiés à l'échelle de chaque îlot, afin de combiner performances énergétiques, composition urbaine et intimité des espaces résidentiels privés. Il importera donc d'exclure tout systématisme dans les réponses apportées à la composition urbaine du quartier



## PLANCHE PHOTOGRAPHIQUE - Principes du bioclimatisme à prendre en compte afin de favoriser les économies d'énergie et le confort des habitants



**1. Planter la bonne végétation au bon endroit :** au sud, plantation d'arbres à feuilles caduques pour filtrer les rayons du soleil en été et les laisser passer en hiver ; au nord, plantation d'une haie à feuillage persistant afin de briser le vent du nord

**2. Privilégier les pièces ne nécessitant que peu de chauffage au nord,** elles joueront de plus le rôle d'espaces-tampons

**3. Veiller à ne pas créer d'ombres portées sur la maison de mon voisin** lui limitant le recours aux panneaux solaires

