

MODIFICATION N°2

La Gouesnière

PLAN LOCAL D'URBANISME

Conforme à la loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle 2)



Atelier du CANAL
Architectes Urbanistes
16 rue du Bourg
Nouveau
CS 33 105
35 031 RENNES
CEDEX
Tél : 02 99 22 78 00
Fax : 02 99 22 78 01

<p>LG3</p>	<p>ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT</p> <p>Arrêté le : 18 novembre 2014 Approuvé le : 31 mai 2016 Modification n°1 : 28 août 2018 Modification n°2 : 15 février 2023</p>	<p>4</p>
------------	---	-----------------

15 février 2023

SOMMAIRE

INTRODUCTION p.2

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION p 3

Plan de localisation des sites p. 3

Tableau de programmation (densités urbaines) p. 4

INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Ces orientations peuvent :

“ Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

(...)

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

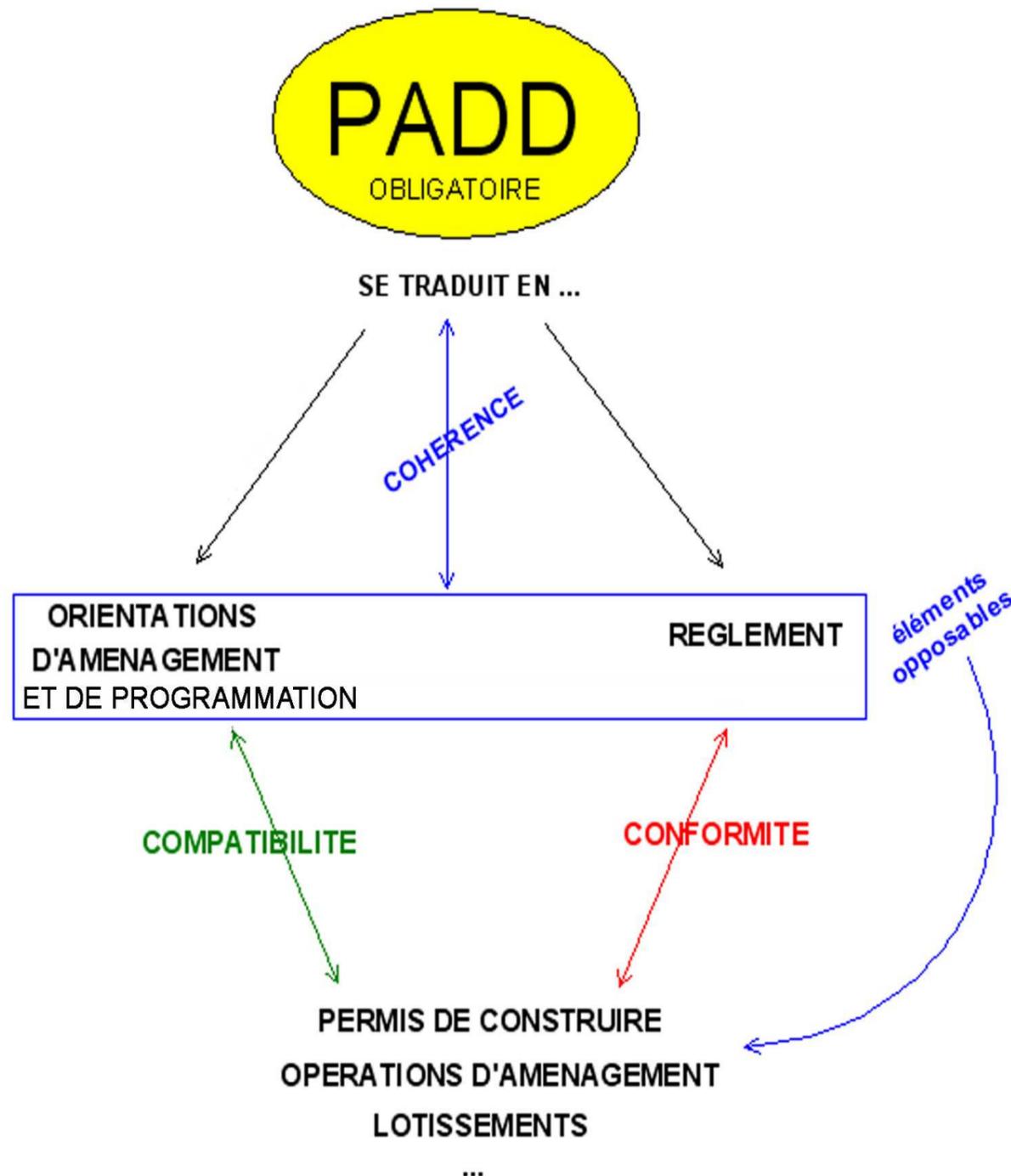
(...)"

Extrait de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être **compatibles** avec les orientations d'aménagement et de programmation, c'est-à-dire **qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre**. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire.

Chaque indication graphique portée aux schémas présentés ci-après (accès, densité du tissu urbanisé, espaces verts à créer, liaison douce à réaliser, ect.) représente donc un principe indicatif et non une règle normée.

Le PADD a déterminé différents secteurs de développement essentiels au bourg et à la commune, en extension, en densification d'espaces creux ou bien en renouvellement urbain sur des sites déjà occupés. Ces sites sont localisés sur le plan d'ensemble page suivante.



Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Plan de localisation des sites

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent les zones d'urbanisation future (zones 1AU et 2AU) destinées à des programmes de logements, de zones d'activités économiques ou d'équipements publics ou collectifs.

1. Secteur 1 : Les Marres Durand et la ZA nord (opération mixte de logements et d'équipements publics)
2. Secteur 2 : Rue de la Gare (opération de logements)
3. Secteur 3 : Rue d'Aleth (opération de logements)
4. Secteur 4 : Rue Raphaël de Folligné (opération de logements et d'équipements publics)
5. Secteur 5 : Rue du Lavoir (opération de logements)
6. Secteur 6 : La Jouvencais (opération de logements)
7. Secteur 7 : Zone d'Activité de l'Outre (activités économiques)

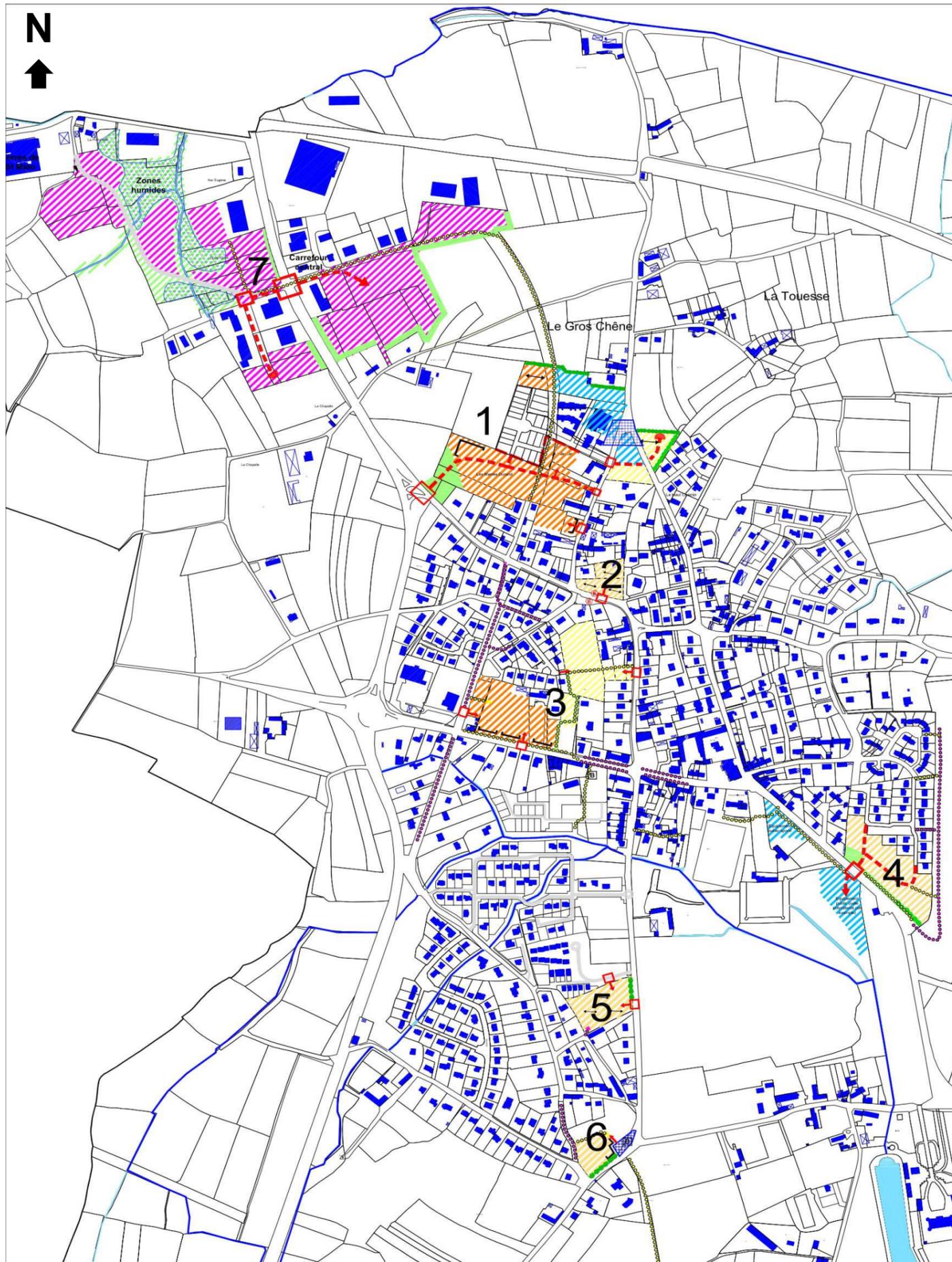


Tableau des prescriptions en matière de densité urbaine (zones d'habitat)

Secteur	Densité urbaine minimale (logements)	Surface zones AU (comprenant surfaces déjà réalisées)	Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat*	Nombre de logements attendus
Secteur 1 : Les Marres Durand et la ZA Nord (zone 1AUh)	25 logements / ha	1,35 ha	0,59 ha (Est et Ouest)	15 logements
Secteur 1 : Les Marres Durand et la ZA Nord (zones 2AU - Est)	30 logements / ha	2,1 ha	2,1 ha	63 logements
Secteur 1 : Les Marres Durand et la ZA Nord (zones 2AU) - Ouest	30 logements / ha	1,2 ha	1,0 ha	30 logements
Secteur 3 : Rue du Marché (partie Est)	27 logements / ha	1,2 ha	1,2 ha	32 logements
Secteur 6 La Jouvencais	27 logements / ha	0,3 ha	0,3 ha	8 logements
Total en zone AU	28,6 logements / ha	6,15 ha	5,17 ha	148 logements
Site « le domaine de Launay 3 »**	27 logements / ha	(zone U)	1,04 ha	28 logements minimum

* **surface réellement aménagée et destinée à l'habitat**: ce calcul tient compte des espaces qui ne seront pas directement concernés par le projet (urbanisation existante, zone humide ou boisement inclus dans le site, coulée verte en accompagnement d'une liaison piétonne majeure, espace ou équipement public majeur bénéficiant à la population au delà des limites de l'opération, etc...).

** **périmètre du site « le domaine de Launay 3 »** : confère page 21.

Tableau de programmation (densités urbaines)

Rappel des objectifs du PLH (Programme Local de l'Habitat) de St Malo Agglomération et du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) du Pays de St Malo

Le PLH de St Malo Agglomération pour la période 2014-2019, et prolongé depuis dans l'attente d'un nouveau PLH, affiche trois objectifs généraux en matière de production de logements, avec une déclinaison à l'échelle de chaque commune. Pour la commune de la Gouesnière, ces objectifs sont:

- la construction d'au moins **150 nouveaux logements** sur la commune de La Gouesnière pour la période.
- un objectif de densité résidentielle : Le PLH demande d'adopter des objectifs de densité résidentielle modulés selon les secteurs de SMA. Cette modulation peut s'effectuer selon la typologie et la situation de l'opération, et selon la commune. Le **PLH ne fixe toutefois pas de seuil de densité minimale pour les nouveaux projets de développement**.
- une proportion de **logements locatifs aidés de l'ordre de 20 %** de la construction neuve sur la durée du PLH. Cet objectif est décliné par commune et ventilé par typologie de logements*.

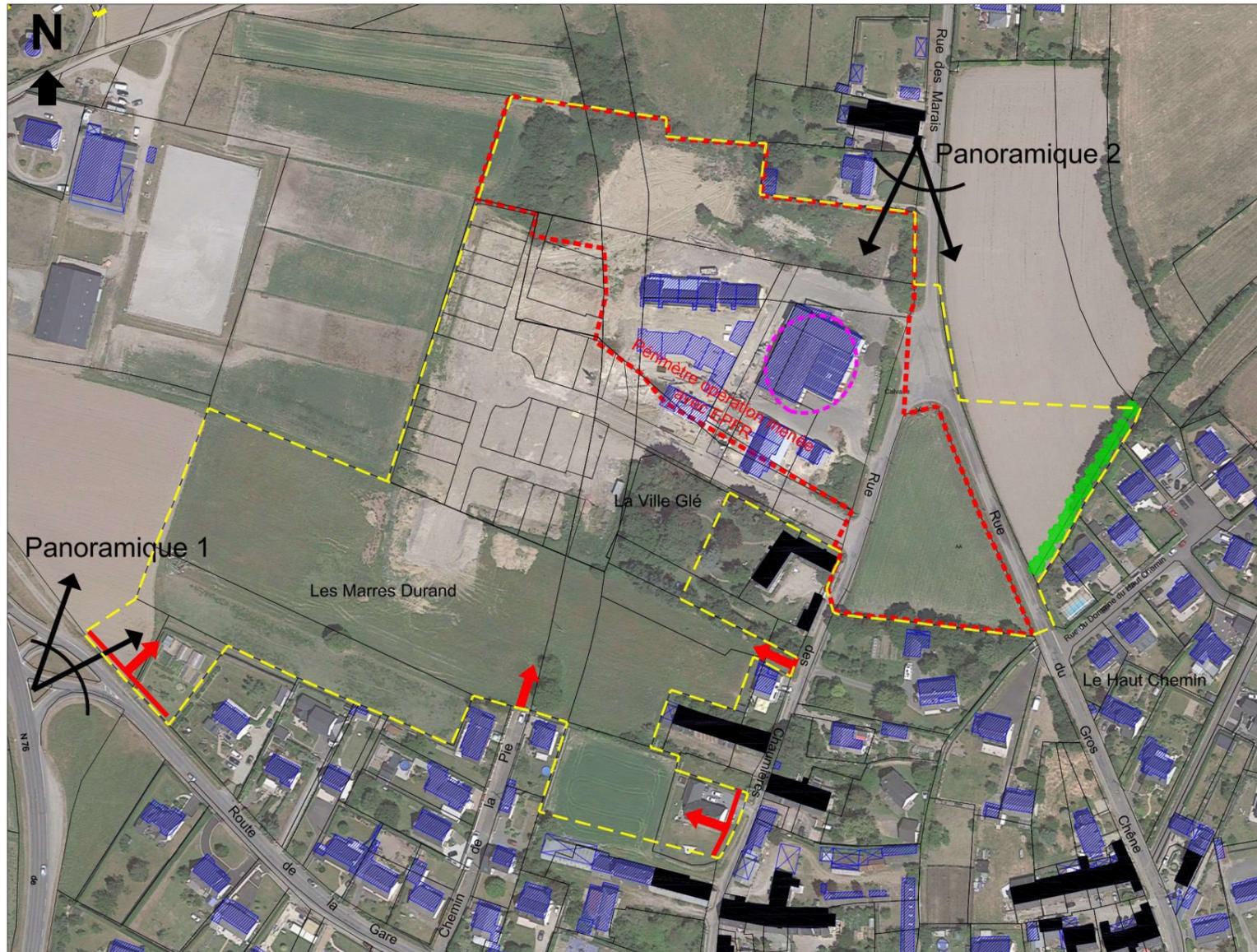
	Objectifs en locatifs aidés 2014-2019		
	Sur six ans	% de loc. social sur la production	% de loc. social à horizon 2019
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine	1	5%	19%
La Fresnais	18	20%	5%
Saint-Père	16	20%	4%
La Gouesnière	30	20%	6%
Plerguer	10	13%	4%
Saint-Coulomb	20	16%	5%
Les 6 communes du profil 2	95	18%	6%

Le Scot du Pays de St Malo, approuvé le 8 décembre 2017, fixe, au travers de son DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs), les principales orientations en matière de développement d'offre de logements et de densité.

Dans le respect des dispositions du SCoT en vigueur, et dans le prolongement des dispositions du PLH actuel, les opérations d'urbanisme destinées à créer des secteurs d'habitat doivent présenter une **densité urbaine suffisante** pour assurer une économie réelle des terres agricoles et naturelles.

Ainsi, selon le ScoT, la Gouesnière est concerné par un **objectif de densité de 27 logements/ha**. Cette densité moyenne minimale de 27 logts/ha intègre les secteurs en extension d'urbanisation mais aussi les opérations en densification urbaine (construction sur des parcelles bâties ou non au sein de l'aire urbaine) ou bien les opérations de renouvellement urbain (démolition reconstruction par exemple).

Le ScoT précise également que **les objectifs de densité moyenne et de surfaces potentielles en extension d'urbanisation peuvent être adaptés localement** pour tenir compte des dynamiques locales. La densité moyenne peut ainsi être abaissée de 2 logements/ha, et les surfaces d'extension peuvent être réduites de l'ordre d'1 hectare pour les communes disposant de moins de 20 ha de zones d'extension potentielle.



1. Secteur 1 : Les Marres Durand et la ZA nord (opération mixte de logements et d'équipements publics)

1.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future intégrant une partie de renouvellement urbain sur des sites d'activités.	Zonage au PLU	1AUh et 2AU
		Surface	1,35 ha (1AUh) et 3,1 ha (2AU)

1. Contexte urbain et paysagé :

Les enjeux majeurs en terme d'intégration urbaine et paysagère portent sur la nécessité de formaliser la limite nord de l'agglomération en offrant une silhouette de qualité sur le paysage agricole.

Le PLU prévoit en effet de conserver une coupure naturelle majeure entre le bourg et la zone de l'Outre, en préservant le centre équestre et son environnement. Cette coupure d'urbanisation permet aussi d'offrir une respiration naturelle entre les deux espaces urbains depuis la RD 76 (cf panoramique 1).

Vers l'est, le site se trouve en bordure du plateau, avec une grande parcelle agricole qui descend vers le marais (cf. panoramique 2).

Le site est constitué de terrains agricoles non bâtis sur la partie sud, et d'un espace d'activités au nord, composé en 2 pôles d'activités (transporteur routier Dentressangle à l'est, et entreprises de BTP à l'ouest). Dans le cadre de la cessation de l'activité du transporteur routier Dentressangle, la commune de la Gouesnière a mené une opération conjointe avec l'EPFR, afin de maîtriser cet espace stratégique pour le développement de la commune. Le site de 2,1 ha est donc aujourd'hui maîtrisé par la collectivité. Selon les souhaits de la commune, les bâtiments actuels peuvent faire l'objet d'une réhabilitation pour des usages de bureau ou d'espaces de stockage (cf photo 1).

Eléments de diagnostic et enjeux

Le site d'étude est limité au sud-est par la rue des Chaumières, bordée par plusieurs longères qui s'implantent avec leurs pignons sur voie, ce que crée une ambiance urbaine particulière pour cette rue qui mène au cœur de bourg (cf photo 2).



2. Accessibilité :

- Accessibilité routière : Plusieurs dessertes automobiles sont possibles depuis la façade le long de la rue des Chaumières à l'est, par des parcelles agricoles ou au niveau du site Dentressangle. A l'ouest, le site peut se connecter à la route de la Gare au niveau du carrefour avec la RD 76.
- Accessibilité piétonne : Le site est desservi depuis plusieurs rues provenant du centre-bourg, notamment le chemin de la Pie.
- Accessibilité au transport en commun : un arrêt de bus (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve dans le centre de la Gouesnière, à 500 m au sud du site.

<p style="text-align: center;">Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>Orientations pour la zone 2AU :</p> <p>- Deux types de trame bâtie pour l'habitat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>sur le secteur principal compris entre la route de la Gare et la rue des Chaumières</u> : l'objectif d'une densité urbaine élevée passe par la réalisation de logements diversifiés privilégiant les logements collectifs, semi collectifs ou individuels groupés, complétés par des logements individuels libres. La façade ouest tournée vers la départementale doit privilégier une urbanisation dense en peigne avec des façades bâties structurantes et des percées visuelles vers le cœur du site. Cette opération d'aménagement intégrera le facteur climatique dans le plan masse en prenant soin de bien orienter les bâtiments (majorité des bâtiments orientés sud pour l'ensoleillement, prise en compte des vents dominants, ..) et en étant vigilant aux ombres portées. - <u>au nord-est en limite du marais</u>, le type d'urbanisation attendue doit permettre d'offrir l'image de hameaux anciens. Les constructions devront donc privilégier une orientation est-ouest des faitages, dans le respect du bâti ancien. Un écran paysager sera planté en lisière du site pour limiter l'impact visuel du bâti dans le grand paysage. <p>- création d'un espace paysagé à l'ouest pour formaliser la nouvelle limite du bourg et la coupure d'urbanisation avec la zone d'activités de l'Outre et le centre équestre. Cet espace paysagé permet d'aménager un carrefour à l'intersection entre la RD 76 et la rue de la Gare.</p> <p>- Desserte automobile : La desserte du nouveau quartier vise à connecter le site avec le bourg existant, mais aussi avec le réseau routier structurant en se greffant sur le carrefour d'entrée nord du bourg. Le projet devra donc prévoir un accès à l'ouest au niveau de la rue de la Gare. L'importance du projet en terme de logements peut justifier une réflexion particulière pour étudier le réaménagement du carrefour sur la RD 76, permettant ainsi de sécuriser la desserte de toute la partie nord de l'agglomération. Vers l'est, les trois piquages possibles sur la rue des Chaumières devront être exploités pour desservir l'opération. La voie la plus au nord, passant au sud du site de Dentressangle, doit se prolonger au delà de la rue des Chaumières pour desservir les autres secteurs de projet.</p> <p>- Déplacements doux : le projet doit tenir compte de la future voie piétonne nord-sud reliant le cœur de bourg à la gare. Cette voie passe au cœur de l'opération, en débouchant du Chemin de la Pie au sud.</p>
---	--

2. Secteur 2 : Rue de la Gare (opération de logements)

2.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en comblement d'une dent creuse en cœur de bourg.	Zonage au PLU	1AUh
		Surface	0,38 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	Le site est composé d'une friche agricole enclavée dans le cœur de bourg. Il n'existe pas de trame boisée spécifique sur le site, ni de bâti patrimonial à proximité immédiate. Le tissu environnant est composé de pavillons, ou bien de quelques maisons de ville le long de la rue de la Gare. En venant du cœur de ville, le site succède à une séquence urbaine dense où deux longères implantées orthogonalement viennent créer un effet de porte (photo 1) .		
	2. Accessibilité :		
	- <u>Accessibilité routière</u> :	Desserte automobile possible depuis l'ensemble de la façade sud du site (photo 2), en tenant compte du virage pris par la rue de la Gare à l'est pour descendre vers le cœur de bourg. La voie à l'Est du site est une voie privée qui dessert quelques logements.	
	- <u>Accessibilité piétonne</u> :	il n'existe pas de cheminement piéton spécifique en site propre à proximité du projet.	
	- <u>Accessibilité au transport en commun</u> :	un arrêt de bus (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve dans le centre de la Gouesnière, à 300 m au sud du site. Une réflexion est menée par la commune pour ajouter un nouvel arrêt de bus de la ligne 16 (desserte de la halte ferroviaire) en face du site de projet.	

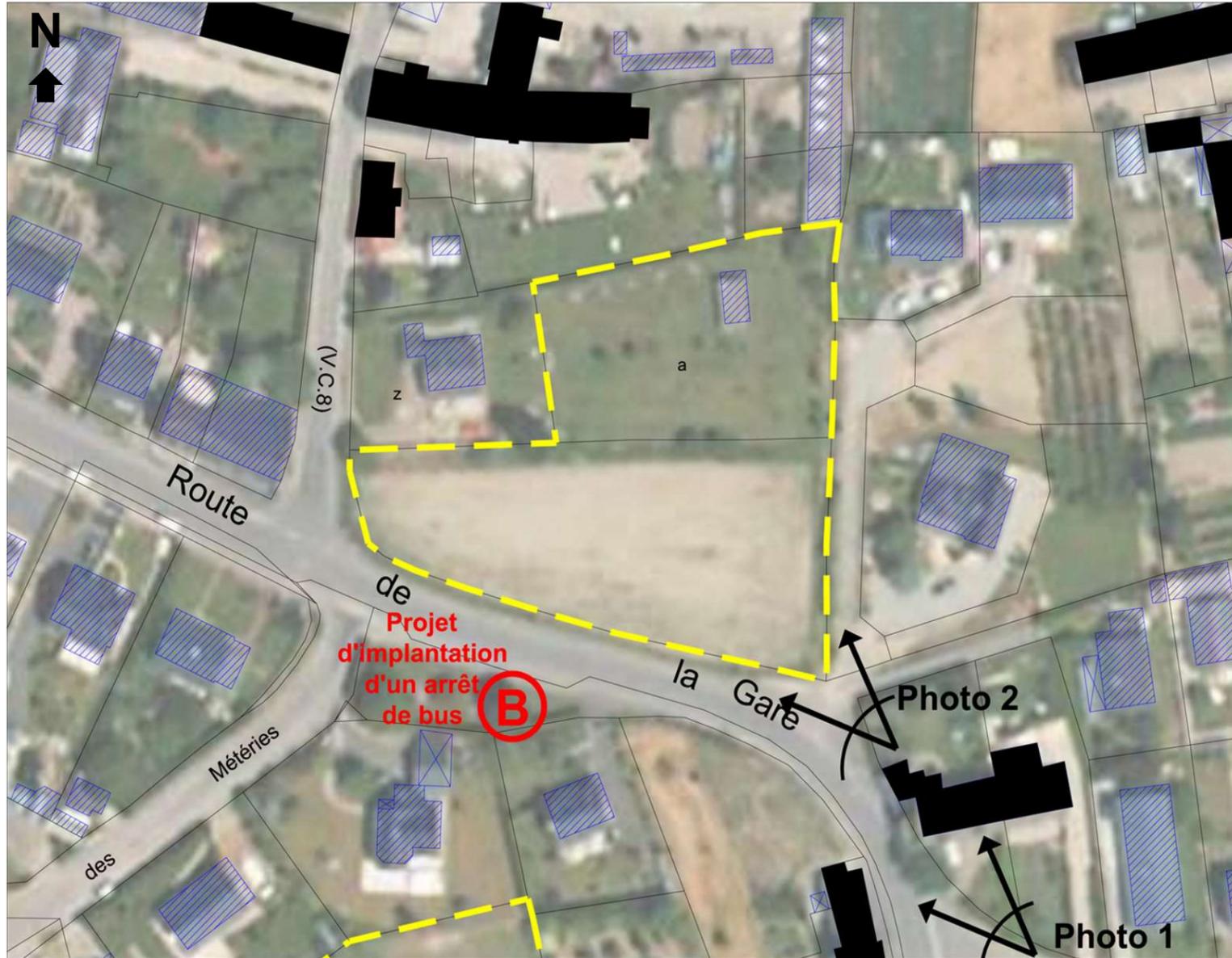


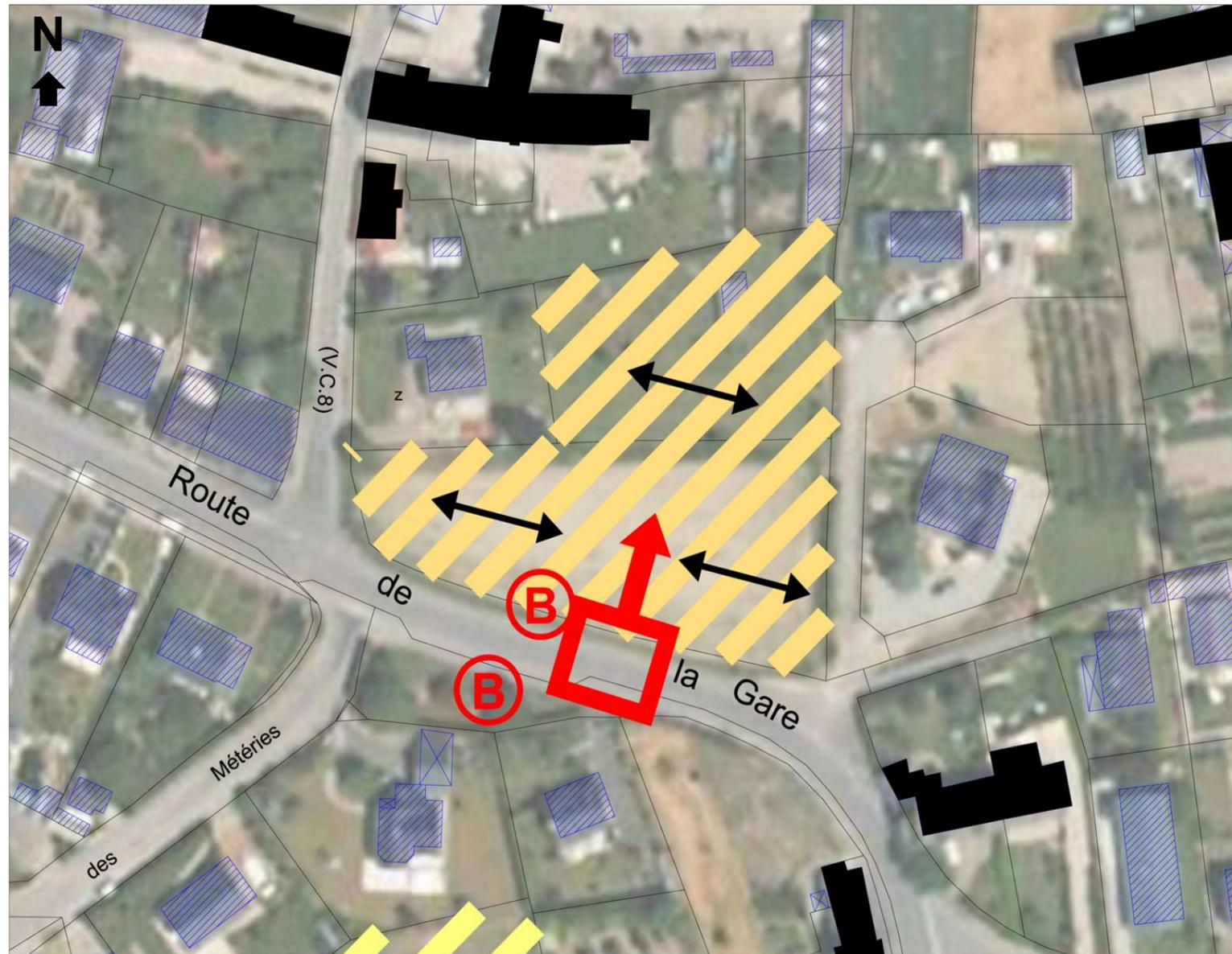
Photo 1 : bâti ancien formant un effet de porte en amont du site



Photo 2 : vue sur le site depuis le sud-est

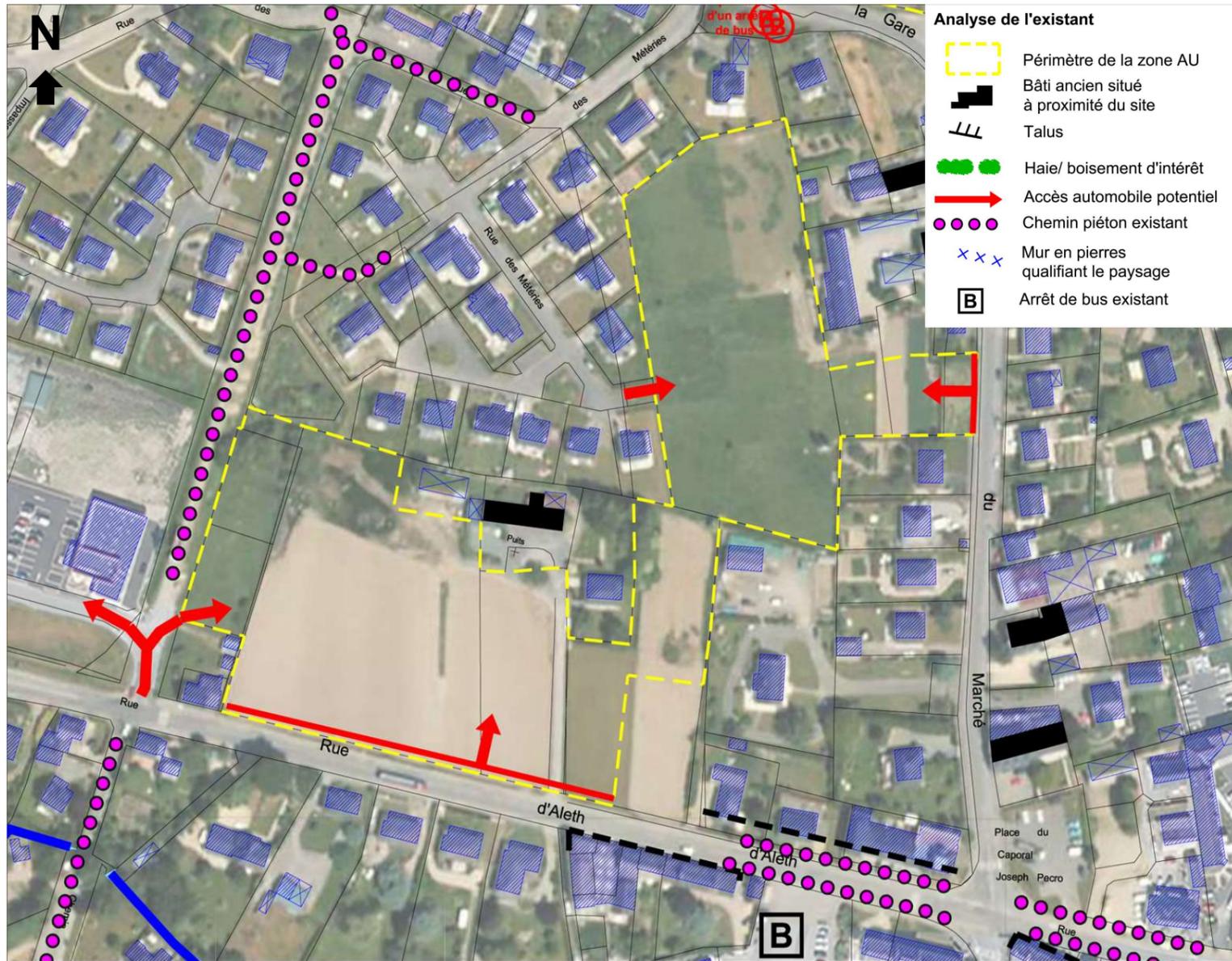
2.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au logement groupé voir au petit collectif). Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 20 logements/ha. La répartition de la densité urbaine n'est pas précisée dans le cadre des orientations d'aménagement.</p>
	<p>2. Paysage et constructibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - privilégier une orientation est-ouest pour les sens des faitages des nouvelles constructions, afin d'optimiser les apports énergétiques solaires. Les futures constructions pourront s'implanter en retrait par rapport à la rue principale située au sud, afin de dégager des espaces privés (jardins) orientés vers le sud. Sur cette rive sud, le bâti devra toutefois est suffisamment compact pour constituer un front bâti significatif.
	<p>3. Accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte automobile principale depuis la rue de la Gare au sud. Cet accès devra être implanté et aménagé pour garantir une bonne visibilité depuis le virage plus à l'Est. - Réalisation d'une réserve pour permettre l'aménagement d'un arrêt de bus sur la rive nord de la rue de la Gare. La desserte piétonne de l'opération devra converger vers cet espace public au droit duquel une liaison piétonne sera aménagée pour traverser la rue vers l'arrêt opposé puis vers le cœur de bourg.

<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)</p> <p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p>	<p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif) Voie principale à conforter ou à créer Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès - Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif) Liaison douce piétons-cycles à aménager Liaison douce piétons-cycles existante - Accessibilité aux transports en commun Arrêt de bus existant Arrêt de bus en projet
---	--



3. Secteur 3 : Rue d'Aleth (opération de logements)

3.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en comblement d'une dent creuse le long de la rue principale.	Zonage au PLU	1AUh
		Surface	2,42 ha
Éléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé :</p> <p>Le site est composé d'une ancienne enclave agricole non urbanisée située le long de la rue principale de la Gouesnière (rue d'Aleth), puis se prolongeant vers le nord au cœur d'un îlot non urbanisé. Ce site se trouve à proximité immédiate des équipements du cœur de bourg (écoles, mairie, commerces).</p> <p>Le site se trouve majoritairement entouré par des maisons individuelles pavillonnaires. La rue d'Aleth est bordée à l'Est par des maisons de ville alignées et proches des voies. Leur retrait varie entre les deux rives de la rue, les constructions au nord de la voie sont en léger retrait alors que celles du sud sont alignées sur la rue.</p> <p>A l'est du site, un lotissement récent a été réalisé, avec un parti d'urbanisme fort concernant l'implantation des constructions. Ce lotissement privilégie en effet des implantations proches des voies, sur une trame urbaine resserrée. Lorsque les voies sont orientées nord-sud, la majorité des façades suivent cette orientation mais un volume secondaire de la construction vient en limite de voie.</p> <p>Le terrain ne possède d'éléments patrimoniaux (parcelle agricole sans végétation arborée, cf. photo 1). Deux anciennes exploitations agricoles se trouvent au contact du site, sans toutefois présenter d'enjeux paysagés particuliers.</p> <p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité routière : Le desserte automobile est possible depuis toute la façade sud le long de la rue d'Aleth. La partie nord est plus enclavée, deux accès ont toutefois été conservés, vers l'Est sur la rue du Marché et dans le prolongement du lotissement ouest via la rue des Météries. - Accessibilité piétonne : La rue d'Aleth a fait l'objet d'un aménagement urbain sur ses deux rives dans sa partie centrale, depuis la place de la mairie jusqu'à la limite sud-est du site (photo 4). Vers l'ouest, le site est bordé par un mail piétonnier nord-sud qui emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée (photo 3). - Accessibilité au transport en commun : le principal arrêt de bus de la commune (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve sur la place publique en face du site. 		



Photos 1et 2 : vues sur le parcellaire non bâti situé en coeur de ville.

Photo 3 : mail piéton aménagé sur le tracé de l'ancienne voie ferrée



Photo 4 : aménagement des trottoirs de la rue d'Aleth



PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

-  Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité élevée (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée
-  Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses
-  Tissu urbain diversifié à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif
-  Aménagement d'espace public

LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

-  Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie
-  Orientation privilégiée des sens de faitage
-  Bâti ancien pouvant servir de modèle pour l'implantation des nouvelles constructions situées à proximité

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

-  Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales
-  Haie/ boisement à conserver ou à créer

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)
-  Voie principale à conforter ou à créer
-  Accès sur voie principale (carrefour à aménager ou simple sécurisation de l'accès)
- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)
-  Liaison douce piétons-cycles à aménager
-  Liaison douce piétons-cycles existante
- Accessibilité aux transports en commun
-  Arrêt de bus existant
-  Arrêt de bus en projet

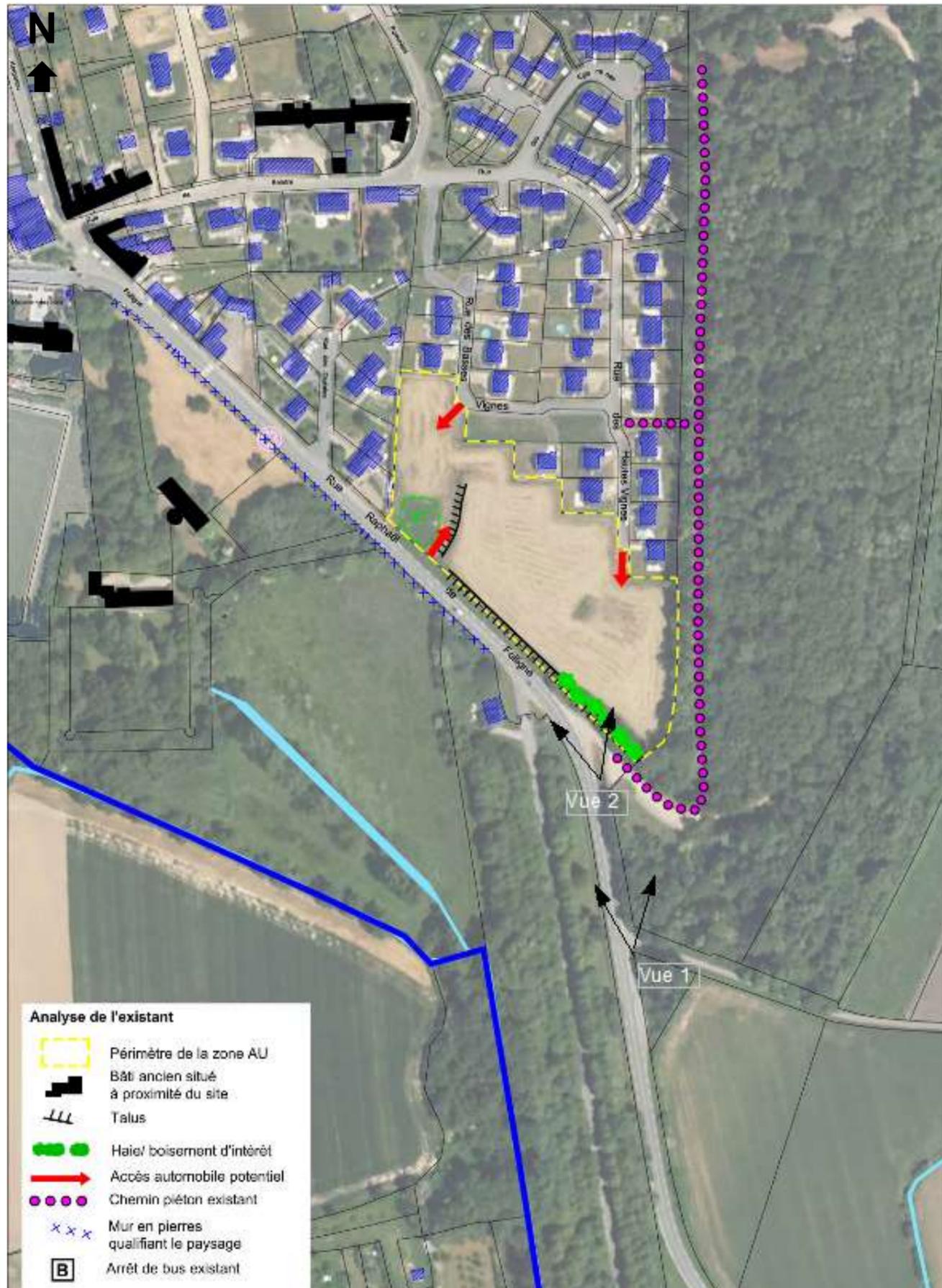
3.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au logement groupé voir au petit collectif), en respectant toutefois un gradient croissant de densité nord-sud, privilégiant une densité urbaine plus forte sur les terrains bordant la rue d'Aleth.</p> <p><u>Dans la moitié Est du périmètre (rue du Marché) :</u></p> <p>La programmation devra répondre à une densité minimale de 27 logements / ha.</p> <p>La programmation devra intégrer à minima 20% de logements locatifs sociaux (PLS/PWS/PLAVANAH) et à minima 35% de logements en accession aidée à la propriété (PSLA/BRS/PTZ).</p> <p><u>Dans la moitié Ouest du périmètre (rue d'Aleth) :</u> la programmation globale devra répondre à une densité minimale de 20 logements/ha .</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>L'urbanisation le long de la rue d'Aleth devra permettre de prolonger le front de rue existant plus à l'est. Ce front bâti pourra être en retrait de la voie pour permettre l'aménagement piéton de la rive nord de la rue. Il pourra aussi intégrer des cellules commerciales en rez-de-chaussée afin de prolonger la rue commerçante actuelle, créant ainsi un lien entre les commerces du cœur de bourg et ceux implantés en entrée ouest à proximité de l'ancien centre-commercial.</p> <p>Le reste de l'opération d'aménagement intégrera le facteur climatique dans le plan masse en prenant soin de bien orienter les bâtiments (majorité des bâtiments orientés sud pour l'ensoleillement, prise en compte des vents dominants, ..) et en étant vigilant aux ombres portées.</p> <p>3. Accès :</p> <p>- <u>Desserte automobile</u> : Les accès automobiles réalisés depuis la façade sud le long de la rue d'Aleth seront limités et sécurisés. Un accès automobiles sera prévu à l'amorce du mail piéton au sud-ouest, à proximité du piquage desservant le centre commercial.</p> <p>La partie nord du site sera desservie par les piquages est et ouest.</p> <p>- <u>Accessibilité piétonne</u> : Des liaisons nouvelles devront être aménagées pour prolonger les cheminements existants et ainsi participer au maillage de liaisons douces du bourg. Ce maillage passe notamment par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement de la rive nord de la rue d'Aleth pour prolonger les trottoirs existants, et rejoindre la desserte de bus. - un piquage piéton vers le mail piéton à l'ouest. - la réalisation d'un cheminement doux structurant reliant la partie nord de l'opération à la rue d'Aleth. Ceci permet aussi de relier les lotissements existants au cœur de bourg. Cette liaison permettra de créer un espace de respiration avec le futur bâtiment de l'ADMR qui est projeté à l'Est du site le long de la rue d'Aleth.
---	---

4. Secteur 4 : Rue Raphaël de Folligné :

4.1. Diagnostic :



Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en entrée Est du bourg.	Zonage au PLU	1AUh
		Surface	1,34 ha

1. Contexte urbain et paysagé :

Le site se trouve en lisière est de l'agglomération, le long de la départementale RD 4 qui provient des marais et remonte le coteau pour rejoindre le plateau urbanisé. Cette séquence paysagère marque donc un changement brusque de paysage, auquel participe le secteur de projet.

Le site se trouve dans l'axe de la RD 4, en surplomb de la voie et masqué par un écran végétal dense (cf vue 1). Le site est donc invisible depuis la départementale sur une longue séquence.

A l'arrivée dans le virage, la route devient moins encaissée et les premières maisons du bourg apparaissent (cf vue 2). Le site de projet devient plus visible, la trame végétale est plus fragmentée.

Eléments de diagnostic et enjeux



Vue 1: la lisière sud du site est masquée par un talus boisé



Vue 2: la lisière sud du site est masquée par un talus boisé



- Analyse de l'existant**
- Périmètre de la zone AU
 - Bâti ancien situé à proximité du site
 - Talus
 - Haie/ boisement d'intérêt
 - Accès automobile potentiel
 - Chemin piéton existant
 - Mur en pierres qualifiant le paysage
 - B Arrêt de bus existant



Le site se trouve au sud d'un lotissement pavillonnaire, sur un coteau assez marqué qui descend vers le point bas au sud-ouest. Ce dernier est occupé par un bassin tampon qui récupère les eaux pluviales du coteau urbanisé. Un talus nord-sud marque une rupture de pente assez nette sur le site.

La haie bocagère au sud prolonge le bois Renou qui frange la limite Est du site.

2. Accessibilité :

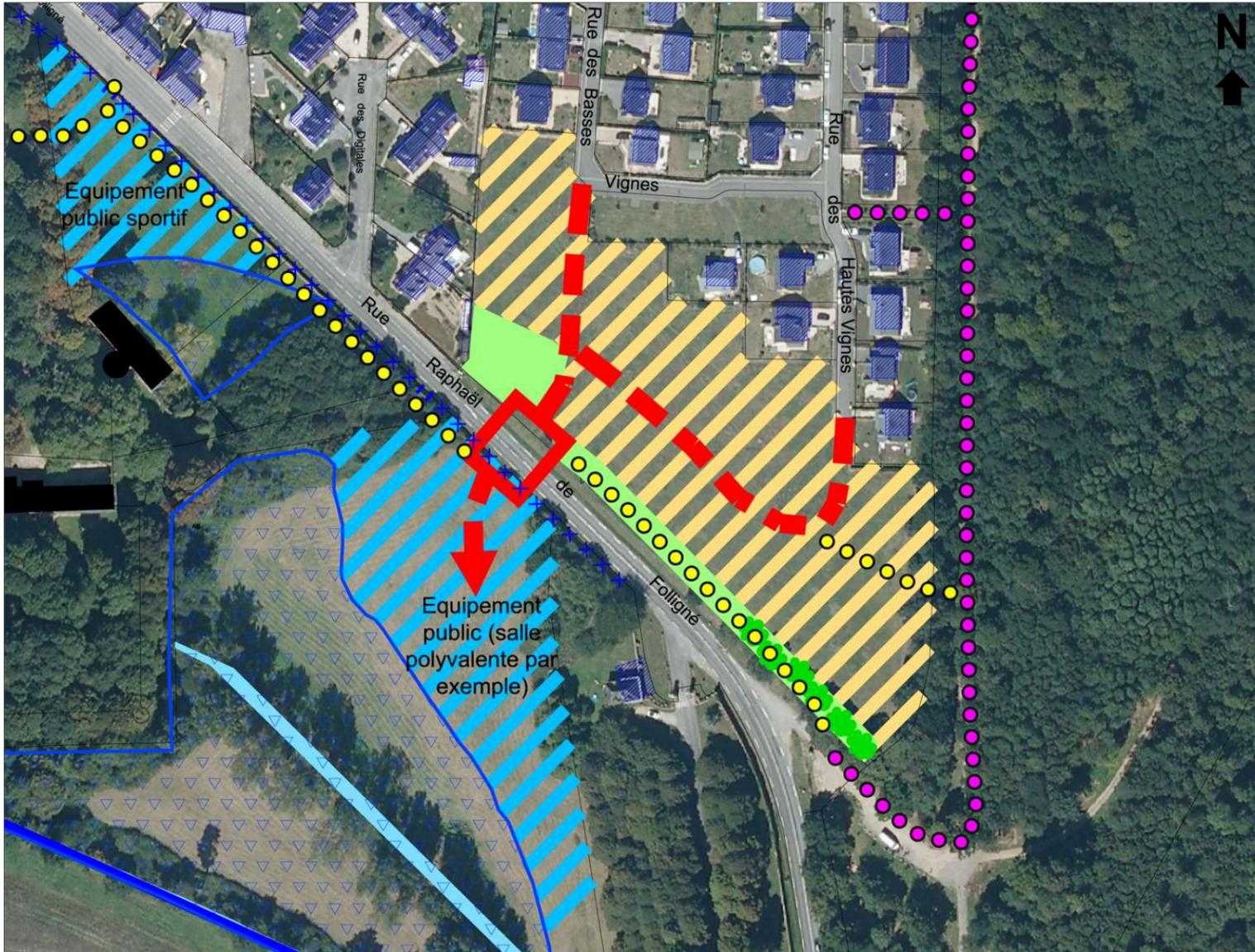
- Accessibilité routière : Le site se trouve dans le prolongement d'un lotissement pavillonnaire implanté au nord. Ce lotissement est desservi par une voirie en bouclage avec deux prolongements possibles depuis la rue de Basses Vignes et celle des Hautes-Vignes. Les accès depuis la RD 4 sur la façade sud du site sont très contraints par la topographie. Seule l'extrémité ouest se trouve à la même côte altimétrique que la voie.
- Accessibilité piétonne : Une liaison piétonne continue longe la lisière ouest du bois Renou et se connecte au lotissement existant par des antennes piétonnes. Ce chemin se prolonge ensuite jusqu'à la RD4 au niveau du virage. Il n'existe ensuite plus de cheminement doux aménagé le long de la voie pour rejoindre le coeur de ville. La départementale est bordée sur sa rive sud par le parc du château de Bonaban qui est ceinturé par un mur de pierres plus ou moins bien conservé, mais très qualifiant dans le paysage d'entrée de bourg.
- Accessibilité au transport en commun : un arrêt de bus (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve dans le centre de la Gouesnière, à 450 m à l'ouest du site.



Photo 2: mur d'enceinte du château de Bonaban et parc du château.

4.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)</p> <p> Tissu urbain diversifié à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif</p> <p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p>	<p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <p>- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Voie principale à conforter ou à créer</p> <p> Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès</p> <p>- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Liaison douce piétons-cycles à aménager</p> <p> Liaison douce piétons-cycles existante</p> <p>- Accessibilité aux transports en commun</p> <p> Arrêt de bus existant</p> <p> Arrêt de bus en projet</p>
--	---

<p>Type d' urbanisation attendue – Principales caractéristi- ques</p>	<p>1. Programmation urbaine :</p> <p>L'opération de logements cherchera à proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au logement groupé voir au petit collectif), sans définition préalable de logique d'implantation dans les orientations d'aménagement. Les contraintes topographiques devront être prise en compte pour optimiser l'implantation des constructions et le tracé des voiries afin de limiter les mouvements de terrains. Comme pour les autres zones de développement, le projet devra toutefois intégrer le facteur climatique dans le plan masse en prenant soin de bien orienter les bâtiments (façade vitrée vers le sud).</p> <p>Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 20 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité :</p> <p>L'enjeu principal consiste à traiter la frange sud du projet qui compose le paysage d'entrée de ville. Les arbres existants seront conservés et un espace vert paysagé sera aménagé en accompagnement du talus.</p> <p>L'aménagement des équipements publics au sud devra tenir compte de la proximité des zones d'habitat existantes ou futures, notamment pour limiter les nuisances sonores liées à ces équipements, et notamment aux espaces de stationnement.</p> <p>3. Accès :</p> <p>- <u>Desserte automobile</u> : l'accès principal pourra se réaliser depuis la RD 4 par l'aménagement d'un carrefour sécurisé qui permettra aussi de marquer l'entrée de ville et de réduire la vitesse des véhicules. Ce carrefour permettra aussi de desservir la zone 1AUh située au sud de la départementale, et destinée à accueillir des équipements publics (salle des fêtes par exemple). Les rues du nord devront aussi être connectées au futur projet.</p> <p>- <u>Accès piéton</u> : le chemin piéton du Bois Renou devra être prolongé en rive sud de l'opération vers le cœur de ville, en accompagnement de l'espace paysager. Cette liaison piétonne pourra franchir la départementale au niveau du futur carrefour, puis pourra longer le mur de pierres à l'intérieur de la zone d'équipements publics.</p>
---	--

Analyse de l'existant

-  Périmètre de la zone AU
-  Bâti ancien situé à proximité du site
-  Haie/ boisement d'intérêt
-  Accès automobile potentiel
-  Chemin piéton existant



5. Secteur 5 : Rue du Lavoir (opération de logements)

5.1 Diagnostic :

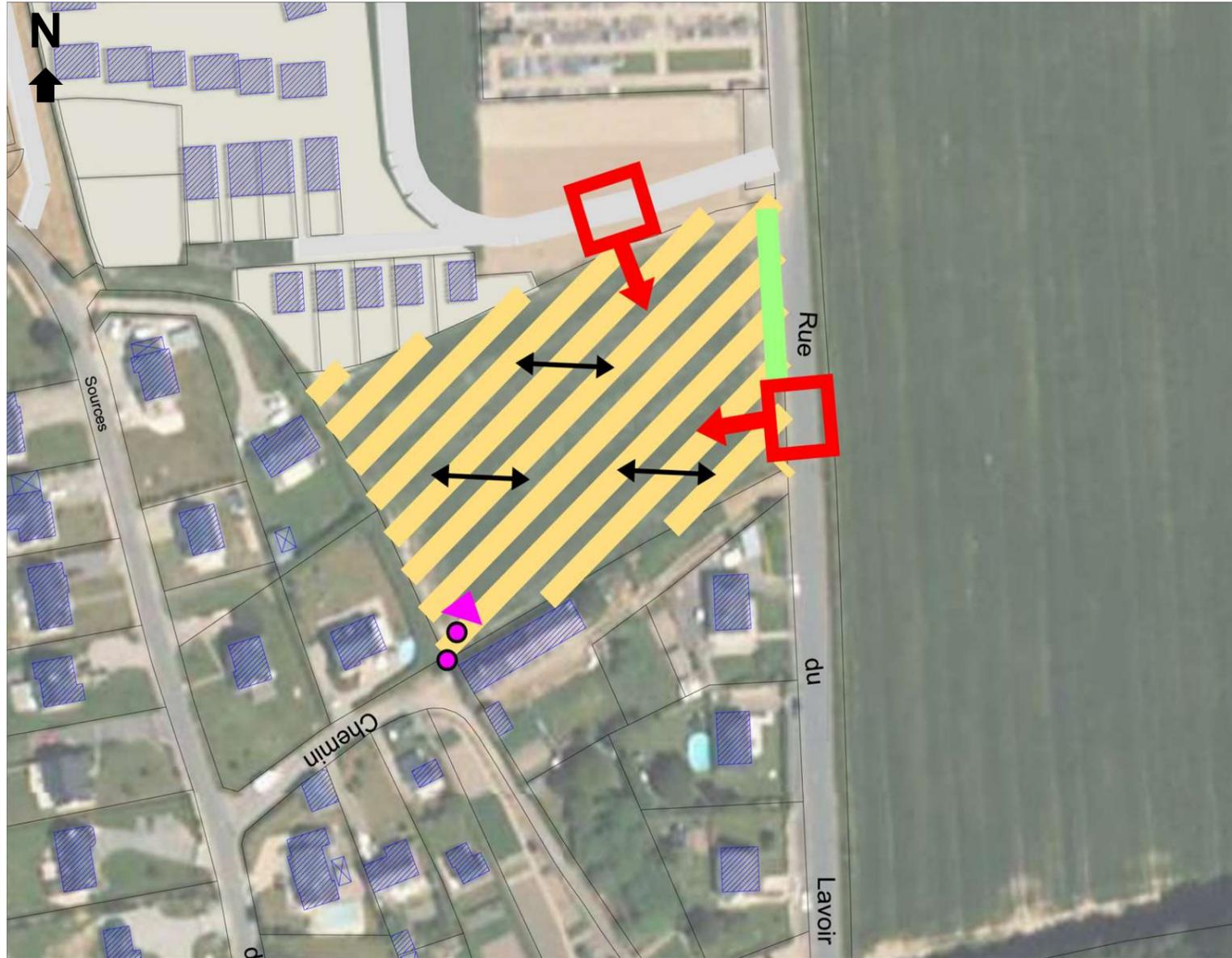
Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en limite de l'aire agglomérée.	Zonage au PLU	2AU
		Surface	0,65 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	<p>1. Contexte urbain et paysagé :</p> <p>Ce site correspond à une parcelle non bâtie bordant la rue du Lavoir au sud du bourg. Ce terrain se trouve intercalé entre le cimetière et une opération de logements en cours de construction au nord, et du tissu pavillonnaire plus lâche à l'ouest et au sud.</p> <p>Le terrain ne possède pas d'éléments patrimoniaux (parcelle agricole sans végétation, cf. photo 1).</p> <p>2. Accessibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Accessibilité routière</u> : Le site est bordé à l'est et au nord par des voiries, il existe donc plusieurs accroches possibles en matière de desserte automobile. - <u>Accessibilité piétonne</u> : La rue du Lavoir a un gabarit de route départementale, elle est donc bordée par des bandes enherbées sans cheminements sécurisés. Un piquage piéton est possible vers le chemin des Moulins au sud-est, pour ensuite traverser les nouveaux lotissements et rejoindre le cœur de ville de manière sécurisée. - <u>Accessibilité au transport en commun</u> : un arrêt de bus (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve dans le centre de la Gouesnière, à 230 m au sud du site. 		



Photo 1 Vue panoramique sur le site depuis la rue du Lavoir.

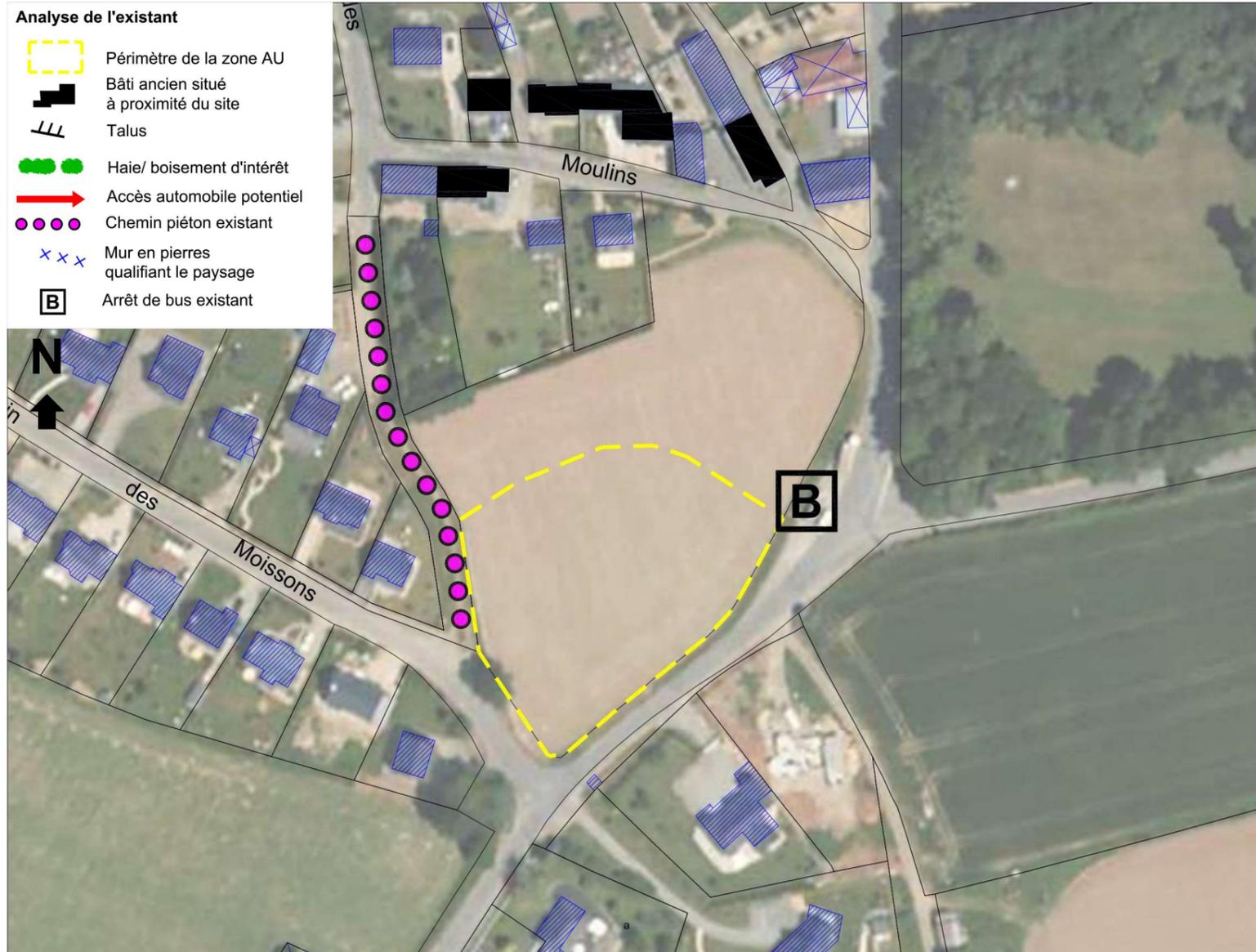
5.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif** et non une règle normée.



<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au logement groupé voir au petit collectif). Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 20 logements/ha.</p> <p>2. Paysage et constructibilité : Le projet devra privilégier une orientation est-ouest pour les sens des faitages des nouvelles constructions, afin de bénéficier des apports énergétiques solaires. L'enjeu n'est donc pas de constituer un front urbain le long de la rue du Lavoir, cette façade pourra ainsi faire l'objet d'un traitement paysagé.</p> <p>3. Accès : - <u>Desserte automobile</u> : Desserte automobile principale depuis la rue du Lavoir au niveau d'un accès sécurisé (aménagement d'un carrefour optionnel). Une deuxième piquage peut aussi se connecter sur la nouvelle voie au nord. - <u>Accessibilité piétonne</u> : Prévoir une liaison piétonne vers le chemin des Moulins au sud-ouest.</p>
---	---

<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)</p> <p> Aménagement d'espace public</p> <p>LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT</p> <p> Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie</p> <p> Orientation privilégiée des sens de faitage</p> <p> Bâti ancien pouvant servir de modèle pour l'implantation des nouvelles constructions situées à proximité</p> <p> Bâti pouvant muter dans le cadre du projet</p>	<p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p> <p> Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet</p> <p> Cône de vue à valoriser</p> <p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <p>- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Voie principale à conforter ou à créer</p> <p> Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès</p> <p>- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Liaison douce piétons-cycles à aménager ou à créer</p> <p> Liaison douce piétons-cycles existante</p> <p> Arrêt de bus existant</p>
---	--



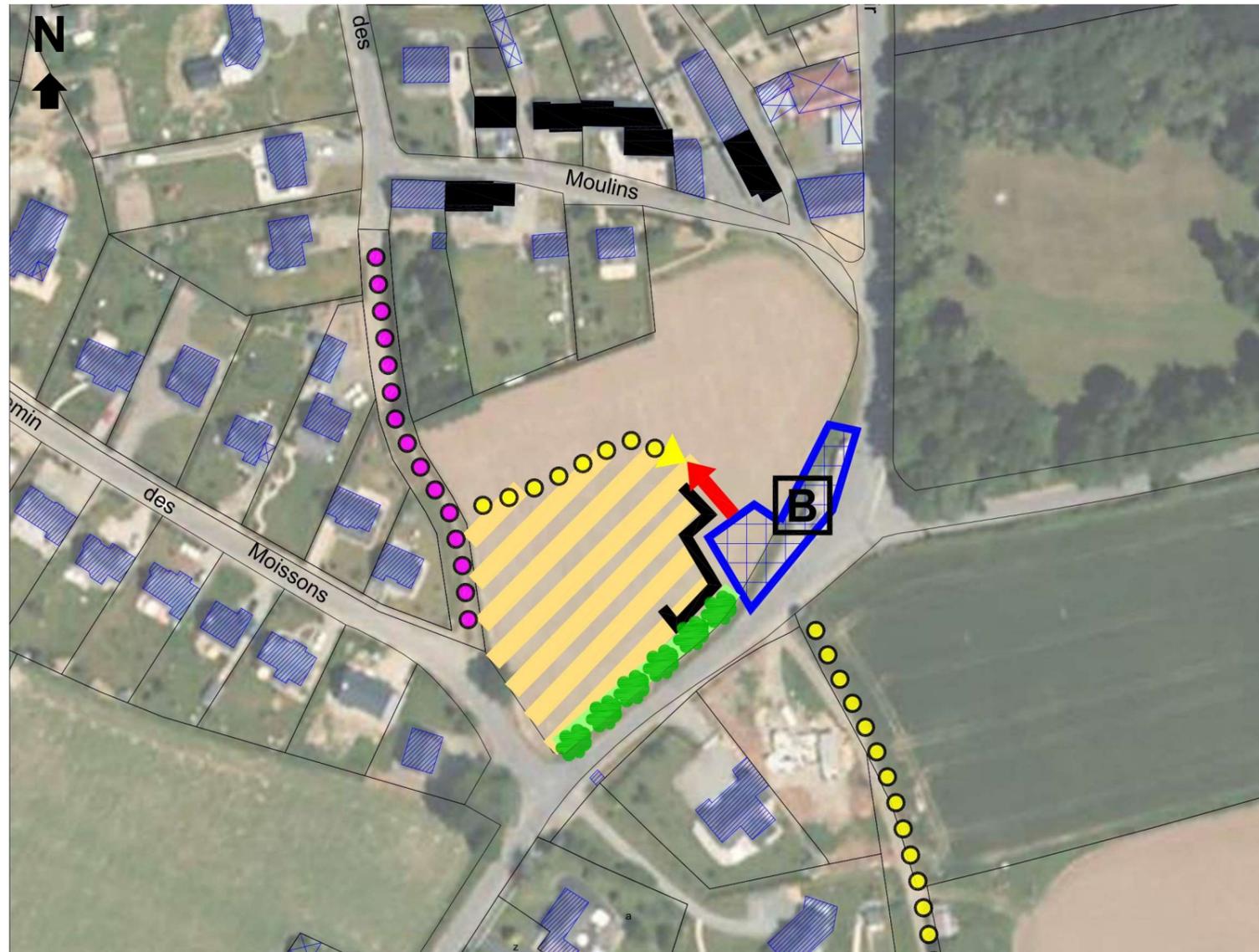
6. Secteur 6 : La Jouvencais (opérations de logements)

6.1. Diagnostic :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en entrée sud de l'aire agglomérée	Zonage au PLU	2AU
		Surface	0,3 ha
Eléments de diagnostic et enjeux	1. Contexte urbain et paysagé :		
	<p>Ce site se trouve exposé en entrée sud de l'aire agglomérée. Elle crée une transition entre le débouché du lotissement des Moissons, le carrefour avec la RD 208 bordé par un parc arboré très qualifiant, et le chemin des Moulins bordé par d'anciennes longères. Le futur projet devra donc tenir compte de ces interfaces urbaines ou paysagères particulières.</p> <p>Le terrain ne possède pas d'éléments patrimoniaux (parcelle agricole sans végétation, cf. photo 1).</p>		
Eléments de diagnostic et enjeux	2. Accessibilité :		
	<p>- <u>Accessibilité routière</u> : Il existe une possibilité de desserte automobile depuis la façade Est. La présence du carrefour à l'Est de cette façade doit toutefois être prise en compte pour réaliser un accès sécurisé.</p>		
	<p>- <u>Accessibilité piétonne</u> : une liaison piétonne prolonge le chemin des Moulins et borde le site sur sa façade ouest.</p> <p>- <u>Accessibilité au transport en commun</u> : un arrêt de bus (double desserte : lignes 12 et 16) se trouve en bordure directe du site le long de la départementale.</p>		



Photo 1 Vue panoramique sur le site depuis le sud.



6.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

<p>Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques</p>	<p>1. Programmation urbaine : L'opération de logements cherchera à proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au petit collectif). Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 27 logements / ha. Cette programmation devra intégrer à minima 20% de logements locatifs sociaux (PLS/PWS/PLAVANAH) et à minima 35% de logements en accession aidée à la propriété (PSLA/BRS/PTZ).</p>
	<p>2. Paysage et constructibilité : L'enjeu majeur de ce projet est de formaliser l'entrée de bourg en tenant compte de l'environnement paysagé. Cet objectif passe par un traitement spécifique au droit du carrefour avec la rue menant à Bonaban. Le projet devra prévoir un front bâti structurant et significatif à ce carrefour en accompagnement d'un espace public réaménagé qui pourra accueillir l'arrêt du bus.</p>
	<p>3. Accès : - <u>Desserte automobile</u> : Le schéma prévoit la création d'un accès principal et structurant au niveau du nouvel espace public. Des accès secondaires peuvent être réalisés, tout en veillant au respect d'une distance de sécurité suffisante avec le carrefour actuel. - <u>Accessibilité piétonne</u> : un piquage devra être prévu vers le chemin piéton à l'ouest. Cette desserte devra longer l'opération sur sa frange Nord pour rejoindre l'arrêt de bus, puis se prolonger vers le sud vers une future liaison piétonne.</p>

<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié pouvant associer des typologies d'habitat dense (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) à des typologies moins denses (maisons groupées et logements individuels)</p> <p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p>	<p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <p>- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Voie principale à conforter ou à créer</p> <p> Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès</p> <p>- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Liaison douce piétons-cycles à aménager</p> <p> Liaison douce piétons-cycles existante</p> <p>- Accessibilité aux transports en commun</p> <p> Arrêt de bus existant</p> <p> Arrêt de bus en projet</p>
---	---

7. Secteur 7 : ZA de l'Outre (Zone d'Activités à vocation commerciale et artisanale)

7.1. Diagnostic :



Contexte urbain	Zone d'activité morcelée contenant des secteurs d'urbanisation future enclavés	Zonage au PLU	UA et 1AUA
		Surface	4,8 ha en zone 1AUa, 2,15 ha en zone UA (secteurs de projet)
Eléments de diagnostic et enjeux	<p>Cette zone d'activité mixte s'est développée de part et d'autre d'un carrefour central sur la RD 76, sur le coteau en surplomb de la voie ferrée et de la halte ferroviaire.</p> <p>Elle combine ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - des activités commerciales le long de la départementale, - des activités artisanales (couvreur, charpentier) et industrielles (soudeur, tourneur...) le long des deux piquages routiers desservant la partie est de la zone. <p>A l'ouest, une voie nouvelle a été créée pour rejoindre le site de Terre de Saint Malo (site de conditionnement et d'export de légumes de cette coopérative de production légumière)</p> <p>Le plan ci-contre et la vue aérienne qui l'accompagne permettent de prendre conscience du morcellement de cette zone. Le linéaire important de voirie (300 m entre le carrefour de la zone et le passage à niveau et 2 x 200 m de part et d'autres du carrefour) a permis une implantation au fil de l'eau des entreprises, occupant souvent un seul côté de la voie.</p> <p>Les photos ci-dessous illustrent la nécessité d'améliorer l'aménagement des espaces publics. L'enrobé est parfois très abîmée, la signalétique et l'éclairage sont limités ou absent, aucun traitement paysager n'a été réalisé. Le développement de cette zone d'activité doit passer par une réflexion sur l'espace foncier à mobiliser et sur la requalification des espaces publics.</p> <p>Cette zone d'activités appartient aux parcs d'activités structurants de Saint Malo Agglomération. SMA a donc initié en 2012 une étude globale permettant de définir un plan d'aménagement global de cette zone, et devant se conclure par des procédures opérationnelles d'urbanisation (permis d'aménager). Dans le cadre du diagnostic réalisé sur cette zone, un inventaire des zones humides a été réalisé, il indique la présence de zones humides sur une superficie de 1,8 ha, en deux secteurs. Cet inventaire se substitue à l'inventaire communal global sur cette zone.</p>		



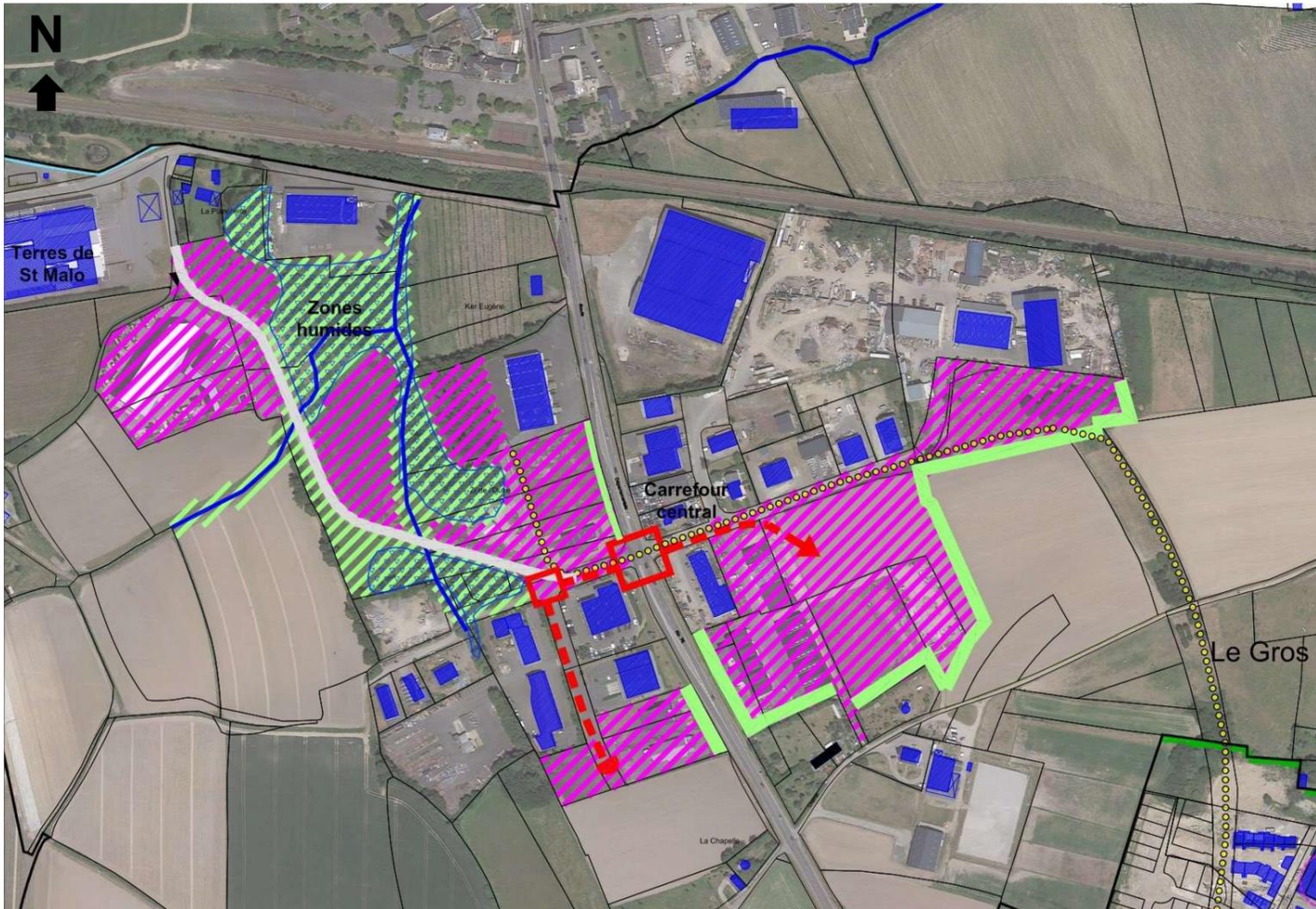
Partie à l'est de la RD76



Partie à l'ouest de la RD76

7.2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un **principe indicatif et non une règle normée.**



Type d'urbanisation attendue – Principales caractéristiques

Le projet d'aménagement de la zone défini par ST Malo Agglomération n'est pas totalement achevé à ce jour. Les orientations d'aménagement définies par la suite permettent donc d'encadrer l'urbanisation future de ces zones.

*** Secteur à l'est de la RD 76 :**

La limite Est et Sud-Est de ce secteur est formalisée :

- à l'est par la future liaison douce reliant le coeur du bourg à la gare SNCF.
- à l'ouest par le chemin longeant le centre équestre.

L'enjeu paysager est donc double pour cette façade ouverte sur le grand paysage agricole :

- maîtriser le traitement paysagé des limites de lots. Les futures entreprises étant desservies depuis l'intérieur de la zone, elles tourneront leur façade commerciale vers cette voie interne (effet vitrine), puis organiseront leurs espaces techniques et leur stationnement en deuxième rideau, vers l'extérieur de la zone. Il est donc indispensable de réaliser un traitement paysager de cette frange sud de l'opération pour limiter l'impact visuel des arrières de lots dans le grand paysage. Cette façade doit être traitée comme une limite définitive de la zone d'activité, afin de conserver une coulée verte la séparant du bourg de la Gouesnière.
- maîtriser le traitement paysager interne de la zone mais aussi le traitement architectural des constructions qui seront visibles depuis l'intérieur de la zone, mais qui pourront aussi être visibles dans le grand paysage.

L'urbanisation future pourra s'organiser autour d'une bouclage interne qui permette un usage optimum du foncier, en favorisant la mutualisation des espaces de stationnement par exemple.

Dans le prolongement du projet urbain concernant le bourg de la Gouesnière, une liaison douce majeure traversera la zone de l'Outre pour relier le bourg à la halte ferroviaire. Elle franchira la départementale au niveau du carrefour actuel qui se trouve au cœur de la zone, puis se poursuit vers le secteur ouest.

*** Secteur à l'ouest de la RD 76 :**

Pour la partie ouest de la zone, les modalités actuelles de desserte de la zone restent conservées, mais la partie interne de la RD 76 nécessite d'être requalifiée pour accompagner le développement de la zone. L'urbanisation de la rive ouest doit se réaliser en symétrie de la rive Est : desserte des entreprises par l'arrière depuis une nouvelle voie se prolongeant jusqu'à la limite nord de la zone.

Cette partie ouest est marquée par la présence d'un ruisseau connecté à une vaste zone humide qu'il convient de préserver. Cet espace vert central peut servir de secteur de gestion des eaux pluviales.

L'aménagement de la façade nord de la zone doit intégrer une évolution des modalités d'accès à la gare SNCF. Le possible réaménagement de la gare pour permettre une traversée piétonne sécurisée de la voie et un aménagement du quai au sud de la voie, doit se prolonger vers le sud par l'aménagement d'espaces publics notamment pour le stationnement. La desserte de ce parking se réalise par la nouvelle voie interne qui intègre la liaison douce structurante provenant du bourg de la Gouesnière.

<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <ul style="list-style-type: none"> Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité importante (de l'habitat intermédiaire au petit collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses Tissu urbain à dominante d'activités économiques Tissu urbain à dominante d'équipements publics ou collectifs Aménagement d'espace public <p>LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie Bâti ancien pouvant servir de modèle pour l'implantation des nouvelles constructions situées à proximité 	<p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales Haie/ boisement à conserver ou à créer Ruisseau à protéger Zone humide à protéger <p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif) Voie principale à conforter ou à créer Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès Voie secondaire à conforter ou à créer - Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif) Liaison douce piétons-cycles à aménager ou à créer Liaison douce piétons-cycles existante - Accessibilité aux transports en commun Arrêt de bus existant
---	---



- Périmètre du site.

