Commune de Maule

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Version du 19/10/2026

Modification n° 3 du PLU

atopia

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SOMMAIRE

Préambule	p.3
Principes et objectifs généraux des OAP	p.5
Secteur de la « Gare »	p.9
Secteur « Moussets »	p.18
Secteur de « Dadancourt »	p.26

1. PRÉAMBULE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1- PRÉAMBULE

CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) concernent des secteurs à projet. Elles constituent la pièce n°3 du Plan Local d'Urbanisme de Maule.

OBJECTIFS DES OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent les conditions d'aménagement des secteurs d'évolution urbaine stratégique de la ville. Elles participent à la mise en œuvre des objectifs fixés par le PADD.

Les OAP ont vocation à accompagner les aménagements des secteurs concernés : schémas de principe, principes de liaison, conditions de réalisation, prises en compte des enjeux paysagers et environnementaux, etc.

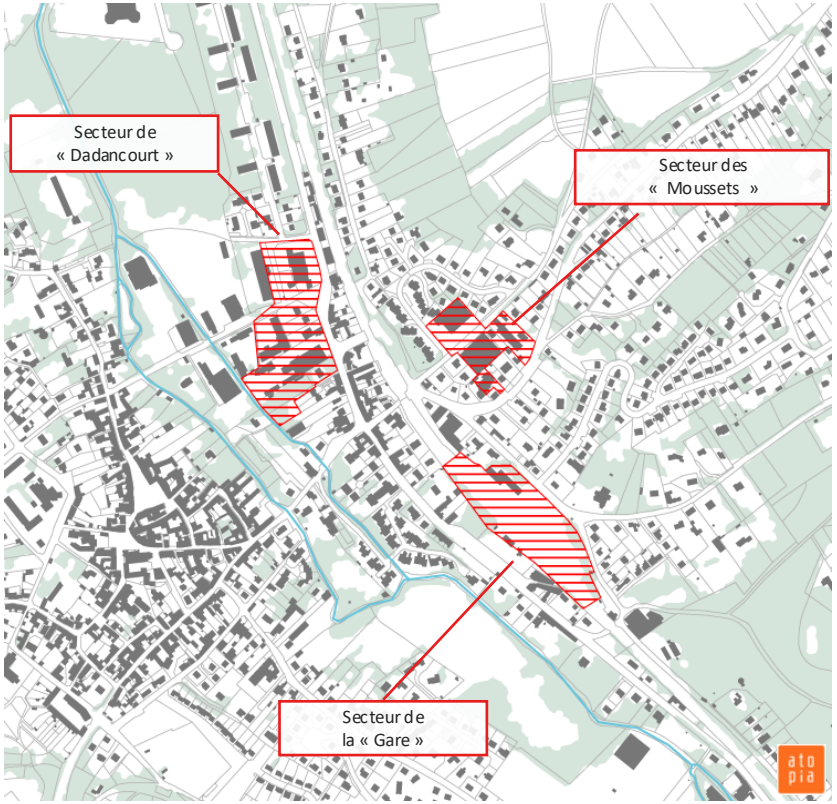
Elles sont rédigées dans une perspective de projet urbain, tout en laissant aux concepteurs la marge de manœuvre nécessaire à la réalisation de leurs missions spécifiques (schémas d'aménagement, constructions).

Les principes fixés par les OAP s'appliquent dans le cadre d'un rapport juridique de compatibilité.

REPÉRAGE DES OAP AU DOCUMENT GRAPHIQUE DU RÈGLEMENT

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles font l'objet d'un repérage sur les documents graphiques du règlement (prescription graphique au titre de l'article L.151-6 et L.151-7 du Code de l'urbanisme).

LOCALISATION DES OAP



Localisation des secteurs OAP (Source : atopia)

2. PRINCIPES & OBJECTIFS GÉNÉRAUX

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2- PRINCIPES GÉNÉRAUX

OBJECTIFS D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENTS

L'aménagement de l'ensemble des secteurs de projet prévoit **d'interconnecter les deux parties Est et Ouest de la commune**, de **valoriser les entrées de ville** depuis l'axe structurant RD 191 et de les **connecter au réseau viaire existant par la réalisation d'insertion(s) sécurisée(s).** Le cas échéant, leur aménagement sera l'occasion de raccourcir les trajets piétons voire automobiles vers le centre-ville en réalisant des accès doux, voire routiers.

Les voies du futur réseau viaire sont identifiées dans les objectifs spécifiques à chacun des secteurs d'OAP.

Les voies de desserte interne des secteurs de projet devront **permettre le partage de la voirie entre les différents usages et usagers** (voitures, piétons, cycles, services urbains) pour des flux apaisés et sécurisés.

L'aménagement **devra assurer la continuité** entre le réseau piéton existant et/ou en cours de réalisation avec les voies de desserte interne des secteurs

Afin d'optimiser l'utilisation du foncier sur les secteurs de projet, les espaces de stationnement liés au développement de l'offre résidentielle **seront réalisés sur les lots destinés à l'accueil des futures constructions**.

OBJECTIFS DE COMPOSITION ENVIRONNEMENTALE

L'aménagement de l'ensemble des secteurs (voiries, stationnements, espaces publics, etc.) **devra être végétalisé** autant que possible afin **d'assurer la continuité écologique** des écosystèmes et de la biodiversité, et de **lutter contre les effets de réchauffement climatique (ilot de chaleur)**

Les secteurs de projet seront aménagés dans un objectif de **mise en valeur du paysage urbain et les cônes de vues** sur le tissu ancien , et de créer des **ouvertures visuelles sur le centre-ville de la commune.**

Les espaces publics et les espaces privatifs (cheminements piétions, espaces de stationnement, espaces publics végétalisés, notamment) devront permettre **l'infiltration naturelle des eaux de pluie** (suppression des bordures entourant les espaces plantés en pleine terre, constitution de continuités végétales, bandes enherbées, revêtement poreux, bandes filtrantes, espaces réversibles multiusages, etc.)

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2- PRINCIPES GÉNÉRAUX

OBJECTIFS DE COMPOSITION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

L'aménagement des secteurs de projet devra veiller à son **insertion paysagère et architecturale** dans le bâti existant. Pour cela, les nouveaux bâtiments devront prendre en compte les caractéristiques du bâtiment traditionnel local, notamment :

- Privilégier les **couleurs et les matériaux traditionnels**, qu'il s'agisse des murs comme des toitures ;
- Adapter les implantations à **la topographie et à l'environnement des sites** ;
- Préserver les **espaces d'intimité** par une orientation des bâtiments limitant les vues réciproques.

Les projets seront ouverts aux formes d'architectures contemporaines, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétries et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance :

- Énergétique, en matière notamment d'orientation des façades et de l'agencement des pièces tant pour un **ensoleillement des lieux de vie** que par la recherche de la **régulation thermique** naturelle des bâtiments et de production d'énergie de sources renouvelables ;

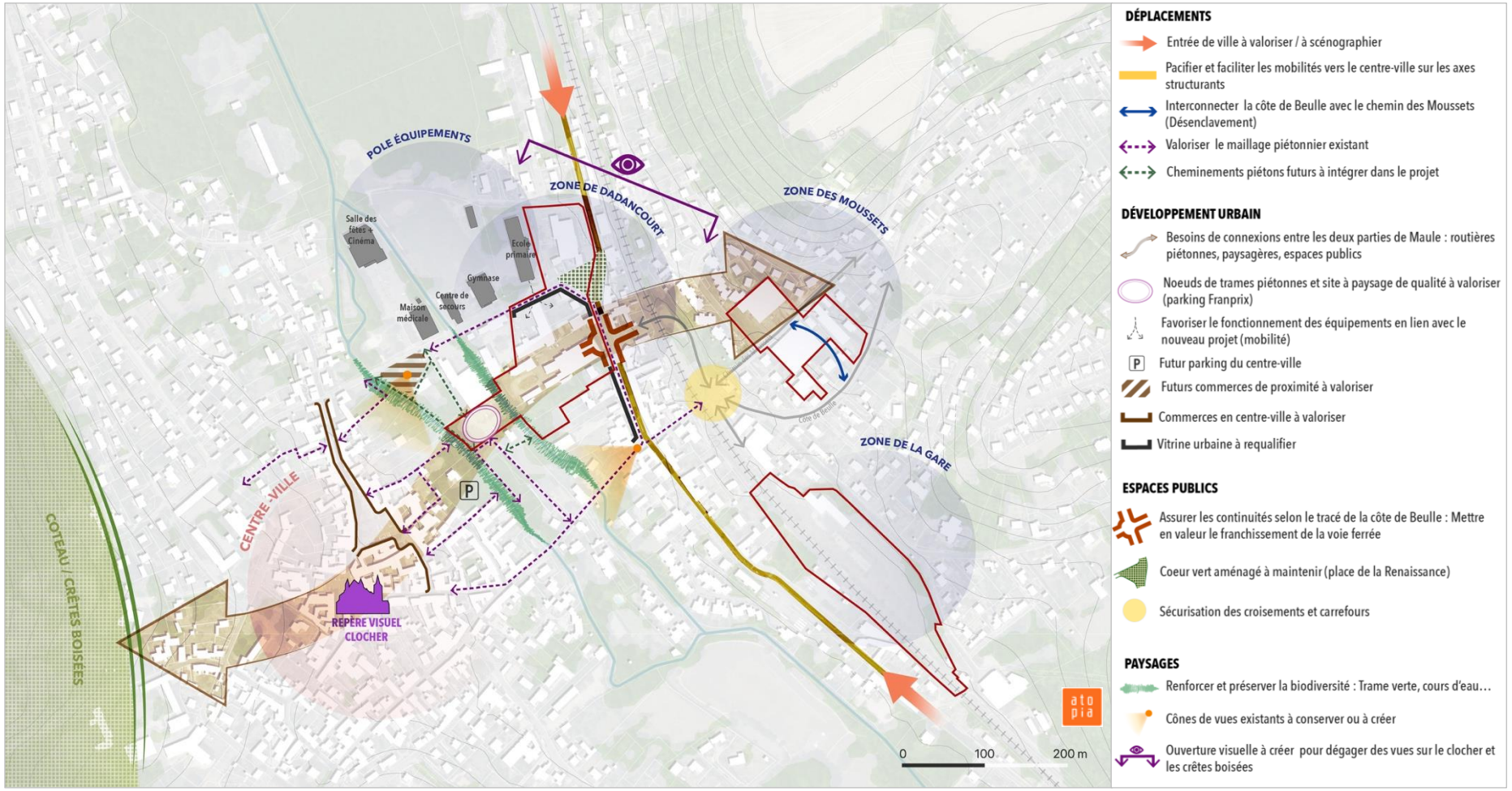
- **et environnementale** (végétalisation, récupération d'eaux pluviales en toiture, ensoleillement...)

La **gestion des eaux de pluie** est intégrée à la conception des bâtiments et concourt à la réduction des surfaces actives, pour un abattement important d'eau limitant le rejet dans le réseau urbain (dispositif de récupération de l'eau de pluie collectif ou individuel, inclinaison douce des toitures, surfaces privatives de pleine terre pour favoriser l'infiltration naturelle, etc.)

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2- PRINCIPES GÉNÉRAUX

CARTE DES ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS



Carte des enjeux urbains et paysagers (Source : atopia, 2

3. SECTEUR DE LA GARE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE



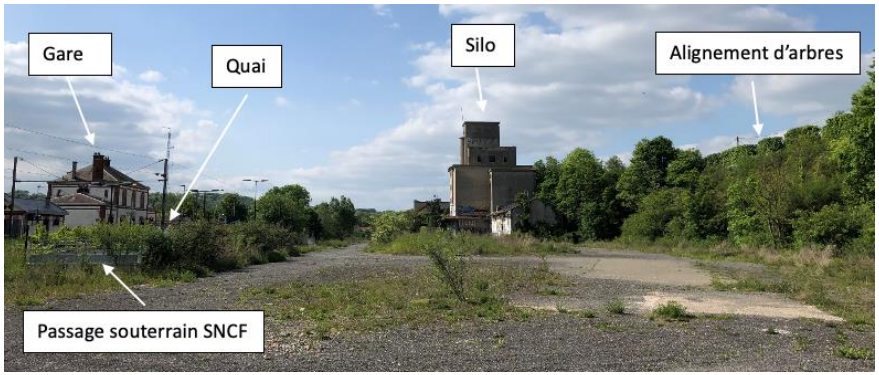
1. Localisation et contexte

Le secteur OAP de la « Gare » est situé derrière la gare SNCF, entre les voies ferrées qui la longent et la route d'Herbeville.

Sa topographie est singulière. En effet, entre le niveau du site en bordure des voies ferrées et le niveau de la route d'Herbeville, en surplomb, la différence de niveau est d'environ 9 mètres soit 3 niveaux.

De l'autre côté de la route d'Herbeville, les maisons situées dans l'axe du site et du futur projet (maisons aux angles de la route d'Herbeville et de la rue du Pain Perdu) sont implantées sur des terrains qui sont en hauteur par rapport à la route d'Herbeville. La différence de niveau entre les rez-de-chaussée de ces maisons et le niveau de la route d'Herbeville est d'environ 3 mètres soit un niveau.

Le site avec à sa gauche, les voies ferrées et la gare et à sa droite en hauteur, la route d'Herbeville et son alignement d'arbres :



La route d'Herbeville avec à sa gauche l'alignement d'arbres existant et le site de la gare en contrebas et à sa droite des terrains et des maisons en hauteur par rapport à la route :



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE

Le site est desservi par deux voies : en bas, par le chemin de la Gare, et en haut, par la route d'Herbeville.

Le chemin de la gare qui dessert le bas du site :



La route d'Herbeville qui dessert le haut du site :



Le site est plat et couvre une surface d'environ 1,5 ha. Il est désaffecté et laissé à l'état d'abandon. Il comporte un vieux silo-tour en béton de 27,55 mètres de haut qui s'est détérioré avec le temps. Le site est en grande partie imperméabilisé.

Vue sur le silo depuis l'entrée du site :



Vue sur le silo et sur l'ancien quai de marchandises au premier plan depuis le milieu du site :



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE

Vue sur le silo depuis le fond du site :



Ce foncier est sous-utilisé et en l'absence d'enjeu ferroviaire, la SNCF l'a déclaré sans utilité ferroviaire et cessible. C'est ainsi que la SNCF s'est rapprochée de la commune. Celle-ci veut l'acquérir pour maîtriser son devenir.

Il s'agit d'une opportunité unique pour redonner vie au site et améliorer son image, en développant un projet multifonctionnel bien inséré dans son environnement.

Afin de garantir la cohérence du futur projet d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables, les objectifs, les principes et les orientations suivants devront être respectés.

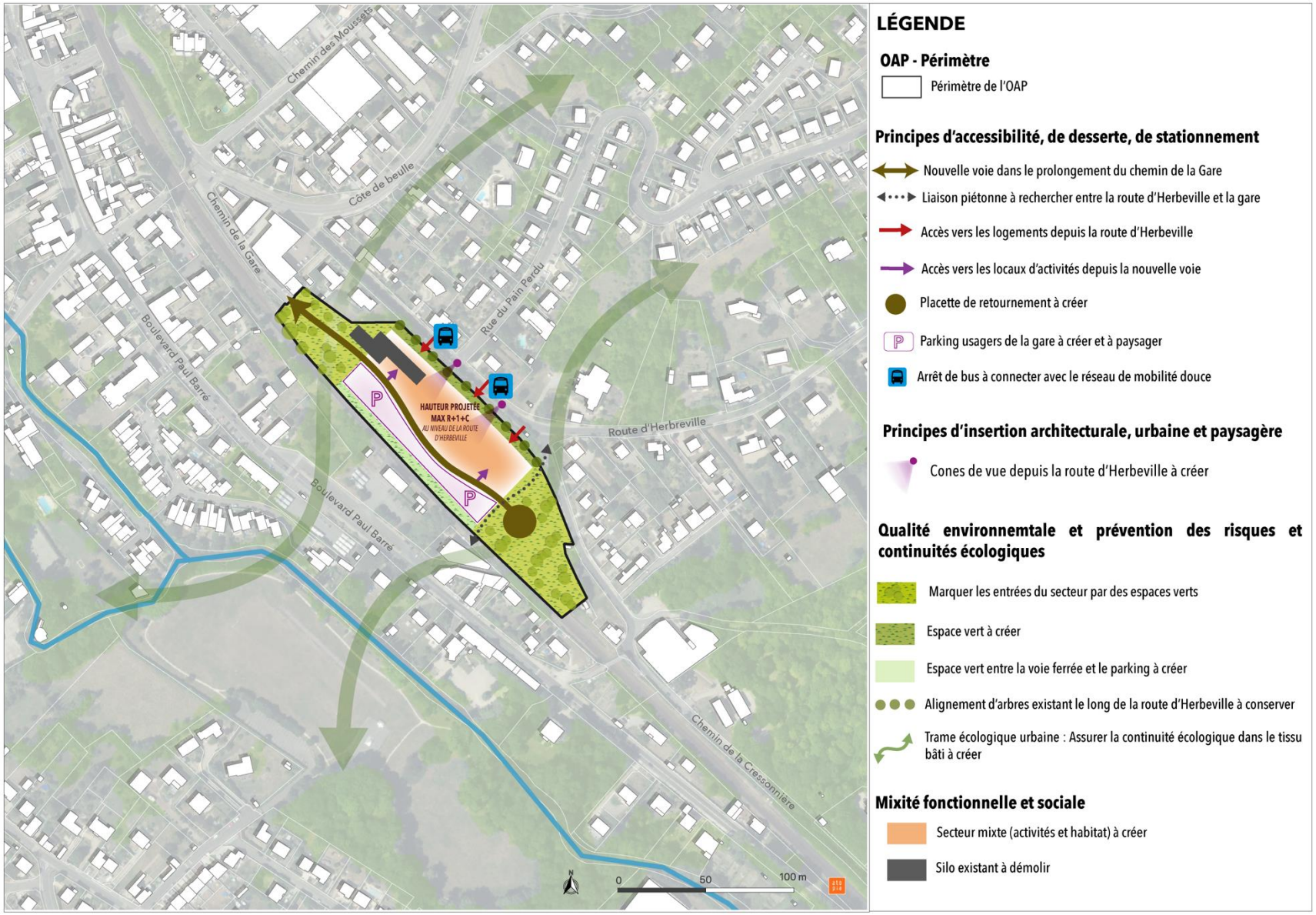
2. Les objectifs

Les objectifs poursuivis par cette OAP sont les suivants :

- Aménager le chemin de la gare et le prolonger à l'intérieur du site, et aménager un parking végétalisé et arboré entre celui-ci et les voies ferrées
- Encourager les mobilités actives vers la gare (vélo et marche à pied)
- Conserver l'alignement d'arbres existant le long de la route d'Herbeville, élément fort du paysage de la rue et grand élément de composition du futur projet
- Améliorer l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du site procédant à la démolition du silo et en construisant un bâtiment multifonctionnel au volume fractionné au niveau de la route d'Herbeville, entouré d'arbres et de végétation
- Créer des locaux d'activités au niveau du site et des logements au niveau de la route d'Herbeville principalement à destination des jeunes et des seniors et assurer la cohabitation entre les activités et les logements
- Désimperméabiliser et végétaliser les entrées du secteur qui sont les entrées de ville par le train (extrémités du site).

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE



SECTEUR DE LA GARE

4. Orientations d'aménagement et de programmation

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

La construction s'implantera entre le prolongement du chemin de la gare et la route d'Herbeville.

La construction s'implantera en retrait de la route d'Herbeville de sorte à permettre :

- L'édification d'une clôture composée d'un mur bahut surmonté d'un barreaudage vertical ajouré sans festonnage doublée d'une haie végétale d'essences locales variées
- La création d'espaces verts entre cette clôture sur rue et les façades des constructions

Ce retrait et ces aménagements paysagers, outre une meilleure insertion du projet dans son site, permettront de donner un aspect aéré et vert à l'espace public et d'atténuer la perception de densité depuis la route d'Herbeville.



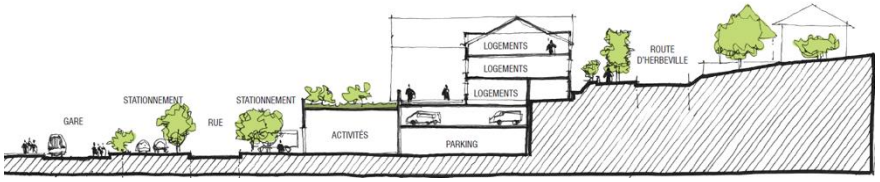
La construction s'implantera également en retrait du chemin de la gare prolongé afin de permettre l'aménagement d'une place d'arrêt devant chaque local d'activité et la création d'arbres et d'espaces verts.

~~La construction s'implantera avec un recul minimal de 4 mètres par rapport aux limites séparatives.~~



Le long de la route d'Herbeville, le volume bâti sera fractionné pour s'intégrer dans le paysage de la rue et dans le grand paysage (casser le linéaire bâti pour éviter l'effet de masse). Outre un rapport plus léger avec les volumes bâtis environnants, ces cassures ou ruptures dans le bâti permettront d'offrir des vues sur le coteau opposé.

Afin de s'harmoniser avec le paysage urbain qui l'entoure et en particulier l'alignement d'arbres existant le long de la route d'Herbeville, la hauteur des constructions depuis la route d'Herbeville ~~n'excédera pas R+1+C~~ sera adaptée de sorte que seul le niveau des combles du projet dépasse des arbres dudit alignement.



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

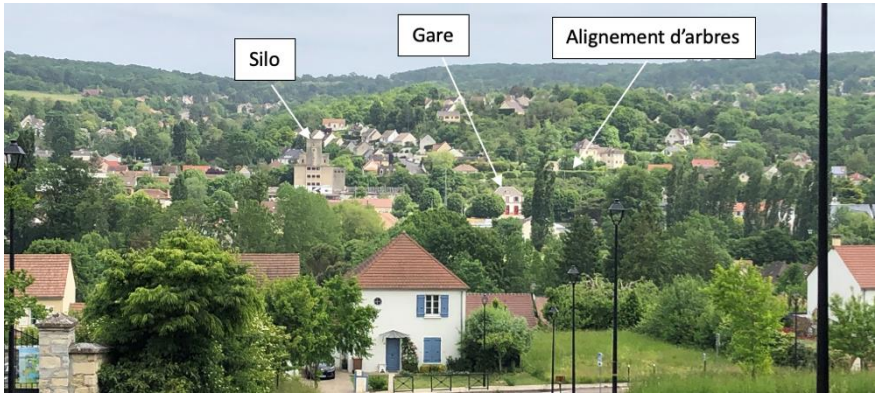
SECTEUR DE LA GARE

Vue sur le coteau opposé depuis la rue du Pain Perdu à conserver :



Le site étant entouré de toits en pente et d'arbres, le futur projet offrira, depuis la route d'Herbeville et le coteau opposé, des vues sur des toits en pente et des arbres.

Exposition du site depuis le coteau opposé :



Illustrations de la volumétrie générale, des hauteurs et de l'insertion attendues depuis le site et depuis la route d'Herbeville :





ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Le secteur a pour principale vocation de participer au développement économique de la commune.

Ainsi la programmation de l'OAP comprend la création, au niveau du site, d'environ 2 000 m² de locaux d'activités destinés notamment aux artisans, et, au niveau de la route d'Herbeville, de logements destinés notamment aux seniors et aux jeunes.

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Le futur projet comportera un aménagement paysager aux entrées du secteur. Il s'agit de désimperméabiliser, d'aménager et de créer des espaces verts aux extrémités du secteur pour assurer l'insertion paysagère du futur projet dans son environnement, la nature en ville et les continuités écologiques.

L'alignement d'arbres existant le long de la route d'Herbeville sera conservé. Un espace vert sera créé entre les futures constructions et la route d'Herbeville.

Un espace vert planté entre les voies ferrées et le parking destiné aux usagers sera également prévu pour créer un écran visuel avec l'emprise SNCF.

Le secteur de la gare n'est pas concerné par des risques naturels ou technologiques. Le site n'est pas pollué.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Les places de stationnement pour les véhicules et les vélos destinées aux nouveaux logements devront être réalisées et implantées dans le volume bâti ou volume de construction. ~~Un minimum de 1,6 place de stationnement pour les véhicules et de 2 emplacements pour les vélos par logement seront réalisés.~~

Les places de stationnements destinées aux locaux d'activités devront être réalisées et implantées dans le volume bâti et/ou en surface dans un parking dédiée aux utilisateurs des locaux d'activités. Les espaces aménagés devant les locaux d'activités sont des espaces d'arrêt ponctuel (« arrêt minute ») et en aucun cas de stationnement. Ils serviront uniquement au chargement et au déchargement de matériel.

Un parking pour les véhicules des usagers de la gare sera aménagé entre l'emprise SNCF et le prolongement du chemin de la gare.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur se situe au pied de la gare. L'arrêt de bus le plus proche se situe au-dessus du site sur la route d'Herbeville.

Des places de stationnement vélos seront créées par la société TRANSAMO, filiale de TRANSDEV pour le compte d'IDFM.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE LA GARE

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

Le principal accès au secteur sera conçu depuis le chemin de la Gare.

Une liaison piétonne sera recherchée entre la route d'Herbeville et le passage sous les voies SNCF afin d'améliorer la desserte vers la gare.

Les accès aux logements seront aménagés depuis la route d'Herbeville.

Les accès vers les locaux d'activités seront aménagés depuis la voie nouvelle qui sera créée dans le prolongement du chemin de la gare.

Le secteur est desservi par l'ensemble des réseaux (AEP, EU, électricité et FO).

Les raccordements seront obligatoirement réalisés en souterrain.

Les eaux pluviales du futur projet seront gérées sur le site.

L'aménagement du secteur ne pourra intervenir qu'à la condition que l'aménagement du chemin de la gare soit prévu.

LA PROGRAMMATION RÉSIDENTIELLE

Le secteur de la « Gare » a vocation à accueillir une programmation mixte associant activités économiques et résidentielles. La programmation résidentielle vise la réalisation d'environ 80 logements, notamment destinés aux jeunes ménages et aux séniors.

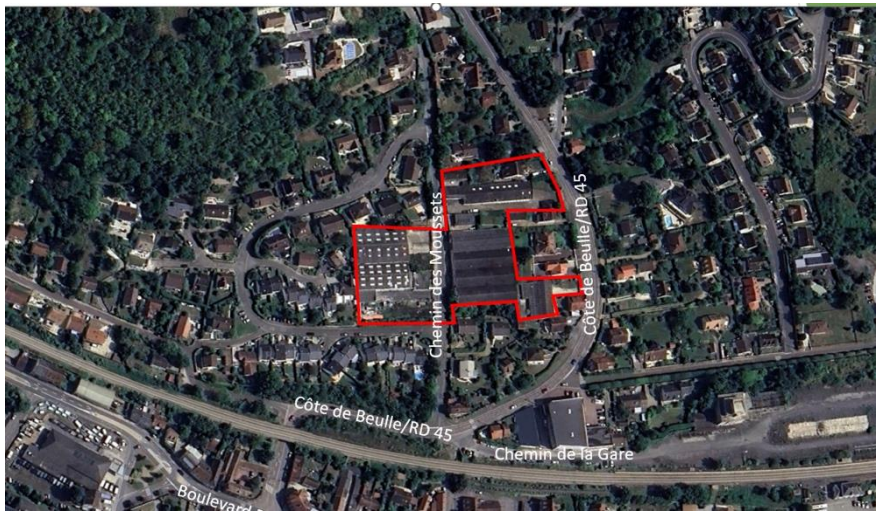
Cette programmation s'inscrira dans une logique d'optimisation foncière et de valorisation de la proximité immédiate de la gare, tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions du site.

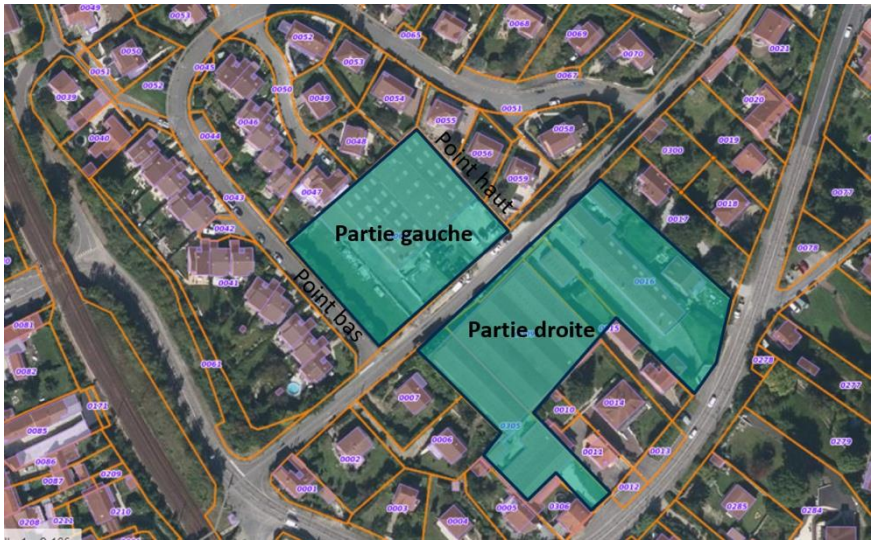
Le nombre de logements constitue un objectif de programmation apprécié à l'échelle de l'ensemble du secteur. Sa réalisation devra être compatible avec les principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère définis par la présente OAP.

4. SECTEUR DES MOUSSETS

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DES MOUSSETS





1. Localisation et contexte

Le site en OAP se situe sur la partie Est de la commune de Maule, dans un tissu pavillonnaire. Il s'agit d'un secteur à vocation économique (ancienne menuiserie obsolète et désaffectée) composé de deux entités parcellaires traversées par le chemin des Moussets.

Le secteur OAP des « Moussets » d'une surface d'environ 1 ha se situe sur le coteau Est de la commune au milieu d'une zone pavillonnaire.

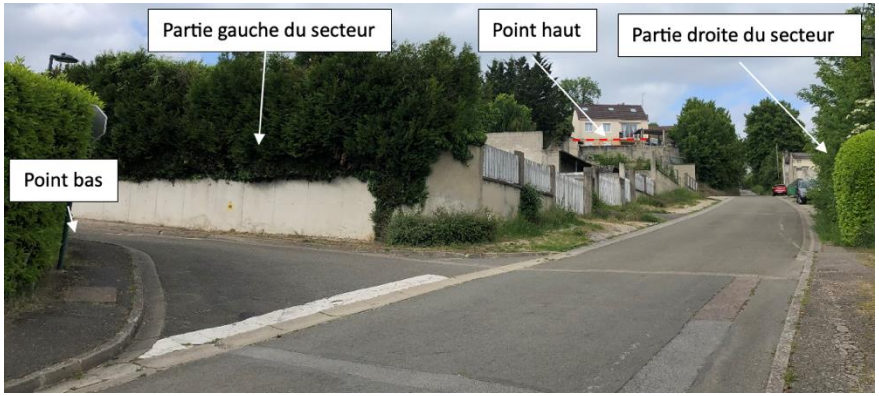
Le secteur est principalement occupé par une ancienne menuiserie désaffectée composée de deux parties séparées par le chemin des Moussets.

Le secteur se compose donc de deux parties. La partie gauche du secteur est à l'origine une ancienne carrière de calcaire à ciel ouvert sur laquelle a été aménagée des plateformes pour poser les bâtiments. Elle présente une topographie singulière. Entre son point bas (la rue Pousse-Motte « basse ») et son point haut (les jardins des maisons au-dessus), le dénivelé est d'environ 12 mètres soit 4 niveaux.

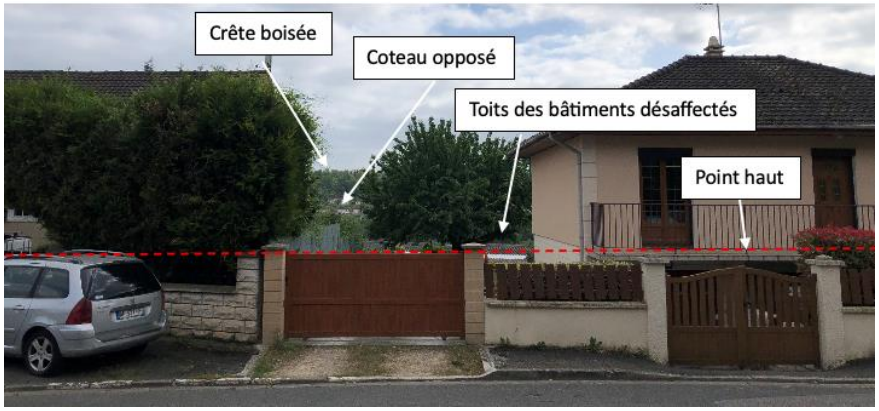
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DES MOUSSETS

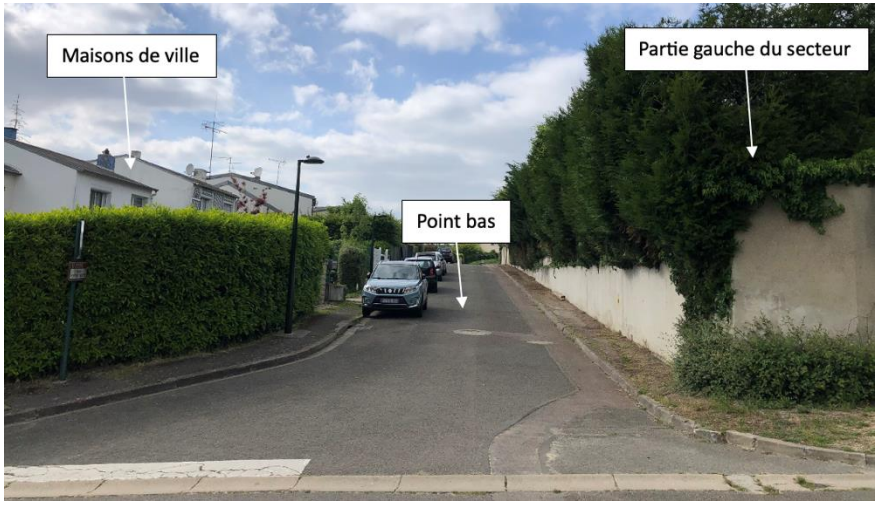
Vue sur la partie gauche du secteur depuis le chemin des Moussets (en venant de la RD45) :



Vue sur les maisons au-dessus de la partie gauche du secteur avec au second plan les toits des bâtiments désaffectés et en arrière-plan le coteau opposé et la crête boisée :



Son point bas avec à gauche des maisons de ville à R+1 et toit en pente et à droite la partie gauche du secteur :



La partie droite du secteur qui s'intercale entre le chemin des Moussets et la Côte de Beulle, présente une topographie en grande partie plane due à la plateforme créée à l'époque pour poser le bâtiment ou en légère pente. Le secteur est entouré de maisons de ville et de maisons individuelles.

Vue sur la partie droite du secteur depuis le chemin des Moussets :



SECTEUR DES MOUSSETS

Au milieu des années 2010, une carrosserie s'est installée dans les bâtiments situées sur la partie gauche du secteur. Ses activités de réparation de carrosserie et de peinture ont généré des nuisances visuelles, olfactives et sonores, et des conflits de voisinage jusqu'à son départ récent, aussi les habitants du quartier souhaitent que cette zone d'activité incompatible avec la commodité du voisinage devienne une zone d'habitat.

La mutation du secteur constitue une opportunité non seulement pour améliorer le cadre de vie des habitants du quartier mais également pour diversifier l'offre de logements sur la partie Est de la ville composée uniquement de maisons.

Afin de garantir la cohérence du projet d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables, les objectifs, les principes et les orientations suivants devront être respectés :

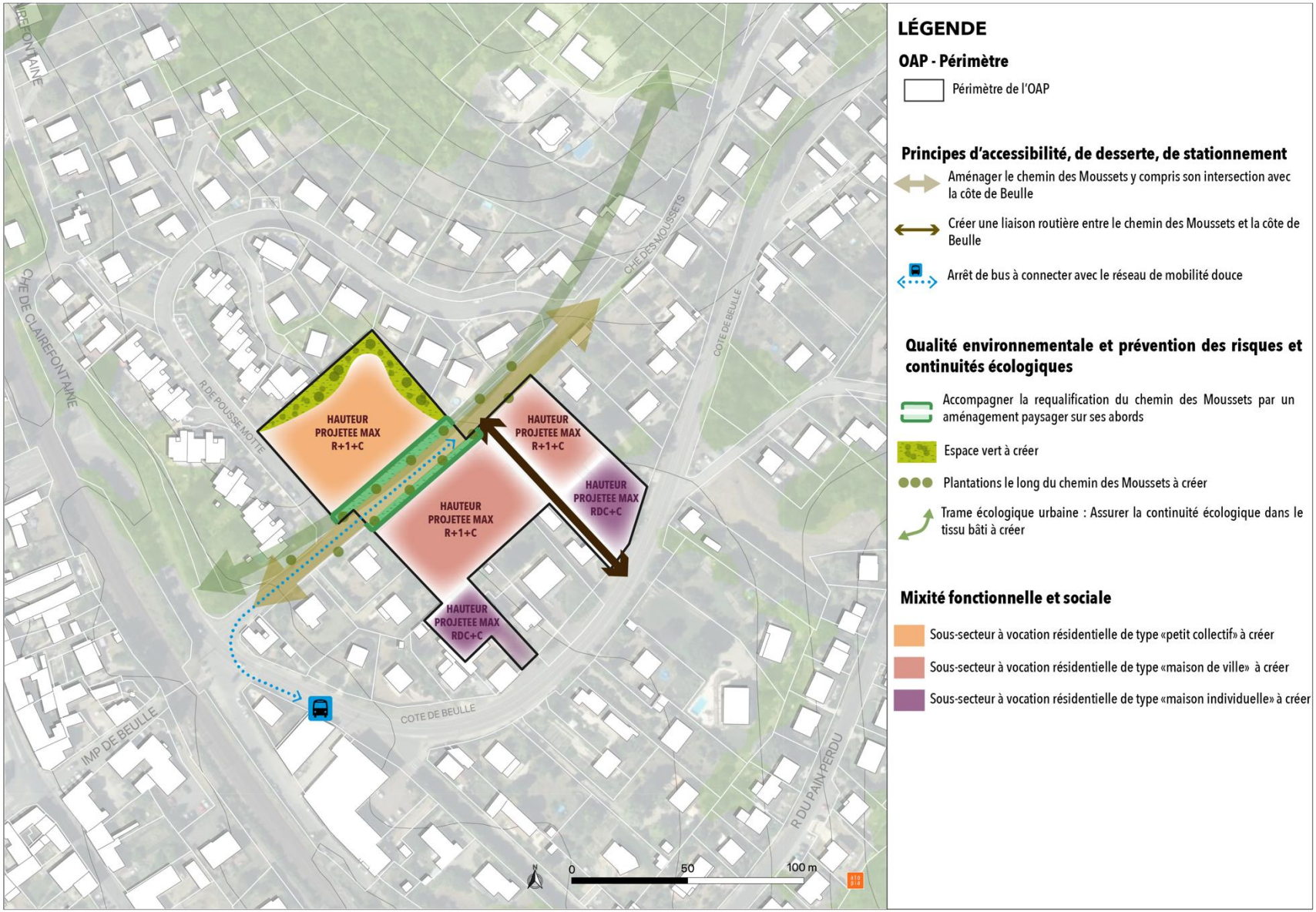
2. Les objectifs de l'OAP

Les objectifs poursuivis par cette OAP sont les suivants :

- requalifier ce secteur en friche et améliorer le cadre de vie des habitants du quartier en procédant à la démolition totale des bâtiments, en désimperméabilisant et en végétalisant le secteur, et en créant des formes urbaines adaptées à chaque partie du secteur : des petits collectifs sur la partie gauche et des maisons de ville et des maisons individuelles sur la partie droite,
- améliorer l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du secteur dans son environnement et dans le grand paysage en respectant notamment les épannelages existants,
- améliorer la desserte du secteur en créant une liaison routière entre le chemin des Moussets et la côte de Beulle.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DES MOUSSETS



SECTEUR DES MOUSSETS

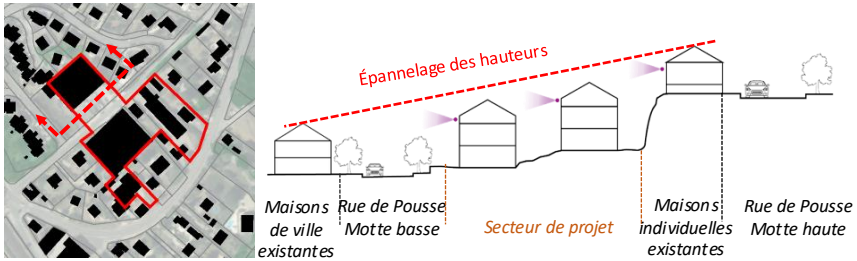
4. Programmation

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le projet devra s'adapter aux topographies du secteur.

Sur la partie gauche, les constructions ~~pourront atteindre une hauteur maximale de R+1+C par rapport au niveau naturel du terrain (niveau des plateformes existantes) et~~ devront respecter les trois épannelages ci-dessous pour à la fois à maîtriser la perception des hauteurs depuis les voies qui l'entourent et pour insérer harmonieusement le projet dans son secteur, son environnement et le grand paysage.

Principe d'épannelage à respecter depuis le chemin des Moussets :



Depuis la rue Pousse-Motte haute, le projet donnera à voir des toitures. Les faîtages des constructions devront se situer approximativement au niveau du sommet des clôtures sur rue existantes ou en-dessous de sorte à maintenir un espace dégagé devant les maisons au-dessus et une vue sur le coteau opposé :



Les faîtages des constructions devront s'harmoniser avec les faîtages des maisons existantes au bout de l'allée des Mérovingiens pour une bonne insertion des volumes dans le paysage de cette allée :



SECTEUR DES MOUSSETS

4. Programmation

Principe d'épannelage à respecter depuis le coteau opposé :



~~Sur la partie droite du secteur, la hauteur des constructions n'excédera pas R+1+C pour les maisons de ville en bordure du chemin des Moussets et de la liaison routière à créer et RDC+C pour les maisons individuelles en bordure de la RD45.~~

L'intégration du projet sera assurée par un jeu de volumes bâtis fractionnés et légers dans son rapport avec les volumes bâtis environnants (éviter l'effet de masse), et par des matériaux et des teintes en cohérence avec l'environnement existant autour du projet.

Les nouvelles constructions s'implanteront en retrait des voies pour permettre la création d'espaces verts et, pour les maisons de ville et les maisons individuelles, de stationnement également.

~~Les nouvelles constructions s'implanteront avec une marge de recul de 4 mètres minimum par rapport aux limites séparatives. Cette marge de recul est ramenée à 2,50 mètres minimum pour les parties ne comportant pas d'ouvertures ou les parties (toilettes, salles de bain, salles d'eau, celliers) équipées d'un vitrage translucide.~~

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Le secteur est destiné principalement au développement et à la diversification de l'offre de logements de la commune. La programmation prévoit la production de petits, moyens et grands logements et de formes urbaines variées :

- Petits collectifs,
- Maisons de ville,
- Maisons individuelles.

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Le secteur est en très grande partie imperméabilisé. Le projet devra démolir la totalité des bâtiments et désimperméabiliser le secteur. Il sera créé, sur chaque partie du secteur, des espaces verts de pleine ~~terre à hauteur de 30% minimum de la surface du terrain et cela,~~ pour améliorer le cadre de vie des habitants, le paysage urbain, la biodiversité et assurer les continuités écologiques urbaines. Les limites de chaque partie seront des espaces à dominante végétale.

L'aménagement du chemin des Moussets comportera, autant que faire se peut, des plantations de chaque côté du chemin. A la jonction des deux parties du secteur, un espace paysager de qualité sera créé. La présence du végétal sur le chemin des Moussets, en périphérie et à l'intérieur de chaque partie du secteur, contribuera au maillage écologique pour la biodiversité en ville.

Le secteur n'est pas concerné par des risques naturels et technologiques (absence de PPRN et de PPRT).

SECTEUR DES MOUSSETS

4. Programmation

LES BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Dans la partie gauche, les places de stationnement pour les véhicules seront créées sous les volumes bâti ou volumes de construction. ~~1,6 place de stationnement et deux emplacements pour les vélos seront réalisés par logement.~~

Dans la partie droite, les places de stationnement pour les véhicules seront créées au moins en partie dans les volumes de construction. ~~2 places de stationnement seront réalisées par logement.~~

Des places de stationnement pour les visiteurs seront créées le long des voies traversant le secteur.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur se situe à environ 200 mètres de la gare. L'arrêt de bus le plus proche se situe Côte de Beulle à environ 150 m.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

La partie gauche du secteur est desservie par des voies existantes.

La partie droite du secteur est desservie par des voies existantes et par la liaison routière à créer entre le chemin des Moussets et la Côte de Beulle.

Le secteur est desservi par l'ensemble des réseaux (AEP, EU, électricité et FO). Les raccordements seront obligatoirement réalisés en souterrain. Les eaux pluviales du projet seront gérées à l'intérieur de chaque partie du secteur (gestion à la parcelle).

L'aménagement du secteur pourra intervenir qu'à la condition que l'aménagement du chemin des Moussets y compris son intersection avec la côte de Beulle soit prévue de manière à recevoir le trafic supplémentaire généré par le projet.

LA PROGRAMMATION RÉSIDENTIELLE

La requalification du secteur des Moussets vise la réalisation d'environ 80 logements à l'échelle de l'ensemble du périmètre de l'OAP.

Cette programmation contribuera à diversifier l'offre résidentielle de la commune, en privilégiant une complémentarité de formes urbaines entre les deux parties du secteur. La répartition des logements entre ces deux parties sera adaptée aux caractéristiques topographiques du site, aux principes d'épannelage des constructions et aux conditions d'insertion dans le tissu pavillonnaire environnant.

Le nombre de logements constitue un objectif de programmation apprécié à l'échelle de l'ensemble du secteur, dans le respect des orientations d'aménagement définies par l'OAP.

5. SECTEUR DE DADANCOURT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE DADANCOURT

1. Localisation et contexte

Le secteur OAP de « Dadancourt », d'une surface d'environ 2,5 ha, se situe en entrée de ville (entrée de ville nord) et s'étend le long de la voie principale qui traverse Maule : le boulevard Paul Barré/RD 191, côté centre-ville. Par sa position en jonction entre les deux parties de Maule (le centre-ville à l'ouest et la zone pavillonnaire dite « de la Cauchoiserie » à l'est) concentrant chacune la moitié de la population mauloise, l'aménagement de ce secteur revêt un caractère stratégique.

Ce secteur au tissu lâche et au bâti disparate et en grande partie désuet, est occupé principalement par de l'activité économique. L'ensemble du bâti est destiné à être démoli à l'exception du magasin de bricolage qui veut se maintenir et s'agrandir. Ce secteur est composé de parcelles privées à l'exception d'une qui appartient à la commune. L'ensemble des parcelles est mutable.

La mutation de ce secteur constitue une opportunité pour requalifier et donner une autre image de l'entrée de ville, pour signaler la présence du centre-ville aux usagers de la RD191 et pour rechercher un lien direct entre les deux parties de Maule.

Le secteur se décompose en trois parties : « l'îlot nord » qui correspond au site du garage, « l'îlot sud » qui correspond au site du silo désaffecté, de ses bâtiments attenants et des deux maisons individuelles bordées par la place de la Renaissance, et « le site du magasin de bricolage ».

Une partie du secteur étant classée en zone inondable, le futur projet devra en tenir compte dans sa conception.



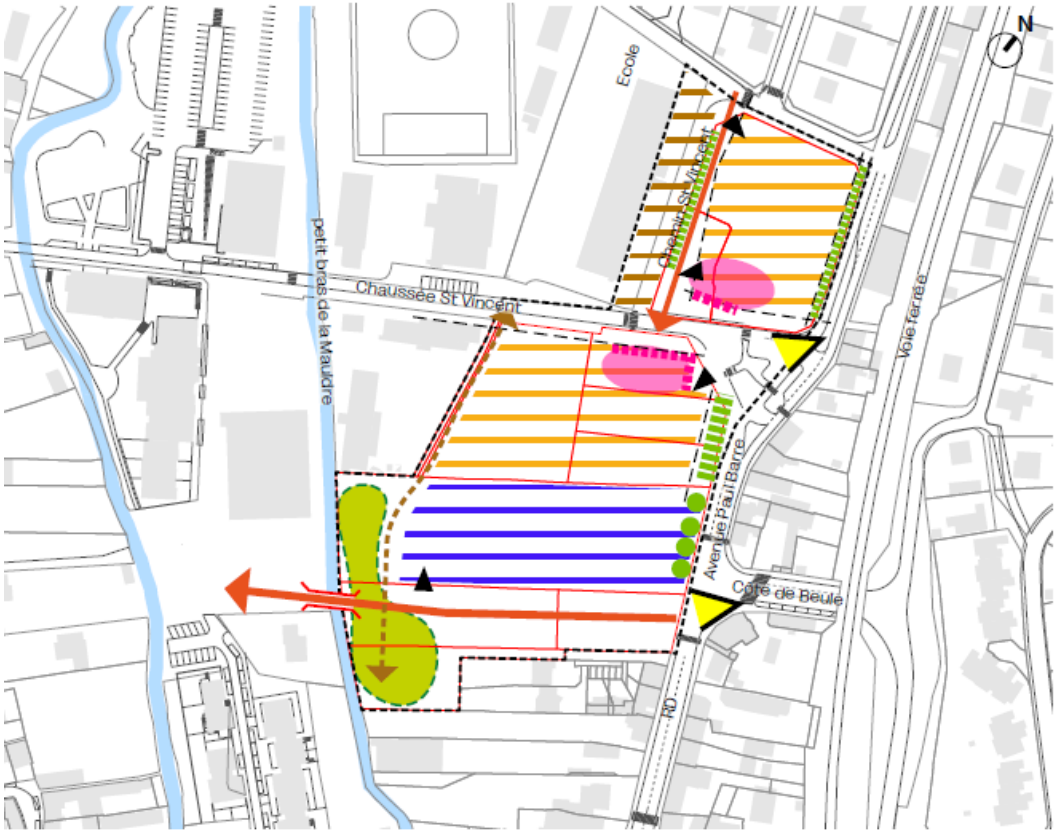
2. Objectifs

Les objectifs poursuivis par cette OAP sont les suivants :

- requalifier et embellir l'entrée de ville ;
- créer une vue sur le clocher de l'église depuis l'entrée de ville ;
- améliorer le fonctionnement des abords du groupe scolaire René Coty (desserte, accès, livraisons, stationnement...) ;
- améliorer la perception du centre-ville depuis le boulevard Paul Barré ;
- créer une vue sur le clocher de l'église depuis la Côte de Beulle et son intersection avec le boulevard Paul Barré ;
- créer à l'intérieur du secteur une desserte et un accès sécurisés au magasin de bricolage destiné à se maintenir et à s'agrandir ;
- améliorer le fonctionnement urbain du centre-ville en créant un accès direct à celui-ci depuis la Côte de Beulle ;
- désimperméabiliser le secteur et végétaliser le linéaire d'entrée de ville et les limites/pourtour du secteur notamment.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR DE DADANCOURT



- Périmètre de l'OAP
- Nouveau franchissement
- Principe de liaison circulée
- Principe d'accés
- Principe de liaison piétonne
- Parvis de l'ecole
- Jardin à créer
- Reculs d'implantation des constructions
- Recul paysager
- Plantation sur emprise privée
- Cônes de vue sur le clocher de l'Eglise
- Agrandissement et aménagements paysagers des abords du magasin de Bricolage
- Programmation de logements
- Programmation de commerces en RDC des logements
- Implantation des façades commerciales

SECTEUR DADANCOURT

4. Programmation

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le secteur est presque entièrement minéral. Le futur projet devra faire une part belle aux espaces verts et aux arbres pour donner à voir du vert depuis le domaine public ou assimilé.

Ambiances végétales recherchées depuis la RD 191 et depuis le nouveau franchissement :





La densité sera plus importante le long de la RD191. A mesure que l'on s'approche des berges de la Mauldre, la densité sera moins importante, les formes urbaines seront moins volumineuses et les hauteurs s'atténueront.

~~La hauteur des nouvelles constructions ne devra pas dépasser R+2+C pour les petits collectifs et R+1+C pour les maisons de ville.~~

L'intégration de chaque projet sera assurée par un jeu de volumes bâtis fractionnés et légers dans son rapport avec les volumes bâtis environnants, et par des matériaux, des teintes et des finitions en cohérence avec l'environnement existant autour du projet.

Le futur projet sur « l'îlot nord » devra comporter, à l'opposé de la RD191, la création d'une voie à sens unique et d'un espace dégagé réservé aux piétons en vue de la desserte des logements et du groupe scolaire René Coty.

Les futures constructions s'implanteront en retrait des voies pour permettre la création d'espaces verts et d'arbres.

~~Les futures constructions s'implanteront à 4 mètres minimum des limites séparatives. Cette marge de recul est ramenée à 2,5 mètres minimum pour les parties ne comportant pas de vue (toilettes, salle d'eau, cellier, etc.).~~

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Le secteur a pour principale vocation le développement et la diversification de l'offre résidentielle de la commune. La programmation porte majoritairement sur la production de petits et moyens logements qui trouveront place dans des petits collectifs et des maisons de ville. La part des logements locatifs sociaux représentera 25% de l'ensemble des logements créés. Tous les T3 seront au moins multi orientés et tous les T4 et plus seront traversants. Tous les logements devront comporter un espace extérieur d'une surface suffisante.

Le futur projet devra également comporter des cellules commerciales en pied d'immeubles au niveau de la place de la Renaissance. Ces commerces compléteront l'offre commerciale existante et participeront non seulement à l'animation de l'entrée de ville mais aussi à renforcer l'attractivité du centre-ville. La définition de cette offre nouvelle fera l'objet d'une attention particulière.

SECTEUR DADANCOURT

4. Programmation

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Le futur projet développera des espaces végétalisés et dès que cela est possible perméable afin de réduire les îlots de chaleur urbains, d'assurer une gestion des eaux pluviales à la parcelle et de ramener de la nature en ville. Le secteur étant en grande partie imperméable et les rares espaces verts étant des arrières invisibles et délaissés, l'objectif est de désimperméabiliser les sols ~~avec la création d'un minimum de 30%~~ pour permettre la création d'espaces verts de pleine terre. ~~et~~ L'objectif est d'améliorer la situation existante avec une meilleure répartition des espaces verts pour valoriser les paysages d'entrée de ville et de la Mauldre.

Une partie du secteur étant située en zone inondable, le projet devra respecter les règles du PPRI.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Les places de stationnement prendront place en totalité dans les volumes bâtis pour les petits collectifs et au moins en partie pour les maisons de ville. Les niveaux de parking seront réalisés au niveau du terrain naturel pour la partie en zone inondable et en sous-sol pour la partie en entrée de ville (îlot nord) compte-tenu des dénivelés existants entre les terrains et les voies qui les entourent notamment la RD191 (respectivement d'environ 2 mètres et d'environ 3 mètres).

~~Pour les petits collectifs, 1,6 place de stationnement et deux emplacement vélos seront réalisés par logement.~~

~~Pour les maisons de ville, 2 places de stationnement minimum seront réalisées par logement.~~

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le futur projet devra assurer la continuité des liaisons douces vers les arrêts de bus situés sur la RD 191 et vers la gare.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

« L'îlot nord » sera desservi par la voie à sens unique à créer.

« L'îlot sud » sera desservi par la place de la Renaissance.

« Le site du magasin de bricolage » sera desservi par la voie nouvelle à créer entre le boulevard Paul Barré et le parking arrière du magasin d'alimentation (supermarché Franprix). L'objectif est de sécuriser la desserte et l'accès au magasin de bricolage et de créer un accès direct au centre-ville pour les habitants de la zone de la Cauchoiserie.

Le futur projet devra comporter la création d'au moins un cheminement piéton qui reliera le groupe scolaire René Coty et la voie nouvelle afin de favoriser une circulation apaisée à l'écart des voitures.

Le secteur est desservi par l'ensemble des réseaux (AEP, EU, électricité et FO). Les raccordements seront obligatoirement réalisés en souterrain. Les eaux pluviales des futurs projets seront gérées à la parcelle.

SECTEUR DADANCOURT

4. Programmation

LA PROGRAMMATION RÉSIDENTIELLE

Le renouvellement urbain du secteur de Dadancourt vise la réalisation d'environ 80 logements à l'échelle de l'ensemble du périmètre de l'OAP.

Cette programmation contribuera à renforcer et à diversifier l'offre résidentielle à proximité du centre-ville, en privilégiant des petits et moyens logements.

Le nombre et la répartition des logements entre les différents îlots seront adaptés aux caractéristiques du site, aux principes de composition urbaine et paysagère, ainsi qu'aux contraintes liées au risque d'inondation.

Le nombre de logements constitue un objectif de programmation apprécié à l'échelle de l'ensemble du secteur, dans le respect des orientations d'aménagement définies par l'OAP.