

SAINT-MALO

Direction **A**rchitecture
Urbainisme & **F**oncier

Dossier n°:

ville de Saint-Malo

département d'Ille et Vilaine



plan local d'urbanisme

orientations
d'aménagements

III

mise à jour du 25 février 2020

Direction
Architecture
Urbanisme &
Foncier

Fort du Naye
BP.147
35408 SAINT-MALO
TEL:02.99.21.53.00
FAX:02.99.21.53.10

approuvé par le CONSEIL MUNICIPAL du 31 MARS 2006

PROPOS LIMINAIRES

En application des dispositions de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme de Saint-Malo comporte des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, à réhabiliter, à restructurer ou à aménager.

Elles prennent la forme de schéma d'aménagement et de commentaires qui précisent les caractéristiques des actions et opérations à mettre en œuvre.

Ces orientations d'aménagement retenues par la ville de Saint-Malo sont les suivantes :

I- La valorisation d'un territoire riche de son histoire et de ses paysages

- la mise en œuvre des Z.P.P.A.U.P.,
- le patrimoine remarquable d'intérêt local (art. L.123-1-7 du code de l'urbanisme),
- le plan de gestion du site de la Varde,
- l'extension de la coupure verte entre Saint-Ideuc et Rochebonne,
- l'extension du cimetière-parc des Ormeaux.

II- L'organisation des déplacements

- l'extension des parkings relais et la création d'un T.C.S.P.,
- la pénétrante sud de l'agglomération,
- la voie nouvelle nord Routhouan,
- les voies de liaison Routhouan - Paramé
- la requalification en boulevard urbain de l'avenue du général de Gaulle,
- la voie de liaison Croix-Désilles – le Pont
- la voie nouvelle Sud de Rothéneuf.

III- Le traitement de la relation ville-port.

IV- De la reconquête de la centralité aux nouveaux espaces de projet

Cette troisième partie présente elle-même :

- IV-A les secteurs de renouvellement urbain,
- IV-B les nouveaux secteurs de projets.



I. la mise en valeur d'un territoire riche
de son histoire et de ses **paysages**

La ville de Saint-Malo entend pérenniser et valoriser ses patrimoines bâtis et naturels qui constituent des atouts pour construire son avenir.

Au titre de son projet d'aménagement et de développement durable, la ville de Saint-Malo a ainsi définie différents axes d'intervention pour concourir à la valorisation de ce patrimoine.

1. préserver et valoriser les sites majeurs,
2. prendre en compte et assurer la mise en œuvre des protections existantes dont les Z.P.P.A.U.P.,

3. engager la protection du patrimoine d'intérêt local et du patrimoine balnéaire remarquable,

Les 5 orientations d'aménagement s'inscrivent dans cette politique et complètent le projet d'aménagement et de développement durable.

Les orientations d'aménagement apportent un éclairage particulier à des projets

I.1. La mise en œuvre des Z.P.P.A.U.P.

1 - le contexte

a- le contexte réglementaire

Les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.) ont été instituées par l'article 71 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 pour se substituer aux zones de protection des abords des monuments historiques et des sites à protéger pour des motifs esthétiques ou historiques.

La ville de Saint-Malo est concernée par une Z.P.P.A.U.P. arrêtée par un arrêté préfectoral en date du 7 avril 2003 couvrant 4 secteurs :

- le secteur du Bosq,
- le secteur de Château doré,
- le secteur de la Rivière,
- le secteur de Rivasselou.

La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage. Le dossier de Z.P.P.A.U.P. est annexé au dossier de P.L.U. Le dossier comporte notamment, outre un rapport de présentation, un cahier de prescriptions et des

documents graphiques fixant les limites de la zone et des sous zones.

b- les enjeux

L'enjeu pour la ville de Saint-Malo est de préserver l'environnement paysager et bâti autour des malouinières. Les malouinières font partie de l'héritage et du patrimoine des malouins. Les protections particulières sur ces sites ont pour objet de préserver l'esprit et la mémoire de ces lieux chargés d'histoire.

Par ailleurs, les protections permettent de donner plus de force à la volonté de la municipalité de maintenir une ceinture verte autour de l'agglomération. Ces protections permettent d'inscrire durablement dans les documents de planification la volonté de la ville de maîtriser l'étalement urbain.

L'intérêt d'une Z.P.P.A.U.P. est de transcrire dans le P.L.U. des règles précises et adaptées au contexte du site. La Z.P.P.A.U.P. permet de s'affranchir de la règle théorique des 500 mètres de protection des abords d'un monument historique pour s'appliquer sur un périmètre plus pertinent adapté à la topographie du lieu.

c- 4 sites protégés par la Z.P.P.A.U.P.

• le secteur du Bosq.

Le hameau de la Pouparderie est constitué d'un ensemble de propriétés entourées de hauts murs mettant en évidence des exemples architecturaux remarquables

Depuis le bas Quelmer, certains points de vue mettent en évidence la façade sud de la malouinière du Bosq et l'ensemble de son parc. Le secteur du Bosq constitue un secteur d'architecture remarquable

• le secteur de Château doré,

Au sud-est de Château-Malo, la malouinière de Château doré constitue un ensemble remarquable. Il convient de préserver les paysages naturels remarquable en direction de Saint-Jouan des Guérets et les point de vue depuis le secteur sud permettant d'appréhender la malouinière, les enclos et les axes plantés dans leur ensemble.

• le secteur de la Rivière.

Le secteur de la Rivière est constitué d'un ensemble de petites malouinières et de grands domaines tels : la Rivière, le Colombier ou la Chipaudière.

Les jardins de « Rousse » et de « Montdésir » participent à la richesse de cette zone. Il convient d'en préserver les différentes composantes et les tracés qui témoignent de l'organisation de l'espace sur le flanc du coteau du Routhouan.

• le secteur de Rivasselou.

Le secteur de Rivasselou est un tissu architectural de grande qualité avec la présence des grandes villas édifiées derrière des murs d'enclos

La préservation de ce secteur a pour objet de conserver la cohérence du tissu urbain et la typologie architecturale, urbaine et paysagère de ces entités foncières.

2 - les orientations d'aménagement

Les orientations d'aménagement sont définies pour chacun des secteurs de la Z.P.P.A.U.P. Ces orientations sont traduites dans les documents graphiques du P.L.U. par un zonage adapté.

Le zonage entérine les protections paysagères proposées par la Z.P.P.A.U.P. Pour ce faire, il est créé une zone NPp (zone naturelle paysagère strictement protégée) et une zone NPa (zone naturelle à vocation agricole).

a- le secteur du Bosq

4 orientations sont envisagées :

- ① - la création d'une zone NPp entre les deux hameaux de Quelmer de façon à maintenir une coupure verte entre les zones urbanisées et le château du Bosq,

- ② - la création d'une zone NPa au nord, participant au maintien de la coupure verte entre le hameau et l'agglomération de Saint-Malo,

- ③ - des protections complémentaires au titre de l'article L.123-1-7 du code de l'urbanisme pour les château du Bosq et ses abords,

- ④ - le renforcement de la protection du littoral par le classement des espaces naturels en zone NLitp et NLita.

b- le secteur de Château doré

Trois actions sont envisagées :

- ① - le classement en zone NPp du parc du château,

- ② - la limitation de toute urbanisation au sud-est et maintien de ces espaces en zone agricole,

- ③ - la protection complémentaire au titre de l'article L.123-1-7 du château et de ses abords

c- le secteur de la Rivière

Trois actions sont envisagées :

- ① - le renforcement de la protection de la partie ouest la plus sensible par un classement en zones NPa et NPp,
- ② - le classement en zone agricole du secteur agricole à l'est,
- ③ - la limitation stricte de l'urbanisation aux zones ZC de la Z.P.P.A.U.P.

3 - une politique d'accompagnement

a- un rôle pédagogique

La Z.P.P.A.U.P. a un rôle pédagogique qui s'inscrit au-delà des périmètres retenus.

Le but premier de cette procédure est d'amorcer un dialogue entre les défenseurs du patrimoine et les utilisateurs au quotidien de ces espaces bâtis et naturels.

Il en résulte une prise de conscience et le partage d'idées tendant à un usage durable de ces espaces, respectueux de leur identité et de leurs caractéristiques architecturales et paysagères.

Cette politique de dialogue a été institutionnalisée dans la création d'une commission extra-municipale relative au patrimoine architectural, urbain et paysager où les projets relatifs au patrimoine sont abordés.

b- des actions possibles

• en matière de voirie

Dans le cadre de la réalisation de la voie de desserte sud de l'agglomération malouine (*voir infra*), la ville envisage d'aménager deux dessertes de Paramé afin d'anticiper sur des besoins existants et futurs.

d- le secteur de Rivasselou

Trois actions sont envisagées :

- ① - le classement en zone NPp des grandes propriétés et de leur parc,
- ② - une protection complémentaire au titre de l'article L.123-1-7 pour les manoirs et les malouinières,
- ③ - une protection complémentaire au titre des espaces boisés classés des parcs.

La compatibilité de ces projets avec le projet de Z.P.P.A.U.P. a été étudié et validée dans les études préalables à la Z.P.P.A.U.P.

- la voie de liaison Val du Routhouan – Petit Paramé

Cette voie existante et à aménager reprendra le trafic de la rue du Val Saint-Joseph dans sa fonction de desserte du centre de Paramé.

Les « points durs » à régler sur cette voie sont le contournement de la Croix Chemin et son insertion au lieu dit « La Caillebotte ».

Il est nécessaire de prendre les précautions nécessaires pour que ces aménagements s'insèrent au mieux dans l'environnement du tracé.

Le traitement de cette voie conservera un caractère champêtre, toutefois favorable à un partage de l'espace public en toute sécurité entre les automobilistes et les circulations douces.

- la voie de liaison Val du Routhouan – Paramé nord

Cette voie existante assurera la desserte du secteur nord de Paramé. Le point délicat sera le contournement du hameau de la Buzardière pour lequel il convient de préserver ses vieux murs et le caractère très étroit des voies.

L'architecte des Bâtiments de France et la ville souhaitent que ces projets aboutissent à des solutions ayant le moins d'impact sur l'environnement paysager et bâti.

Les projets de voie ne figurent pas au dossier de Z.P.P.A.U.P. mais leur règlement précise la possibilité d'aménager ces voies selon les tracés indicatifs repris dans la partie « déplacements » des orientations d'aménagement.

- **protection des murs**

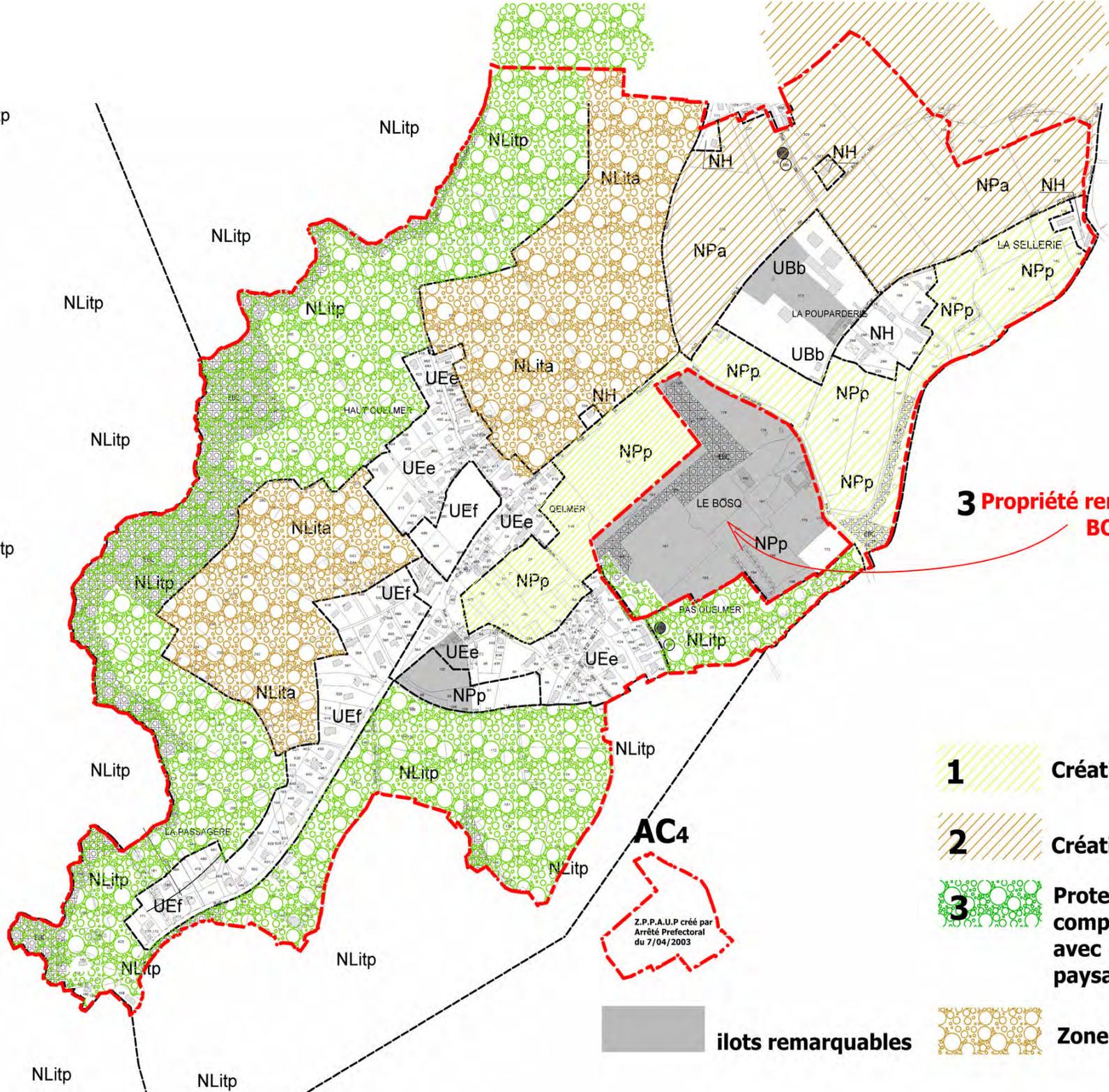
Le paysage environnant des malouinières est marqué profondément par la présence des murets d'enclos délimitant les anciennes propriétés. Ces murs seront préservés et restaurés chaque fois que cela est possible.



Echelle: 1/1000

I. LE BOSQ

Z.P.P.A.U.P



3 Propriété remarquable du BOSQ

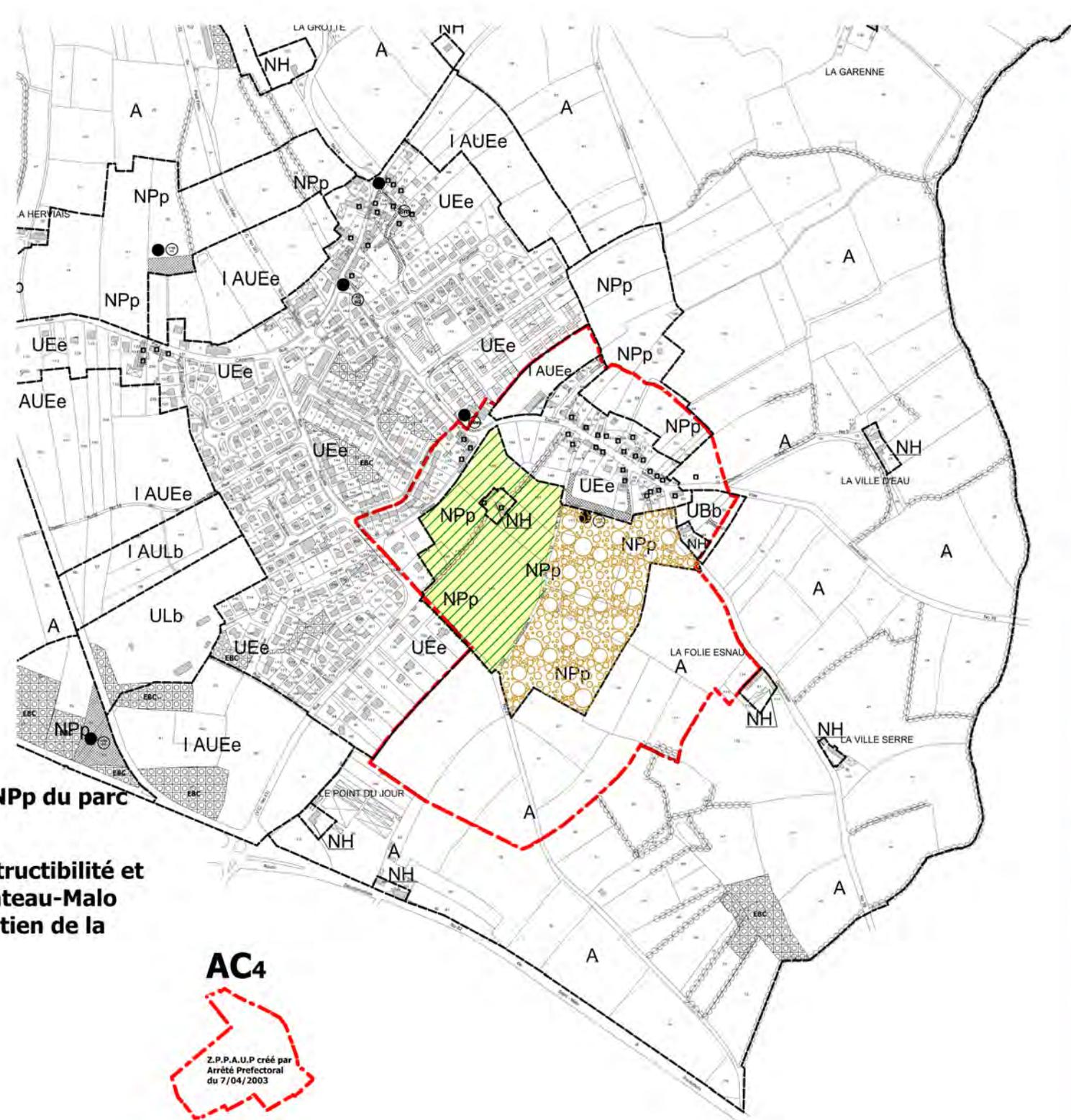
-  **1** Création de zone NPp
-  **2** Création de zone NPa
-  **3** Protection complémentaire avec la zone littorale paysagère
-  **ilots remarquables**
-  **Zone littorale agricole**

AC4

Z.P.P.A.U.P. créé par Arrêté Prefectoral du 7/04/2003



Echelle: 1/1000



1 Classement en zone NPp du parc de Château-Doré

2 Limitation de la constructibilité et de l'extension de Château-Malo au sud-est avec maintien de la zone NPp

3 Protection au titre de la servitude L 123-1-7 du chateau et de son parc





Echelle: 1/1000



1  Classement en zone NPP du parc de Rivasselou et du Marais Rabot

3  Servitude E.B.C sur les parcs

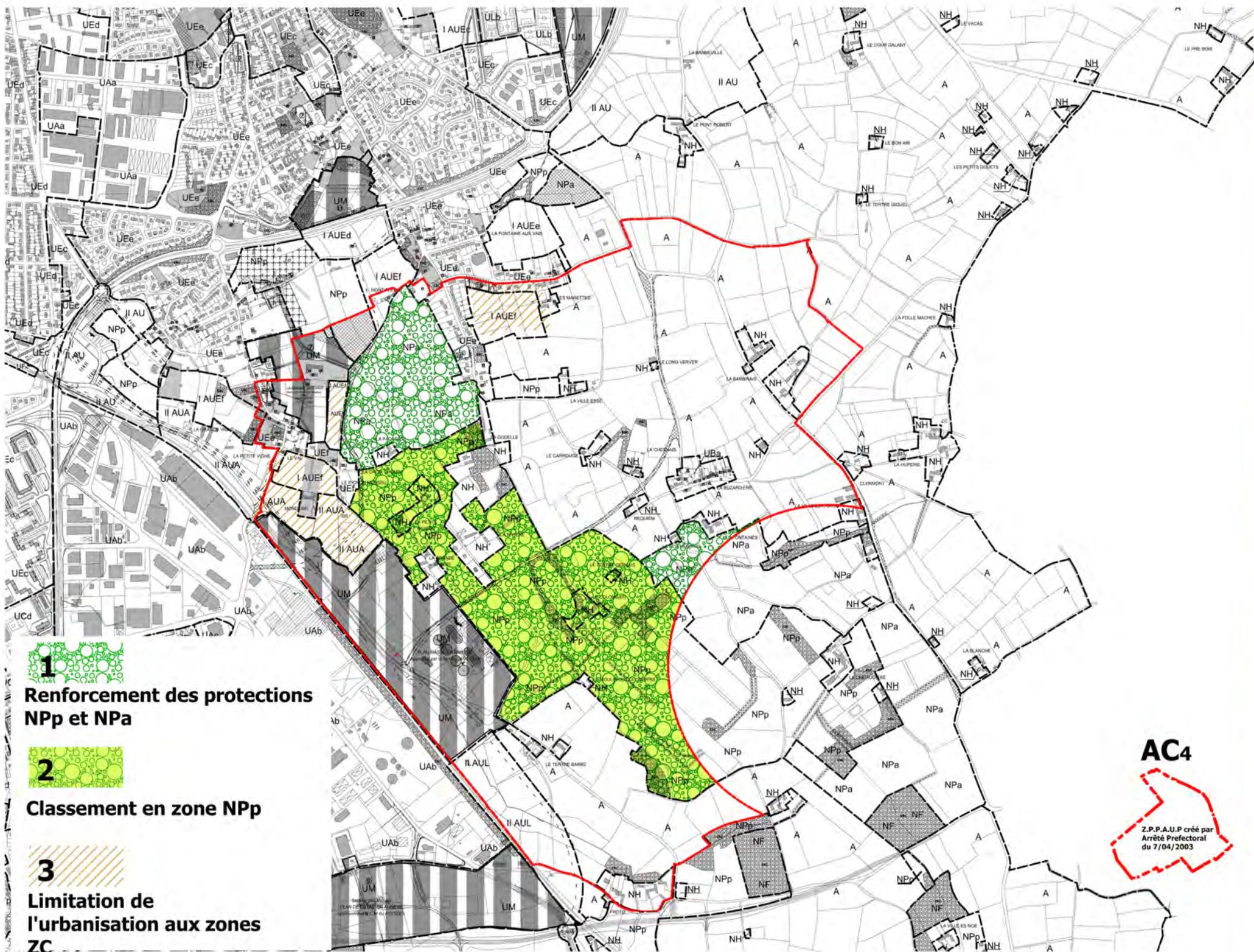
2 Protection au titre de la servitude L 123-1-7 des propriétés remarquables

Z.P.P.A.U.P III. RIVASSELLOU



Echelle: 1/1000

Z.P.P.A.U.P IV. LA RIVIERE



1
Renforcement des protections
Npp et NPa



2
Classement en zone Npp



3
Limitation de
l'urbanisation aux zones
ZC

AC4
Z.P.P.A.U.P créé par
Arrêté Prefectoral
du 7/04/2003

I.2. Le patrimoine d'intérêt local et le patrimoine balnéaire

1 - Le contexte

Outre les malouinières recensées dans les Z.P.P.A.U.P. et les monuments historiques inscrits ou classés, la commune de Saint-Malo est détentrice d'un patrimoine architectural insoupçonnable, témoin de l'évolution globale de son histoire.

Ce patrimoine est caractérisé par différentes propriétés et maisons remarquables du XVII^{ème} et par des architectures balnéaires du XIX^{ème}, début XX^{ème}.

Malgré une liste importante de protection du patrimoine bâti dans le cadre des différentes mesures de protection développées précédemment, la municipalité a souhaité réaliser un recensement afin d'améliorer la protection de l'ensemble du patrimoine urbain, paysager et rural. Il n'est pas possible ici de faire un inventaire complet (lequel figure en annexe) de ces propriétés trop nombreuses ; ce chapitre présentera alors les grandes caractéristiques du patrimoine local.

L'étude réalisée pour recenser tout ce patrimoine a permis d'inventorier les maisons, les éléments du paysage, les quartiers, les îlots dont les qualités architecturales mériteraient d'être protégées, et de repérer les grandes propriétés qui devront être maintenues dans leur intégrité.

On peut distinguer :

- **les propriétés et maisons de type malouinières, gentilhommières ou manoirs** (un peu plus de 110 demeures de ce type ont été recensées sur la commune)
- **les maisons d'architecture représentative de la fin XIX^{ème} et de la première moitié du XX^{ème} siècle** ; on y trouve :
 - des propriétés d'inspiration irrégulières
 - des maisons dites d'inspiration balnéaire
 - des maisons de type villas, hôtels particuliers, maisons bourgeoises
 - des maisons et immeubles de ville souvent implantées en retrait de la chaussée et participant au dessin de la rue.
- **un patrimoine que l'on peut qualifier d'économique**, dans lequel on trouve le bâti représentatif des activités industrielles de la ville, les villages de pêcheurs ainsi que des entités architecturales de type agricole intégrées au tissu urbain. **un patrimoine d'architectures religieuses** constitué d'églises, de chapelles, de calvaires... Une quarantaine d'éléments de ce type ont été recensés.
- **un patrimoine constitué d'éléments qui marquent fortement le paysage** en général parce que ce sont des bâtiments imposants tels que la tour Solidor ou des phares, sémaphores...

2 - Les propositions de classement

a- un inventaire du patrimoine remarquable

Les patrimoines urbains, balnéaires et ruraux sont autant d'éléments qui participent à l'identité malouine. Le P.L.U. se base sur le 7^{ème} alinéa de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme qui permet au P.L.U. d'identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

b- La création dans le P.L.U. d'un inventaire du patrimoine architectural

Un inventaire du patrimoine architectural et paysager a été établi dans le cadre du P.L.U. Il s'inscrit dans une volonté de prendre en compte la qualité du paysage au sens large et le cadre de vie.

Cet inventaire est basé sur deux études :

- l'inventaire du patrimoine balnéaire de Saint-Malo réalisé par Madame Gaëlle Delignon dans le cadre d'une thèse en histoire de l'art,
- l'inventaire du patrimoine urbain et rural réalisé par M. Vincent Lurton, architecte, à la demande de la ville de Saint-Malo.

Des dispositions particulières pour les éléments du patrimoine architectural inventoriés ont été adoptées, correspondant à :

- l'instauration du permis de démolir sur les éléments du patrimoine repérés au P.L.U.
Au titre de l'article L.442-2 du code de l'urbanisme « tous travaux ayant pour effet de détruire un élément identifiés au P.L.U. en application du 7° de l'article L.123-1 du même

code et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers ».

- des mesures réglementaires ont été introduites dans le P.L.U. pour préserver ou mettre en valeur l'élément protégé. Toutes les prescriptions instituées pour ces éléments ont pour objet d'être respectueuses de l'élément, de sa préservation et de ses caractéristiques. Toute atteinte est par principe interdite, et si tel est le cas, il convient de prendre des mesures compensatoires.

c- La création dans le P.L.U. d'un inventaire des îlots remarquables

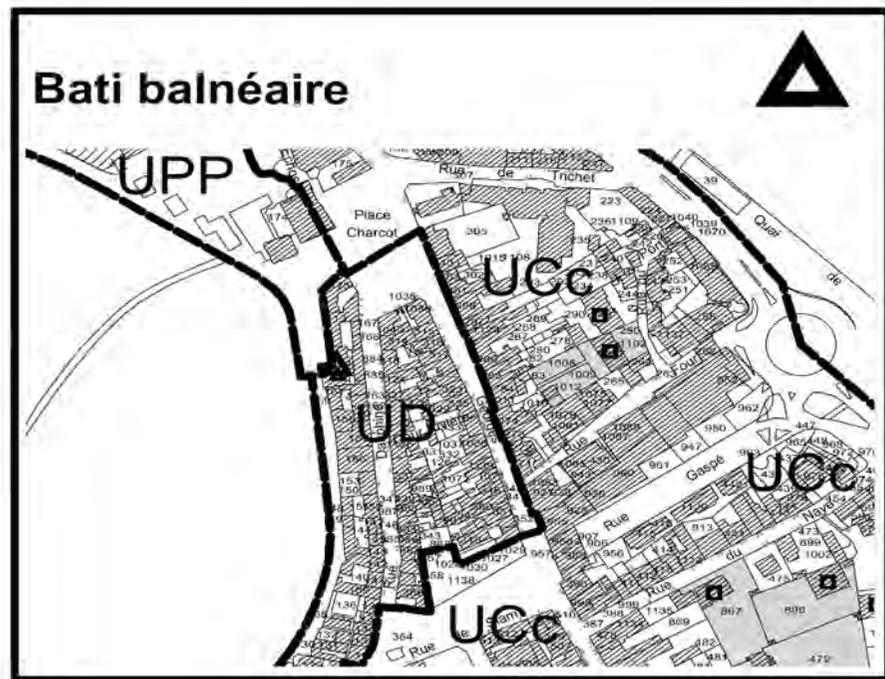
Dans le plan local d'urbanisme sont répertoriés sous la forme d'un tramage les îlots remarquables. L'objectif de cet inventaire est de conserver l'unité et la cohérence de propriétés dont les différents constituants bâtis et paysagers forment une unité intéressante.

Des prescriptions spécifiques s'y appliquent, inscrites dans le règlement (articles 10 et 11). Il est précisé que le bâti à l'intérieur du périmètre de propriété remarquable est protégé automatiquement par les prescriptions relatives à l'architecture remarquable.

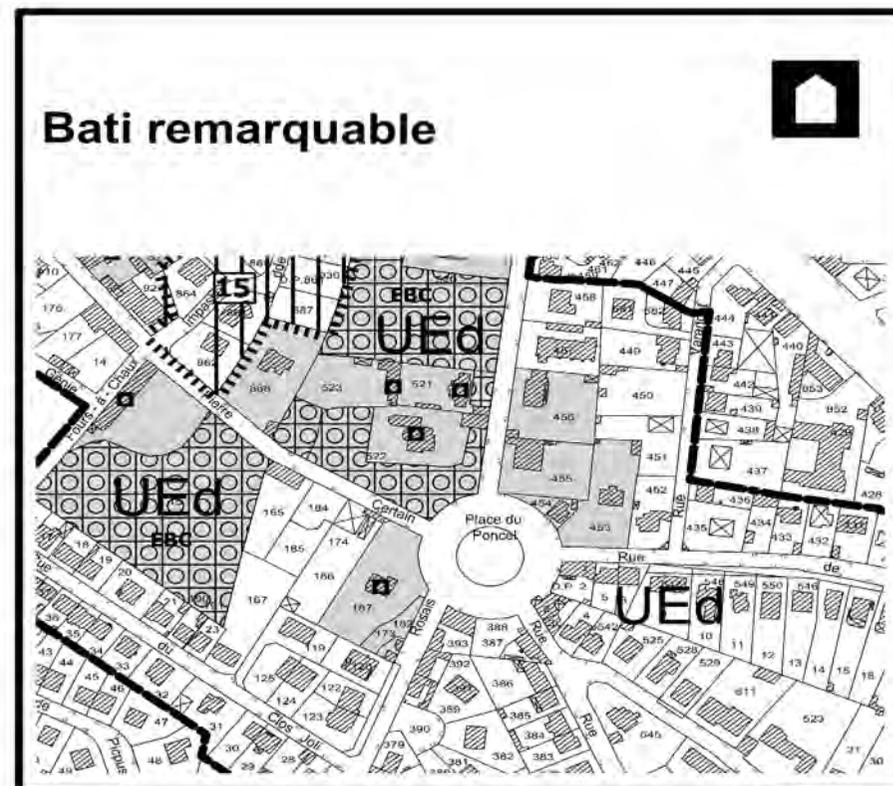
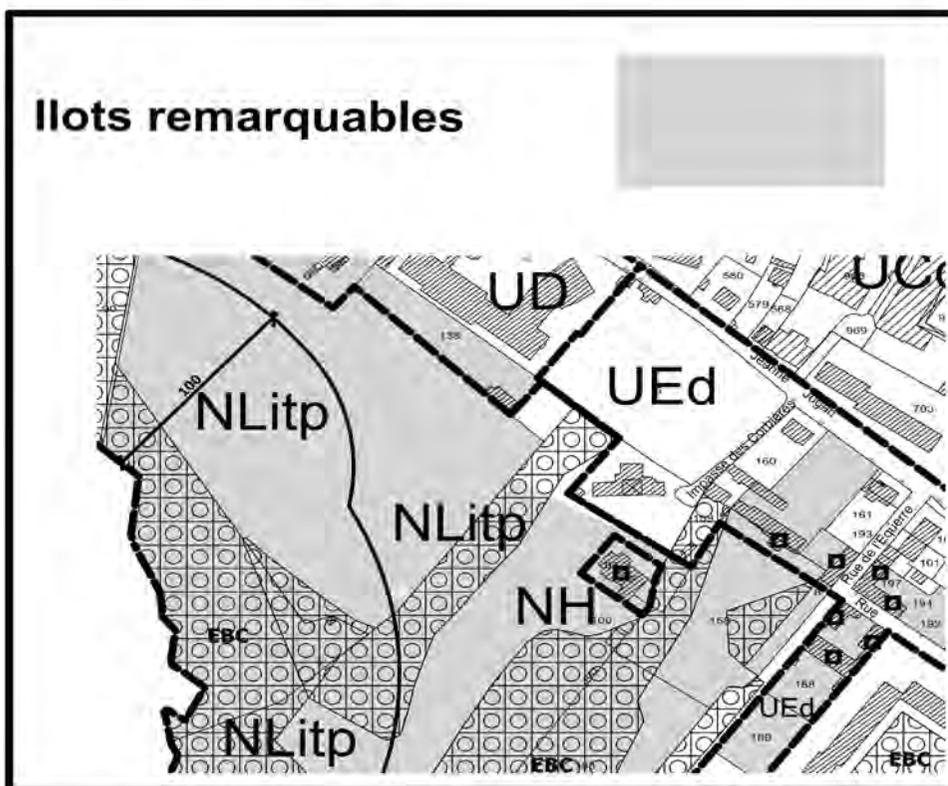
Par ailleurs, la division des unités foncières est soumise à autorisation au titre de l'article L.111-5-2 du code de l'urbanisme.

Au titre de l'article L.123-1-12, le règlement du P.L.U. fixe une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée.

Le seuil minimal retenu permet de limiter les possibilités de lotissement ou de division qui aboutiraient à disloquer le tissu urbain et son organisation héritée de l'histoire du lieu.



Le patrimoine d'interêt local et le patrimoine balnéaire



I.3. Le plan de gestion du site de la Varde

1 - Le contexte

a- le site et son environnement

La pointe de la Varde ferme à l'est la baie de Saint-Malo, à proximité de la zone urbanisée du Minihic. Cette pointe rocheuse de 8 hectares s'avance sur un kilomètre dans la Manche, en direction du nord / nord-ouest.

Historiquement, la pointe de la Varde était un lieu fortifié de défense du peuple viking, puis un lieu stratégique pour la défense de la cité malouine. Le site a été renforcé au 17^e siècle par Vauban. Le fort de la Varde abritait une importante batterie d'artillerie.

En 1942, le site abrite une batterie d'artillerie allemande. Les occupants construisent 18 blockhaus, en partie à l'intérieur du vieux fort. Le site est le théâtre de combats en août 1944.

Le site est désaffecté par le ministère de la Défense en 1977. Après une campagne de déminage, le site est acquis par le conservatoire du Littoral.

Le site constitue un des derniers espaces du littoral malouin non urbanisé, ouvert vers le large et accessible au public. C'est pourquoi il reste très vulnérable à l'érosion et à la surfréquentation.

b- les enjeux

Une étude réalisée à la demande du conservatoire du Littoral (plan de gestion du site de la Varde – Le Bihan Ingénierie – nov. 2001) a réalisé le diagnostic du site et a émis des orientations pour la préservation et la mise en valeur du site.

Compte tenu du diagnostic, le site a été découpé en secteurs selon les critères d'homogénéité d'espace, de morphologie, d'écologie et

d'état de dégradation. Ainsi, six secteurs ont été identifiés, qui permettront de fournir des éléments de réponse ou de projets adaptés à chaque problématique spécifique.

Les enjeux par secteur sont les suivants :

- Entrée principale du site, secteur du petit port
 - revaloriser le paysage
 - renforcer le rôle d'accueil de cet espace
 - supprimer la fonction « transit » de la voie communale
- Extrémité de la pointe
 - stopper la dégradation des sites archéologiques
 - préserver et restaurer le couvert végétal
- Secteur des fortifications
 - assurer la mise en sécurité du fort et des blockhaus
 - intégrer le site militaire au reste du site (en terme de cheminements)
 - valoriser le patrimoine militaire
- La pointe du Minihic
 - revaloriser le site sur le plan écologique et paysager
- Prairies à fenouil
 - conserver les secteurs à fenouil et enrichir la connaissance sur la dynamique d'évolution de cette espèce
 - préserver la canalisation du public
- Zone de transition périurbaine
 - valoriser l'espace sur le plan écologique et paysager
 - liaison piétonne à créer

2 - Les orientations d'aménagement

a- orientations d'aménagement à court terme

Le site de la Varde doit faire l'objet dans un premier temps de mesures de nettoyage et de mesures compensatoires.

Les objectifs généraux à court terme sont :

- la restauration du couvert végétal,
- la préservation de la valeur écologique,
- la préservation du patrimoine archéologique,
- le traitement des points noirs paysagers.

Pour répondre à ces objectifs, le site va faire l'objet d'une organisation de la fréquentation piétonne et automobile, avec le balisage ou la fermeture de sentiers et l'organisation du stationnement

b- orientations d'aménagement (phase 2)

L'objectif à moyen terme est la réduction des flux et la requalification paysagère.

Ce principe sera assuré par 3 objectifs :

- la requalification paysagère de l'entrée principale,
- la suppression de la fonction transit de la voie communale,
- la mise en sécurité et l'ouverture du secteur du fort et des blockhaus au public.

Les objectifs à moyen terme sont notamment marqués par l'amélioration du stationnement dans le secteur du petit port avec la création de parkings paysagers (20-25 places) et la création d'un parking saisonnier enherbé (100 places). Le projet de gestion du site de la Varde envisage par ailleurs la création d'installations de parc à vélos.

c- orientations d'aménagement (phase 3)

L'objectif à long terme est la valorisation du patrimoine naturel et bâti.

3 objectifs généraux devraient concourir à ce principe :

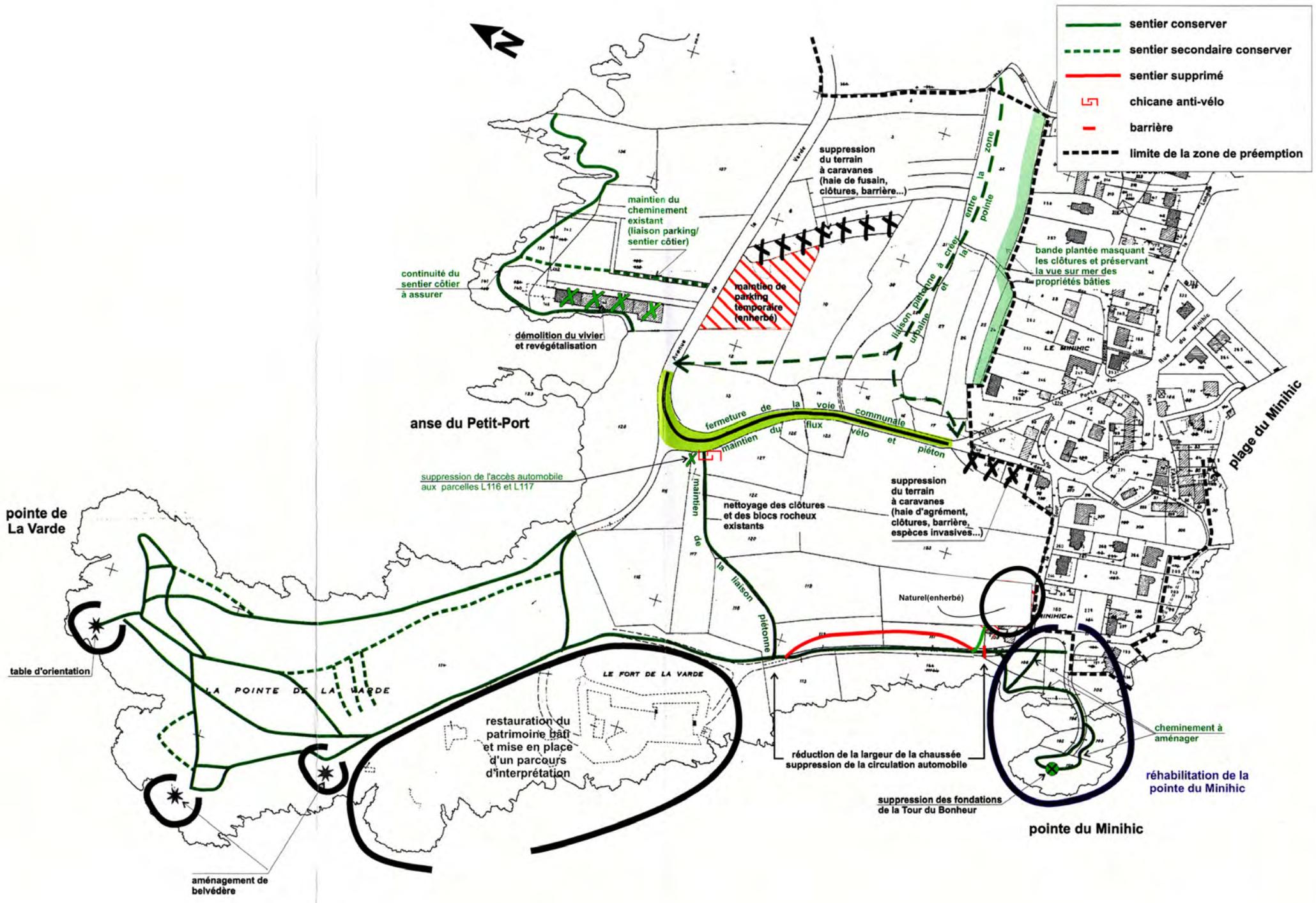
- la valorisation du secteur du petit port et la pointe du Minihic,
- la mise en valeur du patrimoine militaire,
- la mise en valeur écologique et paysagère et la zone de transition périurbaine.

Le projet de gestion du site prévoit notamment la création d'un parking en arrière du site de la pointe du Minihic.

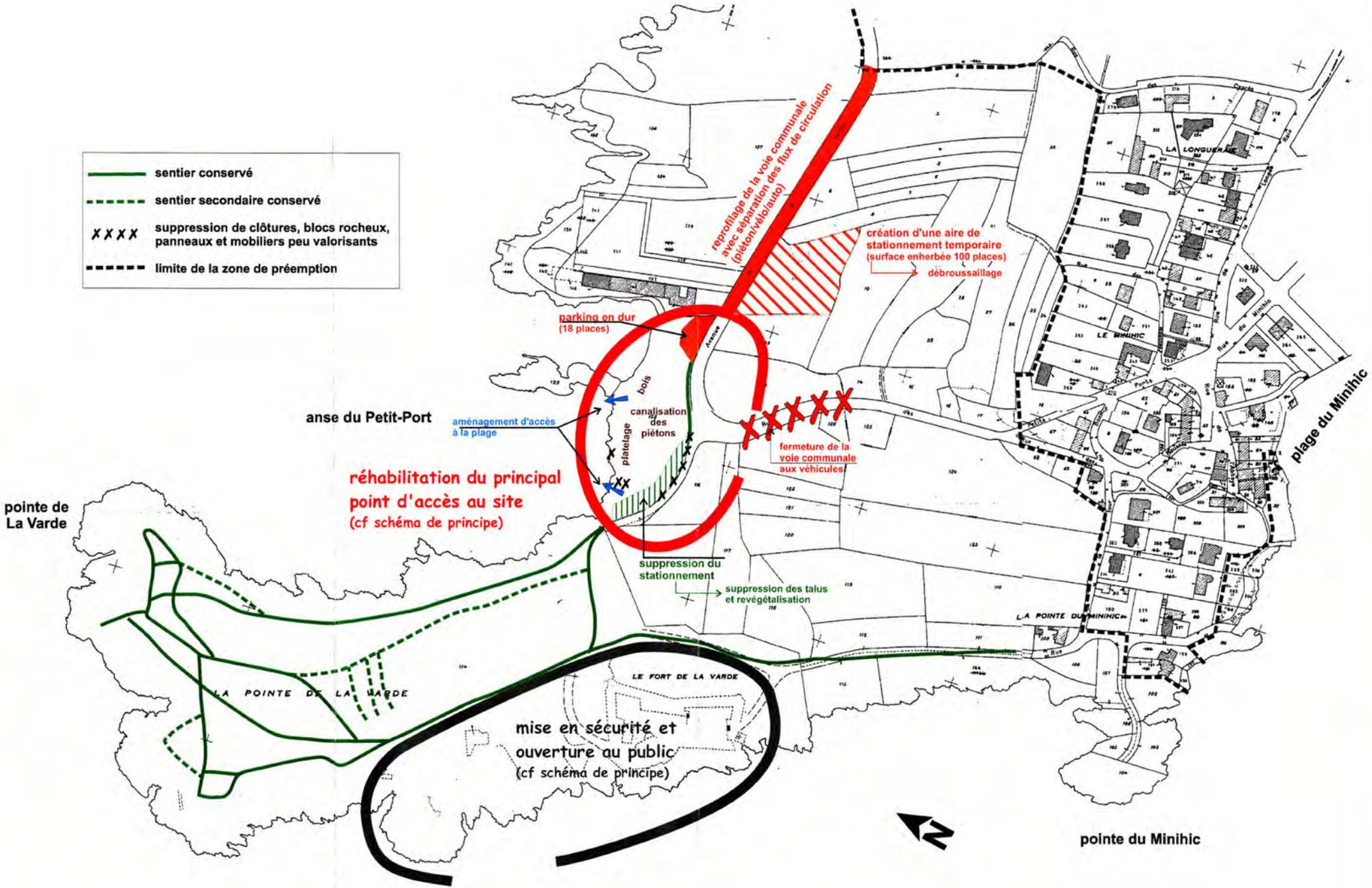
Le projet de gestion du site prévoit l'élargissement du périmètre du site par le biais d'acquisition dans le cadre du droit de préemption au titre des espaces naturels sensibles au bénéfice du département. Deux zones sont classées comme acquisitions foncières prioritaires avec

- d'une part le secteur de la pointe du Minihic,
- d'autre part, le secteur surplombant l'anse du petit port.

Les actions prévues sur le site de la Varde sont accompagnées de mesures de gestion relatives à l'entretien et la mise en valeur des espaces naturels, des cheminements et des équipements (signalétiques, mobiliers...).

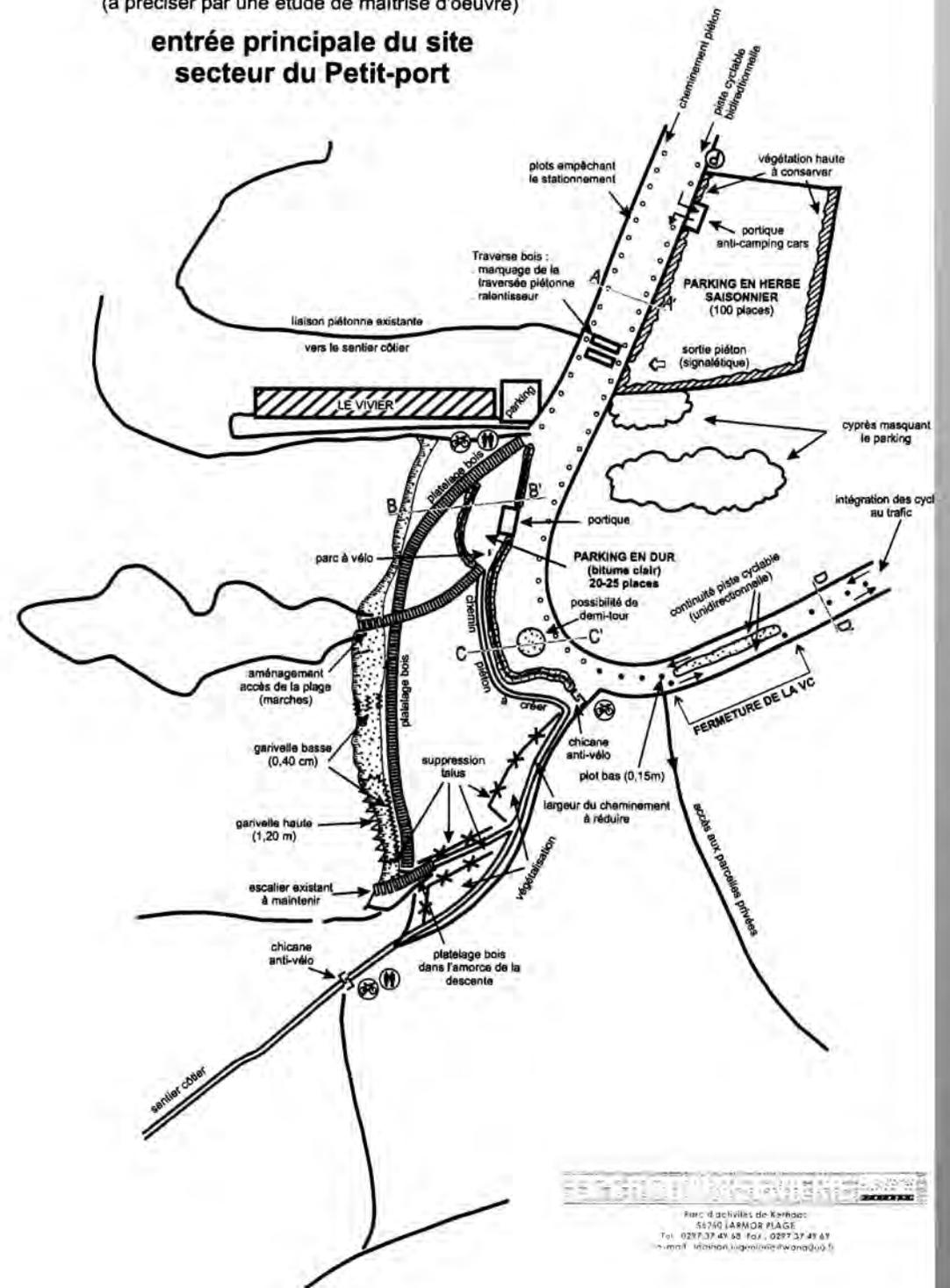


-  sentier conservé
-  sentier secondaire conservé
-  suppression de clôtures, blocs rocheux, panneaux et mobiliers peu valorisants
-  limite de la zone de préemption



- schéma de principe -
(à préciser par une étude de maîtrise d'oeuvre)

entrée principale du site secteur du Petit-port



Parc d'activités de Kerhoas
56740 IARMOR PLAGE
Tel : 0297 37 49 58 Fax : 0297 37 49 67
e-mail : mairon.kerhoas@wanadoo.fr

I.4. Extension de la coupure verte entre Saint-Ideuc et Rochebonne

1 - le contexte

a- le site

La vallée verte est un parc paysager de 16 200 m² situé dans le quartier Boulnaye-Lévy. Cet espace vert est localisé en cœur d'îlot entre la rue de la Boulnaye, l'avenue du Lévy et la rue du Pont Toqué.

Par des acquisitions successives, la ville a pu créer deux parcs :

- le parc entre la rue de la Boulnaye et l'avenue du Lévy.
- le parc de la rue du Pont Toqué accessible également par l'impasse du Galion.

b- les enjeux

L'enjeu est de poursuivre les acquisitions foncières pour compléter les deux parcs. Il reste à acquérir deux entités :

- un terrain permettant de créer une continuité entre la rue du Vallon et la rue de la Boulnaye,
- un terrain permettant l'extension du parc de la rue du Pont Toqué vers le sud-est.

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

L'inscription des terrains destinés à être acquis sont classés en emplacement réservé. Cette disposition permet de geler la constructibilité de ces terrains et d'affirmer la volonté de la ville sur leur devenir.

L'acquisition de ces terrains se fera au cas par cas, par une négociation avec leurs propriétaires.

L'enjeu est de maintenir une continuité végétale entre le quartier balnéaire de Rochebonne et le secteur rural. Cette continuité favorise la circulation de la faune et de la flore participe à la volonté de biodiversité.

Cet espace vert interstitiel est à la fois un lieu de promenade permettant de faire le lien entre différents quartiers et un lieu de repos pour les habitants du quartier cherchant la proximité avec la nature.

Il faut souligner que le secteur, à dominante pavillonnaire, comprend de nombreux espaces verts privés. Les espaces verts de cœur d'îlot en sont le prolongement et sont des lieux privilégiés de rencontre entre les habitants du quartier.

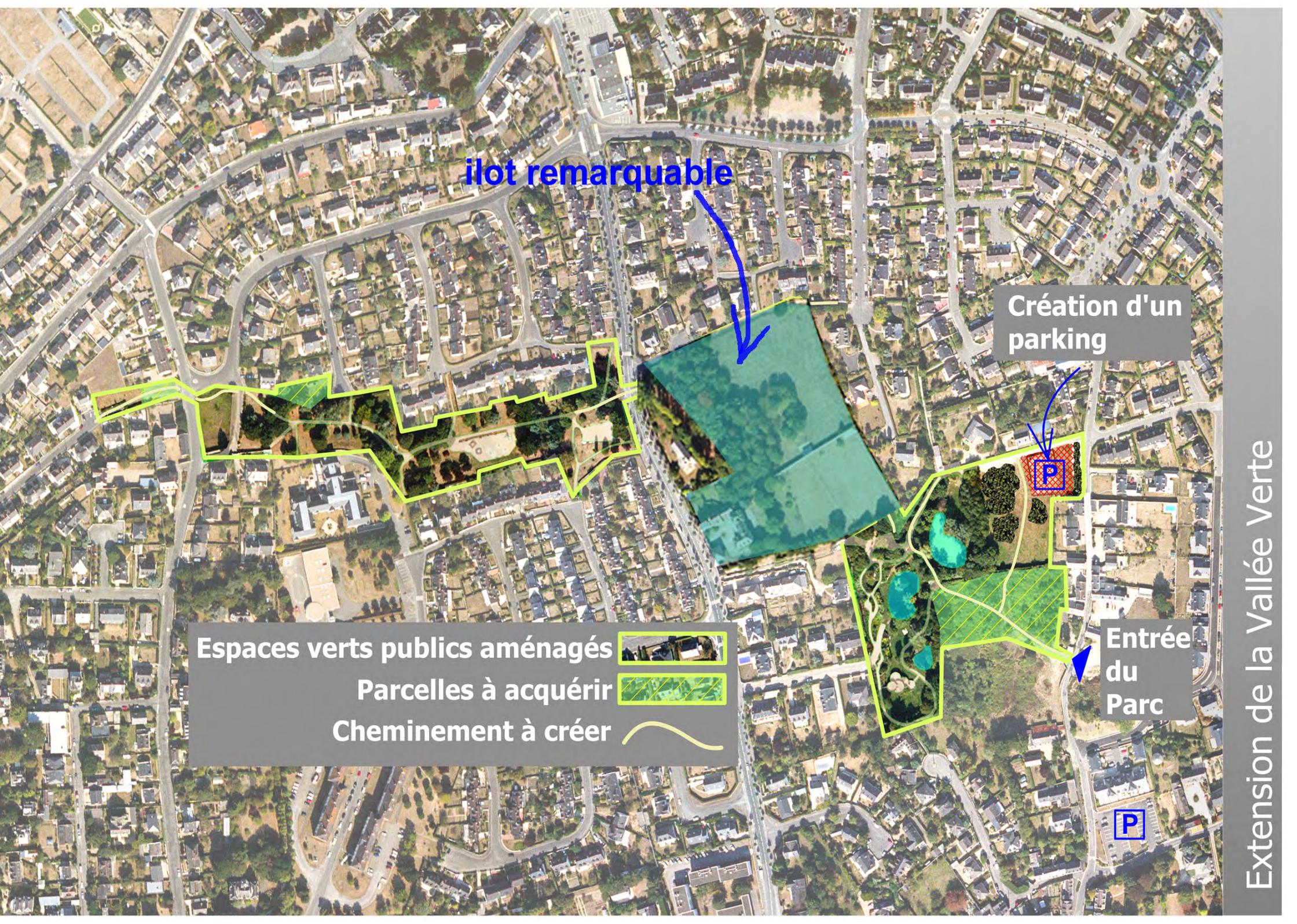
Les cheminements piétons permettent de rejoindre le secteur naturel de la commune et les réseaux des chemins piétonniers.

Ce projet peut être accompagné par la création d'un petit parking à l'entrée nord-est du parc, rue du Pont Toqué.

Par ailleurs, le classement de l'îlot de la propriété dite du « Lévy » située 3, rue des Fontenelles, en îlot remarquable au titre de l'article L.123-1-7 permet de maintenir l'intégralité de cette entité paysagère qui est un poumon vert pour le quartier.

b- calendrier prévisionnel

L'acquisition des terrains se fera sur le long terme en fonction des opportunités (acquisitions amiables ou préemptions).



ilot remarquable

Création d'un parking

Entrée du Parc

Espaces verts publics aménagés



Parcelles à acquérir



Cheminement à créer



I.5. Extension du cimetière-parc des Ormeaux

1 - le contexte

a- le site

Le cimetière des Ormeaux est situé entre l'avenue du maréchal Juin et la rue de la Mare Litré.

Le cimetière a été ouvert en 1981 avec une première tranche de 21 715 m² dont 9 020 m² ont été consacrés à la partie paysagère. Confronté à des besoins nouveaux, le conseil municipal s'est prononcé le 3 septembre 1990 pour le lancement d'une deuxième tranche, au sud de la rue de la Mare Litré, près de l'aire de stationnement aménagée par les besoins du cimetière.

La commission d'urbanisme a approuvé le 6 juin 2000 un projet de schéma directeur de développement du cimetière des Ormeaux. Ce projet tient compte des besoins estimés pour les 15 prochaines années. Le projet de schéma directeur intègre l'évolution constatée des besoins. Notamment, une place plus importante est attribuée aux nouveaux modes d'inhumation, tels qu'enclos paysager, columbarium, cavurne. Ces nouveaux modes sont en constante

2 - les orientations d'aménagement

L'extension du cimetière-parc des Ormeaux est prévue en deux phases opérationnelles :

1. une 1^{ère} phase (2005-2020)

La première phase d'extension permettrait de répondre aux besoins jusqu'en 2015-2020, à savoir 485 inhumations traditionnelles, 280 paysagers, 75 columbariums et 338 cavurnes.

Cette extension serait assurée sur les parcelles cadastrées section VP n°110 et 82 assurant la continuité de l'aménagement existant sur la parcelle n°110.

augmentation et représentaient en 2000 près de la moitié des inhumations.

b- les enjeux urbains

Le cimetière des Ormeaux est enserré dans une zone d'enjeux du projet urbain de la ville de Saint-Malo. Le secteur a vocation à accueillir de nouveaux logements.

Le projet d'aménagement et de développement durable s'appuie sur la transformation progressive de l'avenue du maréchal Juin en boulevard urbain et sur l'extension de l'urbanisation au sud de cet axe urbain.

L'extension du cimetière-parc des Ormeaux permettrait de répondre à long terme (2050) aux besoins de la ville de Saint-Malo.

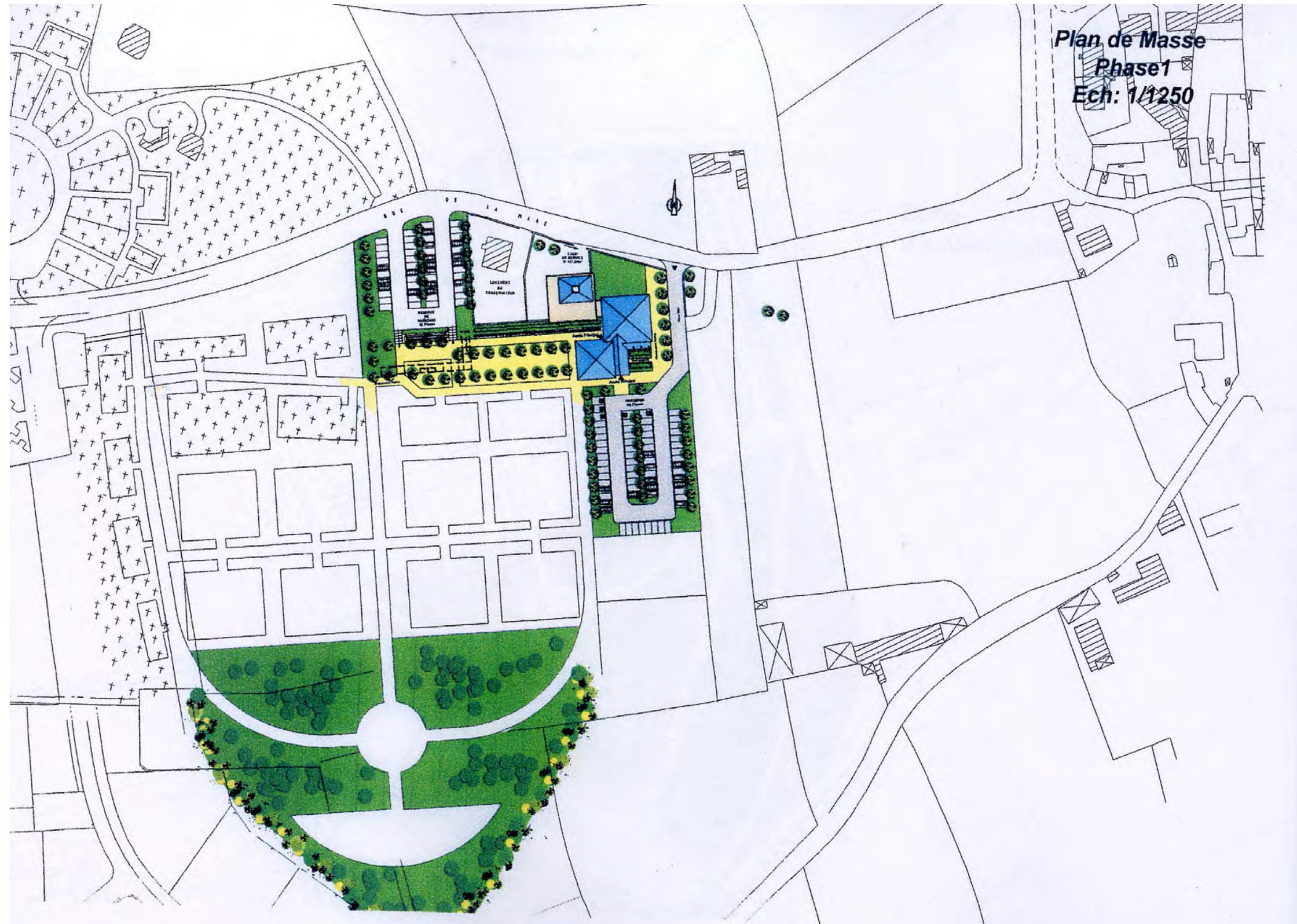
Un site est prévu pour la réalisation éventuelle d'un complexe funéraire où prendrait place un crématorium et des chambres funéraires.

2. une 2^{ème} phase (2020-2050)

Une réserve foncière sur les parcelles n°71 et 72 permettrait de répondre aux besoins pour la période 2020-2050.

Les terrains situés dans la partie sud (VP n°80p, 81 et 83p) sont destinés à former un écran paysager, à l'interface avec l'habitat pavillonnaire du secteur de la Grande Baronnie.

Plan de Masse
Phase 1
Ech: 1/1250





Extension du cimetière Parc des Ormeaux
Plan de masse indicatif possible (phase 2)



II. les projets d'organisation des déplacements:
la ville mobile

II.1. L'extension du parking relais – projet de T.C.S.P.

1 - Contexte

a- le site

Le parking relais Paul Féval est situé le long de la voie ferrée, à l'aval de la montagne Saint-Joseph.

La municipalité a reconverti l'ancien site des abattoirs municipaux en un parking relais. Les terrains situés rue de la Compagnie des Indes et de l'autre côté de la voie ferrée, rue des Prairies, pourraient accueillir l'extension du parking relais

b- les enjeux urbains

Les abords de la cité intra muros sont très fréquentés par les vacanciers pendant la saison estivale et lors des grandes manifestations sportives ou culturelles.

L'objectif du parking relais est de capter la majeure partie des automobilistes afin d'éviter la saturation des abords de la cité historique.

Un système de navettes cadencées permet de faire la liaison entre le parking et la centre ville.

Le parking Paul Féval peut accueillir actuellement 500 véhicules. L'extension a court terme pourra recevoir 750 véhicules supplémentaires.

L'ensemble du site, dans l'hypothèse d'une affectation en parking des terrains rue des Prairies, après réalisation de la pénétrante sud, permettrait l'accueil de près de 1 800 véhicules.

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- modalités de mise en œuvre du parking relais

Les terrains de la rue de la Compagnie des Indes sont déjà sous maîtrise foncière de la ville. Leur aménagement peut se faire à court terme. L'extension du parking relais s'accompagne de la mise en place d'une signalisation dynamique à l'entrée de l'agglomération.

L'extension rue des Prairies est possible à moyen ou long terme, après réalisation de la pénétrante sud du Routhouan à la montagne Saint-Joseph.

b- un projet de réseau de transport en commun en site propre

Le système de navettes par autobus entre le parking relais et le centre ville pourrait laisser place à moyen ou long terme à un

transport en commun en site propre entre le parking relais et le centre ville

Des études techniques et financières pourront permettre de déterminer le mode de transport retenu : bus ou tramway. Cet investissement permettra d'évoluer vers une offre globale avec deux objectifs :

- supprimer la saisonnalité du parking relais et en faire un équipement structurant dans le plan de déplacement urbain (P.D.U.) communautaire,
- mettre en relation le parking relais, le pôle intermodal de la gare et le centre ville historique.

Le projet de T.C.S.P. desservirait 4 arrêts dans un premier temps :

- le parking relais,
- le pôle intermodal et le quartier Gare-République,

- le quartier Rocabey et le projet de sous-préfecture, où pourrait également prendre place le projet de musée d'histoire maritime
- la cité intra muros et le pôle Duguay-Trouin

L'itinéraire du projet de T.C.S.P. peut emprunter le tracé de la voie de port centrale (voie 18), maintenue dans le cadre du projet Gare-République. L'itinéraire du T.C.S.P. pourrait être prolongé vers la gare maritime de la Bourse.

Des études techniques très détaillées sont un préalable incontournable à la définition du tracé définitif de projet de transport en commun en site propre

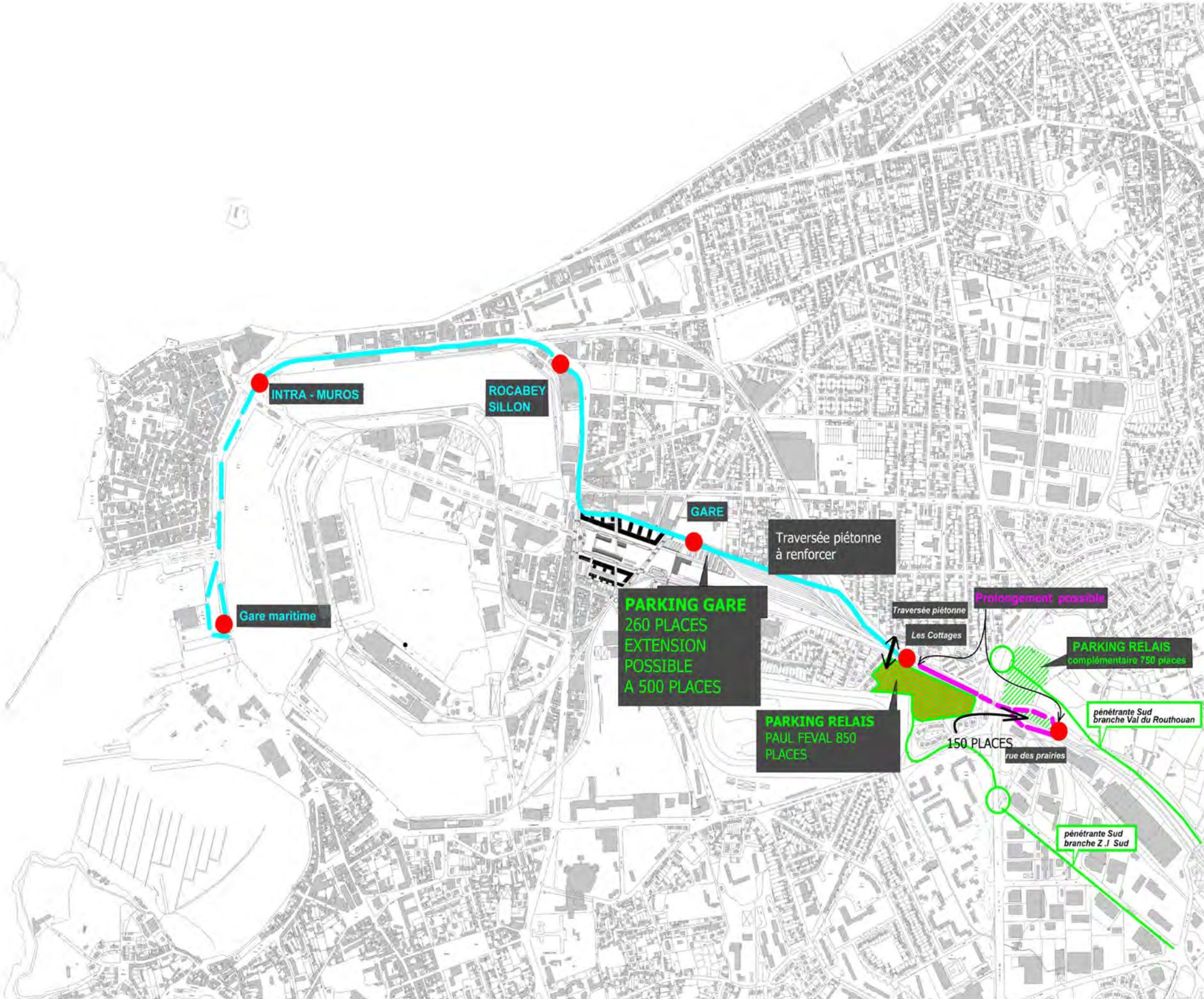
c- calendrier prévisionnel

Le projet de T.C.S.P. nécessite des études préalables et des investissements importants. Il peut être envisagé à moyen ou long terme.

Toutefois, le P.L.U. doit prendre en compte cette hypothèse pour ne pas hypothéquer l'avenir et créer des contraintes supplémentaires.

Le maintien de la voie fret centrale sur le site de la gare est l'illustration de cette vision durable de l'aménagement urbain.

Dans une seconde phase, le projet de T.C.S.P. pourra être prolongé vers la rue des Prairies permettant son usage dès l'extrémité de la pénétrante sud.



INTRA - MUROS

ROCABEY SILLON

GARE

Gare maritime

PARKING GARE
260 PLACES
EXTENSION
POSSIBLE
A 500 PLACES

PARKING RELAIS
PAUL FEVAL 850
PLACES

Prolongement possible

PARKING RELAIS
complémentaire 750 places

Traverse piétonne
Les Cottages

150 PLACES
rue des prairies

pénétrante Sud
branche Val du Routhouan

pénétrante Sud
branche Z.I Sud

Traversée piétonne
à renforcer

Les circulations

Dans le cadre des objectifs développés dans le projet d'aménagement et de développement durable, les projets d'infrastructures suivants sont envisagés à l'horizon 2015 :

1. la pénétrante sud de l'agglomération,
2. la voie nouvelle nord Routhouan,
3. les liaisons Routhouan - Paramé,
4. la requalification en boulevard urbain de l'avenue du Général de Gaulle,
5. la voie de liaison entre la Croix Désilles et le Pont,
6. la voie nouvelle sud de Rothéneuf.

II.2. La desserte sud de l'agglomération de Saint-Malo

1 - Contexte

a- le site

L'axe Rennes - Saint-Malo (RN 137) se prolonge dans l'agglomération malouine par l'avenue du Général de Gaulle. Cet axe a des caractéristiques essentiellement routières qui créent une coupure urbaine entre les quartiers résidentiels de part et d'autre.

Les études du plan de circulation de Saint-Malo préconisent la réalisation d'une nouvelle pénétrante depuis l'échangeur de Saint-Jouan des Guérets sur la RN 137 jusqu'à Montagne Saint-Joseph.

Le tracé pressenti pour cette nouvelle voie passe à l'ouest de Château-Malo, entre les lieux-dits la Herviais et Blanche Roche. La voie se prolonge vers le nord, longeant à l'ouest la zone de la Boudeville et rencontre la RD 2 à l'est du hameau de Frotu. La voie se raccorde à l'ouest dans le prolongement de la rue de la Ville es Cours et à l'est, franchit la voie ferrée pour se prolonger par la voie de desserte de la zone du Routhouan vers la montagne Saint-Joseph.

b- les enjeux urbains

Le conseil municipal de Saint-Malo a déjà convenu de l'intérêt de réaliser cette nouvelle voie de desserte visant à offrir des itinéraires d'accès à Saint-Malo différenciés selon les usagers à partir de la RN 137.

Le projet de pénétrante sud répond à divers objectifs :

- améliorer l'accessibilité et la desserte de Saint-Malo et de son port depuis le sud par la RN 137 ;
- réduire le flux de circulation sur la RD 301 et lui rendre sa vocation de boulevard urbain
- liasonner la RN 137 à la nouvelle RD 2 et ainsi diminuer l'engorgement du secteur de la Madeleine
- permettre de desservir un plateau de logistique intermodale liée aux activités portuaires en liaison directe entre le port et l'axe routier principal.
- desservir les quartiers proches mais en réduisant au maximum le nombre d'accès.

2 - Les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

Le projet de pénétrante sud doit être interprété comme une nouvelle voie de desserte de l'agglomération malouine.

Le projet prévoit :

- le réaménagement de l'échangeur sur la RN 137. A terme un nouvel échangeur pourrait être envisagé.
- la réalisation d'une nouvelle route au format 2 x 1 voie. Le doublement de la voie pourrait être envisagé à long terme, lorsque le seuil de 15 000 véhicules / jour sera franchit.
- la réalisation d'un carrefour pour desservir la technopole de Blanche Roche, et la desserte de la future zone logistique intermodale de la Boudeville
- la réalisation d'une giratoire à l'intersection de la pénétrante sud et de la RD 2

La nouvelle voie fera l'objet d'une étude approfondie pour son intégration dans le paysage.

Le secteur sud du territoire communal est un espace ouvert, où le bocage est peu présent, notamment dans le secteur de Blanche Roche où était implanté dans le passé un aérodrome.

La nouvelle voie doit s'inscrire dans le paysage, permettant de mettre en scène et découvrir celui-ci. Le terrassement et le paysagement offriront des séquences alternat des vues longues et courtes sur les espaces naturels, les nouveaux quartiers et le patrimoine de l'agglomération.

b- composantes du projet de la pénétrante sud

Le projet se déroule selon trois séquences :

• échangeur de Saint-Jouan

La réalisation d'un échangeur complet intégrant la RN 137, la RD 4 et la pénétrante sud facilitera la desserte portuaire et assurera la

sécurité sur le réseau régional. La charte de place portuaire confirme le rôle de la pénétrante sud dans la nécessaire amélioration des accès au port et au terminal ferry.

• tronçon RD 4/RD 2

Ce tronçon présente trois niveaux d'intérêts :

- national pour la desserte portuaire
- départemental pour le contournement de l'agglomération, permettant de connecter l'axe Rennes-Saint-Malo à la RD 2 et à la RD 301, facilitant la desserte des quartiers est de l'agglomération depuis l'axe Rennes-Saint-Malo
- communautaire pour l'amélioration de la desserte des communes de Saint-Méloir, Saint-Coulomb et Cancale.

• tronçon RD 2/montagne Saint-Joseph :

A partir du giratoire de la RD 2, la voie de desserte se scindera en deux tracés distincts :

- la voie de desserte portuaire permettant aux poids lourds de bénéficier d'un axe passant par les zones d'activités et rejoignant le port de commerce. Cet axe permettra aux touristes de rejoindre le terminal ferry.
- la voie de desserte des quartiers nord et est de Saint-Malo passant au nord de la voie ferrée par le Val du Routhouan sur les emprises déjà prévues à cet effet.

Un ouvrage de franchissement de la ligne SNCF sera à construire.

La voie de desserte portuaire empruntera la rue de la Ville-ès-Cours et l'avenue du général Ferrié. Un aménagement du carrefour Triquerville permettra aux véhicules de poursuivre vers le port et le terminal ferry. Au passage, cet itinéraire dessert l'ensemble des équipements de la zone industrielle sud et le parking relais Paul Féval.



- 1-Carrefour desserte Technopole Blanche Roche
- 2-Carrefour desserte Zone Logistique du Routhouan
- 3-Liaison R.D.2

L'axe Routhouan – Montagne Saint-Joseph permet d'améliorer la desserte des quartiers centraux de la ville : Courtoisville, Rocabey, la frange est de la ville et la desserte des parkings relais rue des Prairies.

La création de la pénétrante sud permettra de requalifier l'avenue du général de Gaulle en véritable boulevard urbain reliant les quartiers entre eux alors qu'elle constitue aujourd'hui une frontière.

c- enjeux et calendrier prévisionnel

Les principes exposés montrent le caractère d'intérêt général de cette voie. Une étude approfondie doit être menée associant la ville

et ses partenaires : communauté d'agglomération, département, région et Etat, permettant de réunir les financements nécessaires.

Ce projet est une composante importante du projet urbain de Saint-Malo. Le tracé de cette infrastructure est pris en compte dans les orientations du P.A.D.D. de Saint-Malo et du zonage du P.L.U., permettant d'associer certains projets à court ou moyen terme de la ville de Saint-Malo à la réalisation progressive de la nouvelle pénétrante.

La réalisation du projet pourrait intervenir à moyen terme, à l'échéance 2010-12.

II.3. La voie nouvelle nord du Routhouan

1 - Le contexte

a- le site

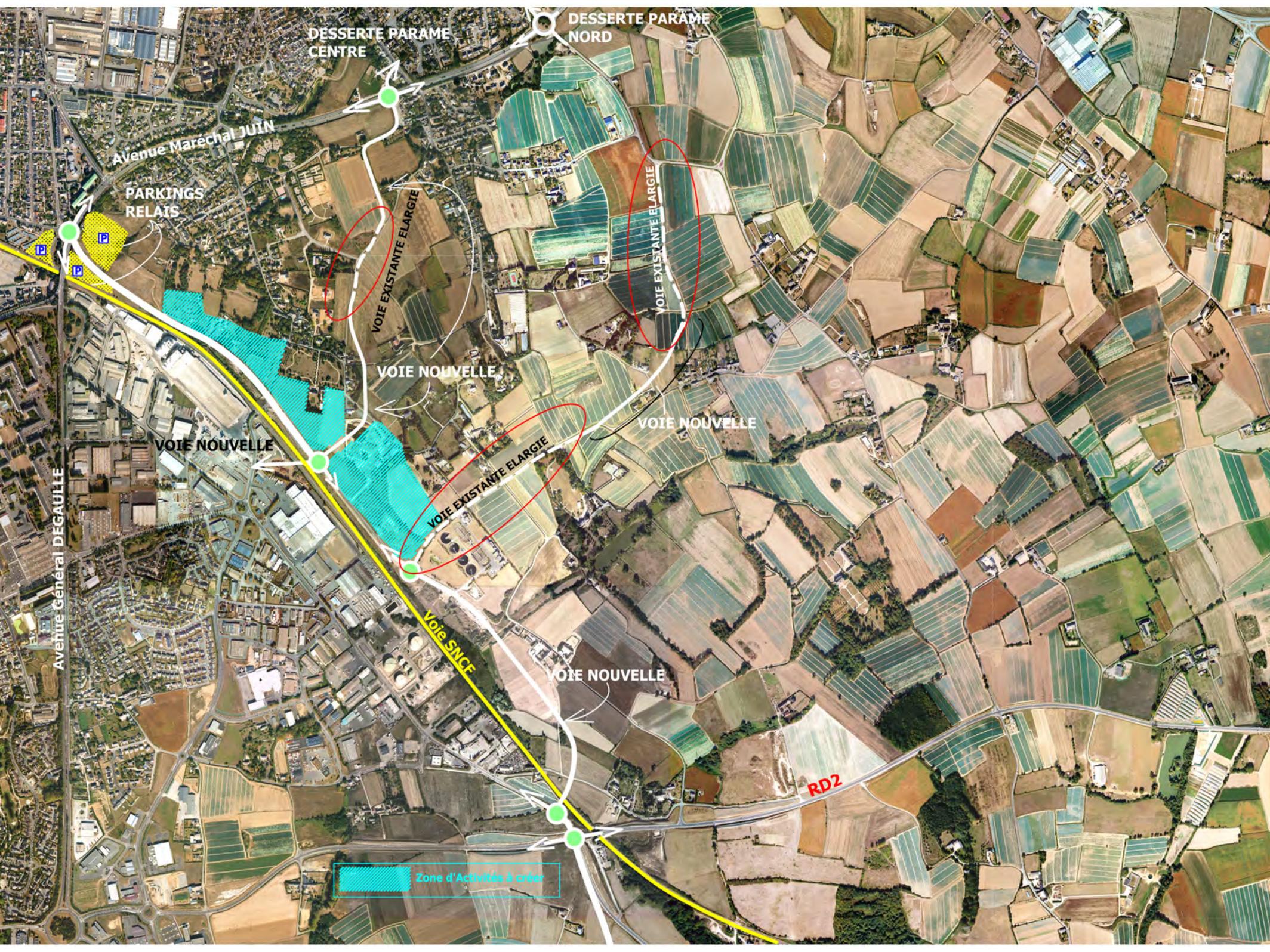
Composante du projet de nouvelle desserte sud de l'agglomération, la voie nouvelle au nord du Routhouan prolonge la pénétrante sud depuis le franchissement de la voie ferrée au niveau de Frotu vers la montagne Saint-Joseph.

La voie nouvelle suivra le val du Routhouan, le long de la voie ferrée Rennes-Saint-Malo. La nouvelle voie empruntera la voie de desserte de la zone du Routhouan et le tracé de la rue des Prairies jusqu'à un nouveau carrefour, à l'intersection de la rue Armand Pasquet et la rue Yves Burgot.

b- les enjeux urbains

Le projet de voie nouvelle répond à plusieurs objectifs :

- prolonger la future voie de desserte Sud de l'agglomération
- liaisonner la nouvelle RD 2 et la RD 301
- décongestionner la RD 301 et lui rendre sa vocation de boulevard urbain
- distribuer les liaisons vers Paramé
- mailler la zone industrielle sud
- créer un environnement paysagé de qualité pour l'entrée de ville
- desservir les parkings relais de la rue des Prairies



DESSERTÉ PARAME
CENTRE

DESSERTÉ PARAME
NORD

Avenue Marechal
JUN

PARKINGS
RELAIS

VOIE EXISTANTE ELARGIE

VOIE EXISTANTE ELARGIE

VOIE NOUVELLE

VOIE NOUVELLE

VOIE NOUVELLE

VOIE EXISTANTE ELARGIE

Avenue Général
DEGAULLE

Voie SNCF

VOIE NOUVELLE

RD2

Zone d'Activités à créer

VOIE NOUVELLE du Routhouan

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

Le projet prévoit la réalisation d'une voie aux caractéristiques urbaines : 2 x 1 voies parallèles, doublées par des cheminements paysagés appropriés par les piétons et les circulations douces.

La voie a un rôle de desserte. Elle sera maillée au réseau viaire par des carrefours :

- giratoire pour raccordement sur RD 2
- giratoire pour liaison vers Paramé nord
- giratoire pour desserte de Paramé et de la zone industrielle sud
- giratoire pour raccordement sur RD 301

En effet, la voie communale n°8 sera légèrement élargie et redressée pour desservir Paramé nord et alléger le trafic sur l'avenue du maréchal Juin.

D'autre part, la voie de Croix Chemin permettra de desservir Paramé centre et les Ormeaux, avec un tracé utilisant l'actuelle VC 15.

Un nouveau franchissement dénivelé ou à niveau de la voie ferrée pourrait remplacer l'actuel passage à niveau

L'espace libre entre la voie nouvelle et la voie ferrée sera planté. Le lit du Routhouan sera aménagé en privilégiant des zones d'extensions naturelles du ruisseau en cas de crue.

Ces espaces tampons seront plantés, participant à l'intégration de la voie ferrée et de la voie nouvelle.

Le traitement de la voie nouvelle tiendra compte du dialogue nécessaire entre les voyageurs utilisant le train et les malouinières implantées sur le versant du Routhouan.

b- calendrier prévisionnel

Le projet de voie nouvelle du Routhouan prend toute sa dimension lors de l'ouverture à la circulation de la pénétrante sud.

Notamment, la réalisation de la voie nouvelle du Routhouan suppose la réalisation des deux carrefours à l'intersection avec la rocade d'une part et avec la RD 2 d'autre part.

Toutefois, si cette échéance est à moyen terme, l'aménagement de la voie nouvelle peut être entrepris par tronçon suivant les opportunités et les besoins. Notamment, la liaison entre la RD 2 et la voie communale n°8 peut être envisagée à court terme, permettant d'alléger le trafic sur la rocade.

La réalisation de la voie nouvelle du Routhouan rentre dans le cadre de l'aménagement d'une Z.A.C. globale à l'initiative de la ville ou de la communauté d'agglomération.

Cet aménagement permettrait d'une part la valorisation de nouveaux espaces dédiés à l'activité et d'autre part la réalisation d'équipements sportifs d'intérêt général.

II.4. L'amélioration des liaisons Routhouan – Paramé nord

1 - Le contexte

a- le site

L'amélioration des liaisons a pour objet de mieux desservir Paramé nord.

Cette desserte emprunte sur la majeure partie de son tracé les voies existantes. Toutefois, afin de ne pas déstructurer le hameau de la Buzardière, une nouvelle voie contournera le hameau par le nord.

b- les enjeux

L'amélioration de cette desserte répond aux objectifs suivants :

- améliorer la liaison entre le sud-est et le nord-est de l'agglomération
- décongestionner la RD 301 et lui rendre sa vocation de boulevard urbain
- emprunter le tracé des voies actuelles après élargissement tout en évitant la traversée du hameau de la Buzardière.

Cette desserte ne vise pas à créer une nouvelle « rocade », mais à améliorer la sécurité et la praticabilité d'un itinéraire existant.

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

Cette desserte a le statut d'une voie de liaison extra urbaine. Elle conservera une chaussée avec des accotements engazonnés et des fossés latéraux. La voie existante sera élargie, notamment pour permettre la cohabitation des automobiles et des deux roues.

Le contournement du hameau de la Buzardière a pour objet de minimiser l'impact de la voie sur un hameau structuré, qui ne pourrait supporter les nuisances résultant d'une augmentation du trafic.

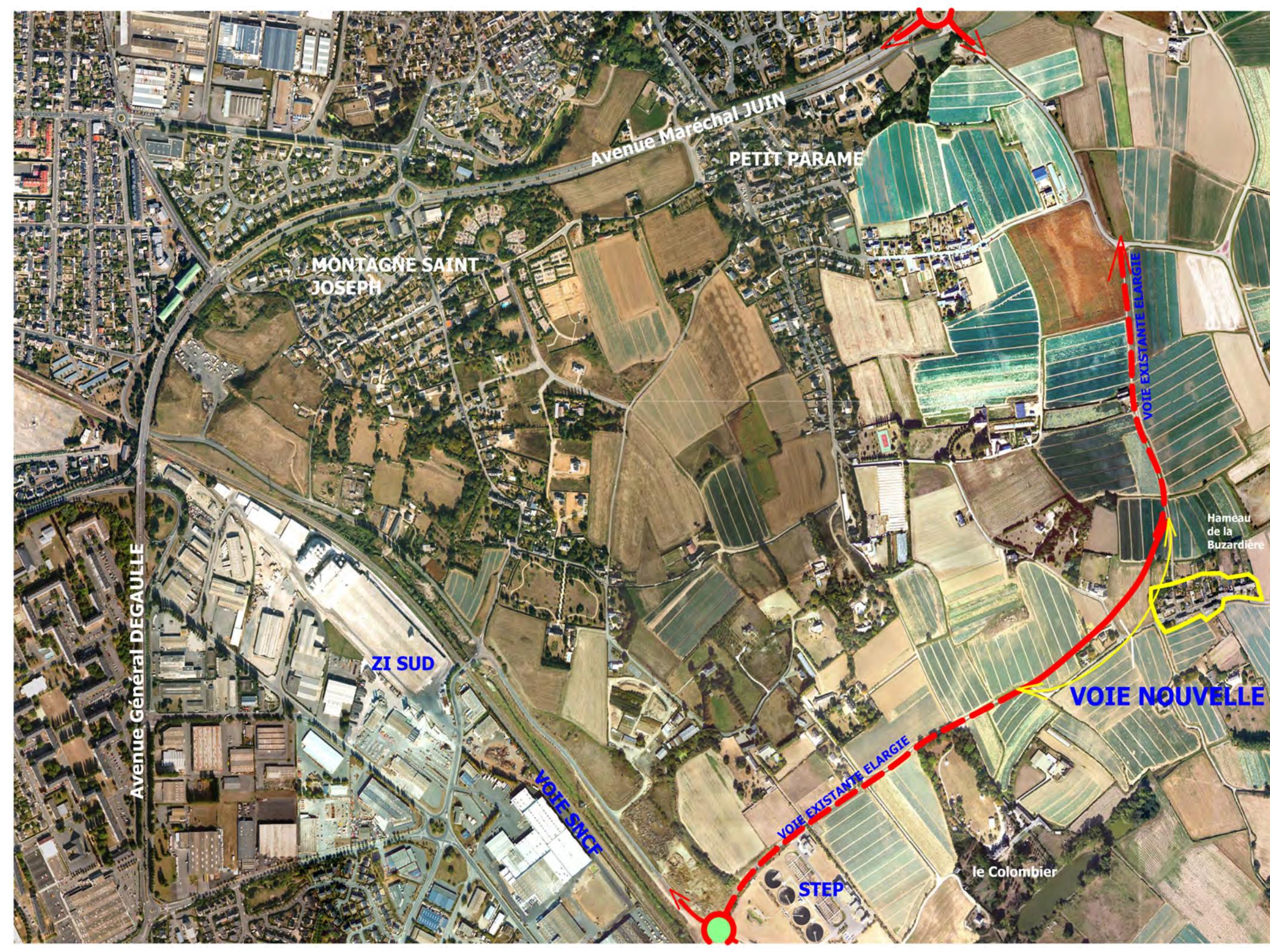
Les travaux d'aménagement de cette desserte ont peu d'impact sur le paysage. Les travaux d'aménagement vont conserver le tracé de la voie actuelle. Toutefois, ces travaux permettront d'aménager les abords de la voie, de drainer les eaux pluviales et de créer si nécessaires les infrastructures nécessaires.

Le contournement du hameau de la Buzardière permettra de mettre en valeur le hameau et de sécuriser sa traversée, notamment à l'intersection entre le chemin de la Buzardière et le chemin des Landelles.

b- calendrier prévisionnel

Le projet de nouvelle voie de liaison peut être réalisé en deux phases :

- l'aménagement de la voirie existante et le contournement du hameau de la Buzardière peuvent être réalisés à court terme
- le raccordement de la voie de liaison à la voie nouvelle du Routhouan se fera à moyen terme, après la mise en œuvre de cette nouvelle voie.



Avenue Général DEGAULLE

Avenue Maréchal JUIN

MONTAGNE SAINT JOSEPH

PETIT PARAME

ZI SUD

VOIE EXISTANTE ELARGIE

VOIE EXISTANTE ELARGIE

VOIE NOUVELLE

VOIE EXISTANTE ELARGIE

Hameau de la Buzardière

le Colombier

STEP

II.5. Amélioration de la liaison Paramé - Paramé centre

1 - le contexte

a- le site

Le territoire rural est maillé par un réseau de chemins ruraux. Ces chemins, tracés à l'origine pour les attelages agricoles, voient désormais cohabiter un trafic automobile accru et les nouvelles pratiques liés à la randonnée et aux pratiques sportives.

Secteur d'enjeux pour le développement de la ville, la liaison entre Paramé centre et le Routhouan n'est pas correctement assurée.

Le plan local d'urbanisme propose la réalisation d'un nouveau giratoire desservant la Z.A.C. de la Fontaine aux Lièvres et le quartier du Petit Paramé. Ce carrefour rentre dans la politique de résidentialisation à long terme de l'avenue.

Ce nouveau carrefour permettra de desservir le projet d'extension du cimetière des Ormeaux et le projet de crématorium.

Cette voie latérale au cimetière des Ormeaux se prolonge vers la Caillebotte. Elle rencontre la VC n°15 qui sera redressée et élargie.

Cependant, afin d'éviter d'altérer la qualité patrimoniale des hameaux de la Croix Chemin et du Pignon Moussu, il est proposé de contourner ce hameau et de créer une nouvelle voie plus à l'est, qui se prolongera vers la pénétrante sud et le val du Routhouan.

b- les enjeux

Entre la pénétrante sud et la Fontaine aux Lièvres, ce nouvel itinéraire permettra d'améliorer la liaison avec le centre de Paramé. Cette voie restructurée de ceinture fera l'interface entre les quartiers d'urbanisation et la campagne préservée.

Cette voie met en relation les hameaux patrimoniaux et les opérations d'aménagement réalisées et à venir. Elle permet de préserver l'ambiance des hameaux et de créer une frange végétale entre la limite de la ville et la voie.



DESSERTÉ PARAME
CENTRE

Giratoire

PETIT PARAME

Avenue Marechal
JUN

MONTAGNE SAINT
JOSEPH

SITe EXTENSION
CIMETIERE PARC DES
ORMEAUX

VOIE NOUVELLE

ZI SUD

VOIE NOUVELLE

VOIE NACE

STEP

Avenue Général DEGAULLE

Voie redressée

Voie redressée

Hameau
de la
Buzardière

le Colombier

 Zone d'Activités à créer

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en œuvre

Le projet d'amélioration de la liaison Routhouan – Paramé centre fait l'objet d'un emplacement réservé d'une largeur de 12 mètres inscrite dans le plan local d'urbanisme.

Cet emplacement réservé permet de préserver l'avenir en évitant les projets contradictoires avec le projet de voirie.

L'incorporation des emprises de la voirie se fera à court terme pour un aménagement en plusieurs phases :

- 1^{ère} phase : réalisation de la voie de desserte du site éventuel du crématorium depuis la rue de la Mare Litré,
- 2^{ème} phase : raccordement de la rue de la Mare Litré sur le futur carrefour de la Fontaine aux Lièvres,
- 3^{ème} phase : aménagement éventuel du tronçon Caillebotte – Croix Chemin,
- 4^{ème} phase : prolongation et raccordement de la nouvelle voie à la pénétrante sud et, éventuellement, prolongement vers la zone industrielle sud.

b- calendrier prévisionnel

La réalisation du carrefour de la Fontaine aux Lièvres est prévue à moyen terme en cohérence avec l'aménagement du secteur Ormeaux-Caillebotte.

Le raccordement de la voie de liaison sur la pénétrante sud est conditionné par la réalisation de cette voie structurante. L'objectif est de réaliser cette voie à moyen ou long terme, en cohérence avec l'aménagement de l'ensemble du val du Routhouan.

II.6. La requalification en boulevard urbain de l'avenue du général de Gaulle

1 - Le contexte

a- le site

L'avenue du général de Gaulle est le prolongement de l'axe Rennes-Saint-Malo en direction des quartiers centraux et du nord de l'agglomération.

Constituée de deux voies dans chaque sens de circulation, l'avenue est perçue comme une voie extra urbaine, une rocade.

La ville a depuis longtemps dépassé cette limite. La ville se développe aujourd'hui dans les quartiers à l'est et l'infrastructure routière constitue une saignée dans le tissu urbain, rendant difficile les relations entre ses deux rives.

Le caractère routier de la voie est amplifié par le paysage urbain. A l'ouest, la majeure partie de l'habitat tourne le dos à l'avenue. A l'est, le tissu urbain est constitué des locaux industriels de la zone industrielle sud.

b- les enjeux urbains

Le projet de pénétrante sud est un préalable à la requalification de l'avenue du général de Gaulle sous la forme d'un boulevard urbain. Cette pénétrante scinde la ville en deux parties qui se tournent le dos. La mise aux normes « autoroutières » de cette rocade a généré une coupure accentuée par le talutage le long du quartier de la Madeleine et les plantations qui font écran entre l'axe routier et les quartiers de la Moinenrie.

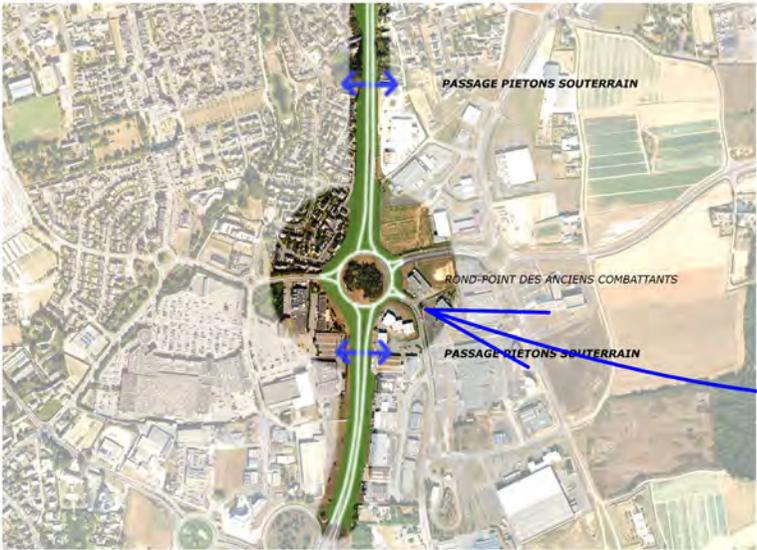
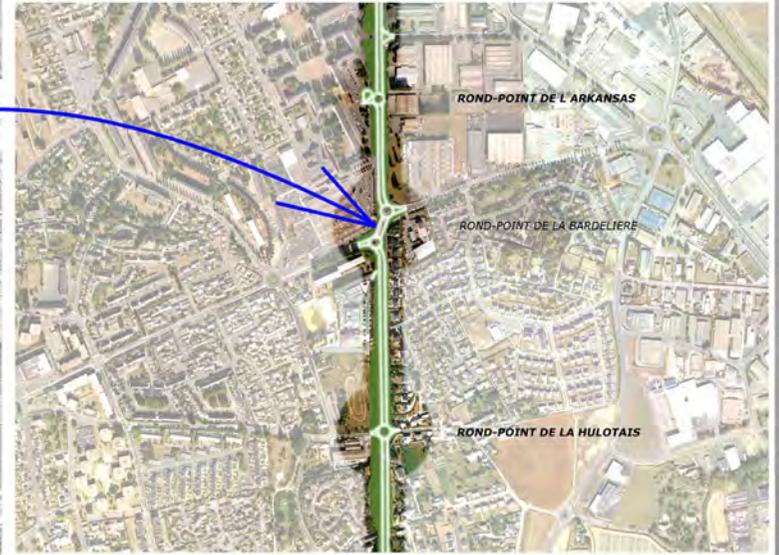
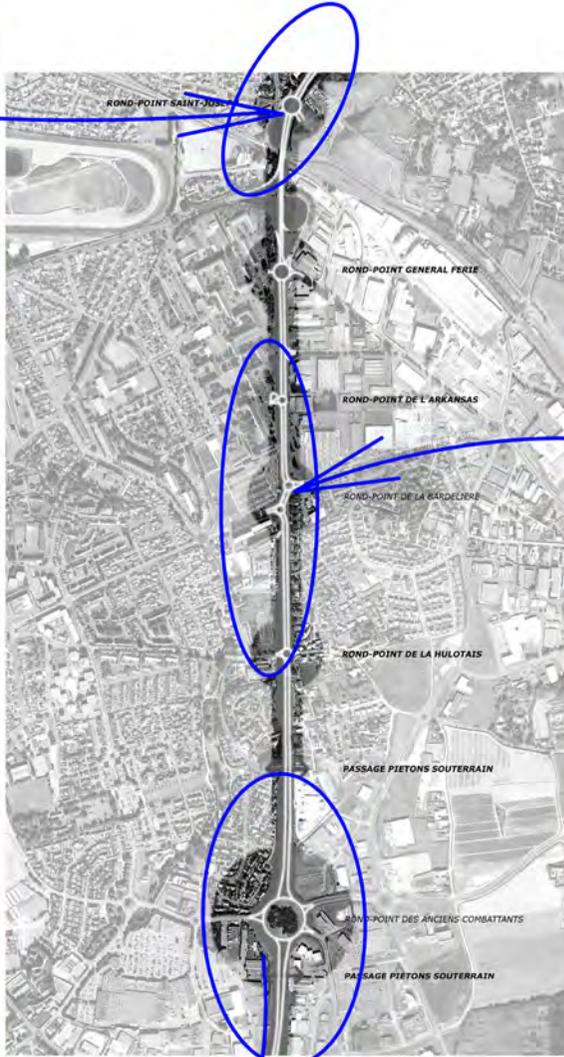
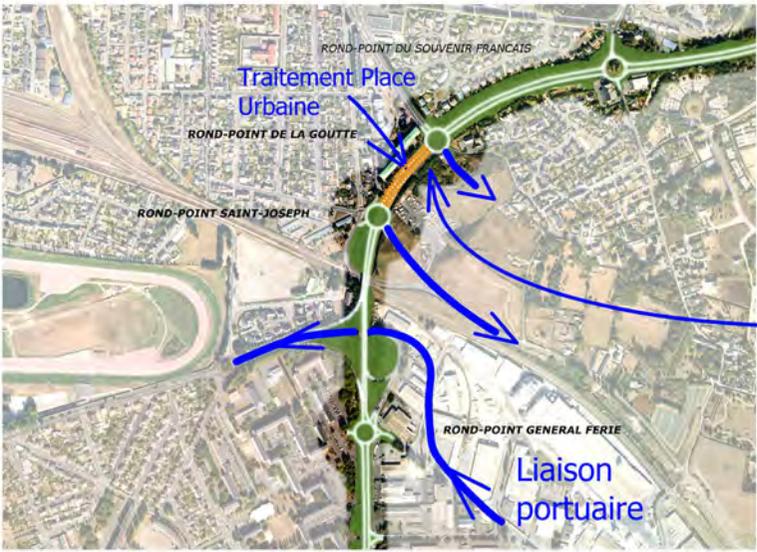
Les relations entre les deux rives de la rocade ont été rendues difficiles par le flux de la circulation et par l'absence de passages sécurisés.

La réalisation du double giratoire de la Découverte a permis de réduire la vitesse et d'autoriser un passage sécurisé aux piétons par le biais d'un passage souterrain.

L'objectif est de rendre à l'avenue du général de Gaulle son urbanité. Il s'agit de lui rendre des caractéristiques urbaines. L'objectif est d'intégrer la rocade dans le développement de la ville. L'infrastructure routière ne doit plus être une frontière mais plutôt permettre par un traitement urbain la couture des deux rives.

Un traitement de l'espace public permettra de reconnecter la trame viaire auparavant sectionnée par la rocade. Notamment, la rue de la Hulotais et la rue Guillaume Onfoy sont sur le tracé de l'ancienne voie d'accès à la cité d'Alet.

La nouvelle urbanité de l'avenue du général de Gaulle permettra une résidentialisation de l'avenue. La construction d'immeubles sur les terrains libres de part et d'autre permettra de donner une nouvelle façade sur l'avenue, notamment du côté de la zone industrielle sud de la Découverte et du secteur de la Vallée, ouvrant les quartiers sur le boulevard à la civilité retrouvée.



2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

Quatre objectifs guident la requalification de l'avenue du général de Gaulle en boulevard urbain :

- redonner à ce boulevard sa vocation de liaisons interquartiers
- supprimer la circulation touristique et industrielle portuaire en transit au terme de la réalisation de l'axe de desserte sud de l'agglomération
- recréer et favoriser les intersections destinées à desservir les quartiers situés de part et d'autre
- réguler le flux par l'aménagement de giratoires appropriés.

L'intervention urbaine sur l'avenue du général de Gaulle permettra de modifier la géométrie, l'ambiance et la couture aux quartiers riverains par le raccordement des rues en cul de sac et la création de traversées piétonnes.

Le boulevard urbain déroulera un mail planté sur les 2 000 mètres entre le rond-point des Anciens Combattants et le carrefour Jean-Pierre de Triquerville. Des plantations délimitent la voirie des espaces réservés aux circulations douces.

D'un espace dévolu à la voiture, l'ambition est de faire un espace partagé, appropriable pour le piéton et les cyclistes. Les abords seront aménagés et sécurisés. Les carrefours permettront une

traversée du boulevard en toute sécurité, recréant des liens entre deux quartiers qui s'ignoraient.

L'aménagement doit être pensé pour le piéton. Des placettes feront des carrefours un franchissement sécurisé. Le mobilier urbain, la signalétique et l'éclairage participeront à la reconquête de l'espace public par les habitants

b- calendrier prévisionnel

La nouvelle pénétrante sud est un préalable. Toutefois, la ville de Saint-Malo compte anticiper cette étape en mettant en œuvre des aménagements ponctuels participant à la nouvelle configuration de l'avenue du général de Gaulle.

Il est prévu en première étape la création et l'amélioration des carrefours :

- rue de la Hulotais / rue Guillaume Onfoy,
- carrefour de Triquerville / avenue du général Ferrié,
- carrefour de l'Arkansas / rue du Bois Aurant

Dans une seconde étape, la requalification de la rocade se poursuivra à la rue Armand Pasquet et l'avenue du maréchal Juin jusqu'au carrefour des Français Libres.

Cette seconde étape est conditionnée par la création de la pénétrante sud et la voie de liaison Routhouan-Paramé.

II.7. Voie de liaison Croix-Désilles – le Pont

1 - le contexte

a- le site

La frange orientale de l'agglomération est un des nouveaux quartiers urbains en devenir du plan local d'urbanisme.

L'aménagement d'une nouvelle voie de liaison entre le carrefour de la Croix-Désilles et le secteur du Pont permettra de créer une voie de desserte pour les nouveaux quartiers et de désenclaver le quartier de Rothéneuf.

b- les enjeux urbains

A l'interface des quartiers d'extension urbaine et des espaces agricoles, cette nouvelle voie sera la colonne vertébrale des nouveaux quartiers. La nouvelle voie va structurer le tissu urbain et créer le lien entre les quartiers et l'extérieur.

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

La voie de liaison Croix-Désilles – le Pont est une future voie urbaine. Elle aura la configuration d'un mail planté, accompagné de trottoirs et de pistes cyclables.

Le végétal participera à l'intégration de la voie et au cadrage de cette nouvelle infrastructure dans son futur environnement urbain.

Le plan de composition des quartiers s'appuiera sur le futur tracé de la voie de liaison. Les carrefours au sein de placette seront aménagés de façon à tisser des relations tant dans la perception

Ce nouveau maillage s'écarte du tracé de l'avenue Colette et de la rue du Bignon et du hameau de la haize, permettant de positionner la nouvelle voie au centre des nouveaux quartiers et de traiter la transition entre la limite urbaine actuelle et les futurs îlots.

Les objectifs sont au nombre de 3 :

- liaisonner le giratoire de la Croix-Désilles au secteur du Pont à Rothéneuf en cohérence avec le tissu urbain
- améliorer le traitement de carrefours dangereux
- améliorer la desserte des quartiers existants et futurs.

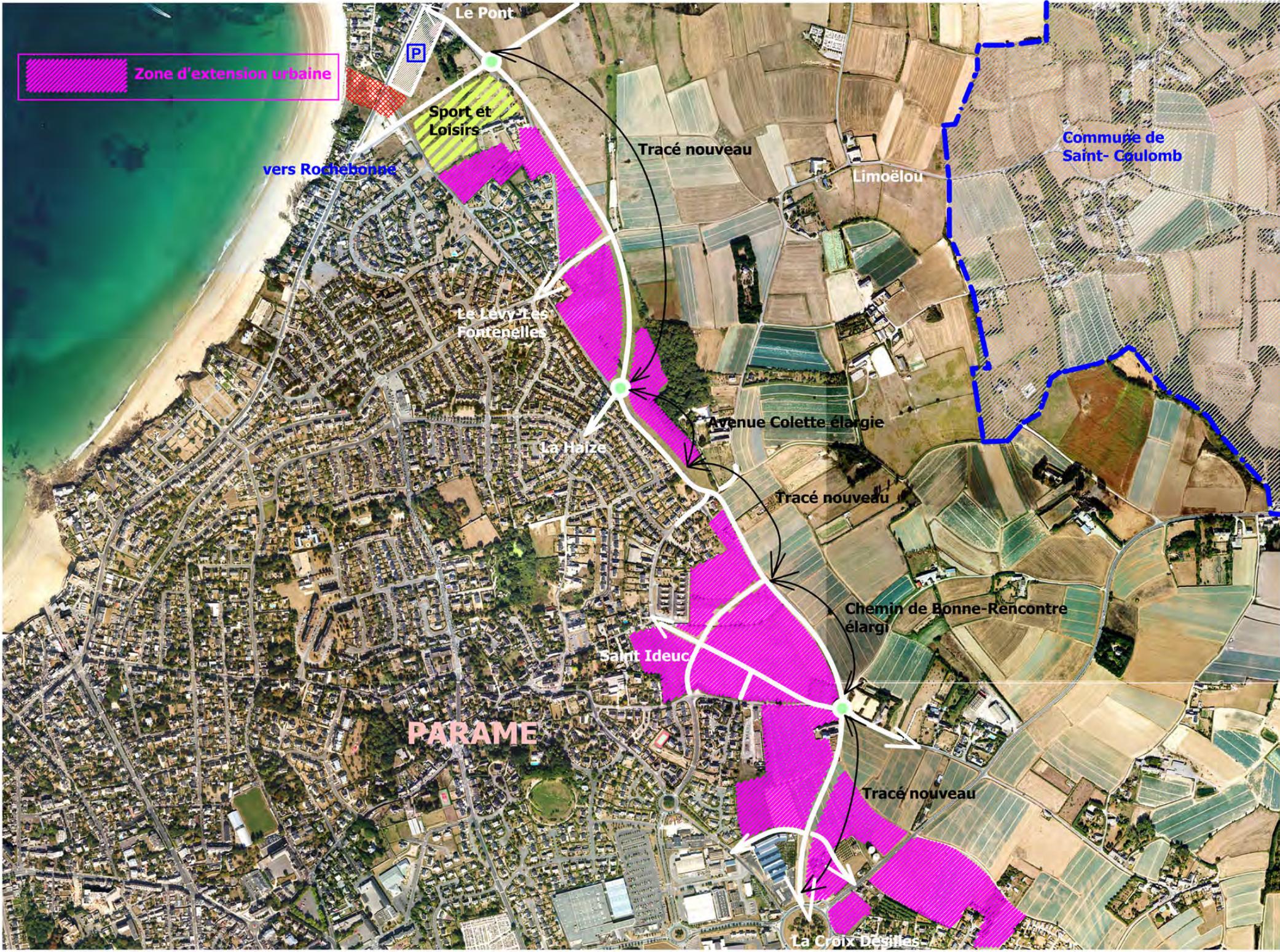
visuelle que dans les usages entre les quartiers d'habitation de part et d'autre.

Cette « avenue boisée » sera ponctuée de carrefours et de franchissements piétons et/ou réservés aux cyclistes.

Partant du giratoire de la Croix-Désilles, l'avenue aboutit au secteur du Pont. Un nouveau carrefour desservira le quartier de Rothéneuf et notamment la voie nouvelle sud du secteur de Rothéneuf.

D'autre part, le carrefour permettra d'accéder à l'avenue John Kennedy vers Rochebonne.

 Zone d'extension urbaine



La voie de liaison la Croix Desilles-Le Pont

II.8. La voie nouvelle sud de Rothéneuf

1 - le contexte

a- le site

Le sud du quartier de Rothéneuf est pressenti pour accueillir une extension modérée de l'urbanisation.

Le quartier de Rothéneuf est organisé le long de lignes parallèles au rivage. Le quartier s'est historiquement organisé le long du boulevard de Rothéneuf. Dans une période plus récente, des pavillons récents se sont implantés le long de la rue du commandant l'Herminier.

La voie nouvelle de Rothéneuf aura un tracé parallèle à la rue du commandant l'Herminier. Cette voie nouvelle sera la voie structurante le long de laquelle s'implanteront les futures constructions.

b- les enjeux urbains

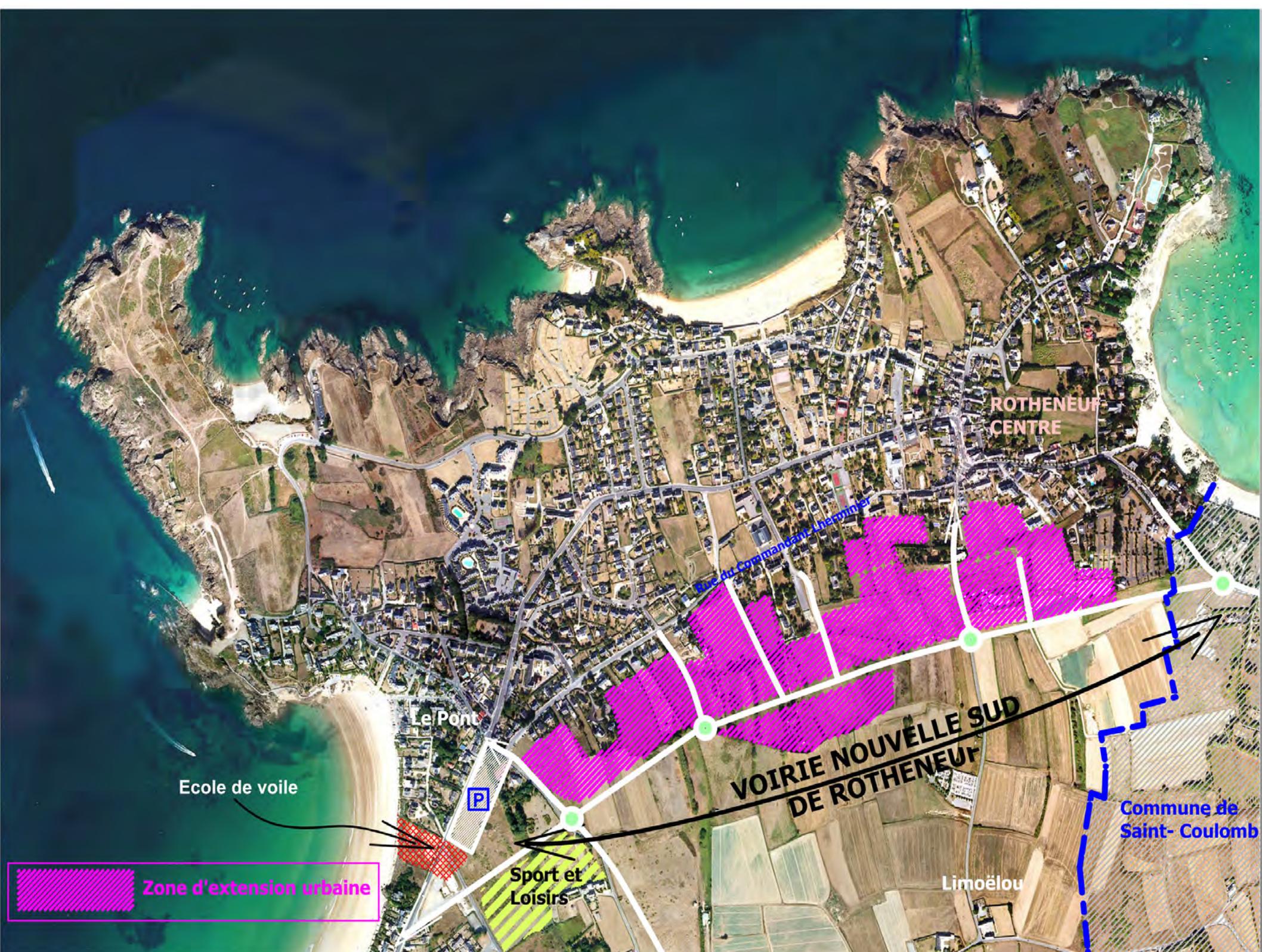
L'enjeu est de créer une trame dans laquelle viendra prendre place l'extension naturelle du quartier de Rothéneuf. Cette trame s'appuiera sur les lignes de force du site, parallèles à l'armature de l'urbanisation existante.

Par l'urbanisation cohérente d'une strate nouvelle le long d'une nouvelle avenue, l'objectif est d'une part de définir les

caractéristiques d'une nouvelle voie de liaison entre les secteurs littoraux de Paramé et l'ouest de la communauté d'agglomération et d'autre part de limiter de façon définitive l'urbanisation de Rothéneuf.

En effet, la vocation de cette nouvelle avenue peut ainsi répondre à trois souhaits :

- améliorer la fluidité du trafic dans Rothéneuf en délestant la circulation touristique du boulevard de Rothéneuf,
- assurer la desserte de la future zone d'extension urbaine et créer un maillage entre la rue du commandant l'Herminier et la nouvelle avenue.
- relier directement l'avenue John Kennedy à cette nouvelle avenue afin de réduire les trafics du carrefour du Pont et favoriser le transit des migrations quotidiennes vers Rochebonne, la gare et intra muros.
- écarter la circulation de desserte locale de la zone littorale.
- conserver au carrefour du Pont sa seule vocation de desserte du quartier du Minihic et de l'espace naturel protégé de la pointe de la Varde.



Ecole de voile

Le Pont

P

Sport et Loisirs

ROTHENEUF CENTRE

VOIRIE NOUVELLE SUD DE ROTHÉNEUF

Limoëlou

Commune de Saint-Coulomb

Rue du Commandant Lherminier

Zone d'extension urbaine

2 - les orientations d'aménagement

a- modalités de mise en oeuvre

Le secteur sud de Rothéneuf sera aménagé le long du talweg. Notamment, les orientations d'aménagement du secteur prévoient l'aménagement d'un espace vert linéaire dévolu aux cheminements piétons et aux circulations douces.

La voie, aux caractéristiques urbaines, est bordée par un ourlet vert. Des placettes jalonnent la voie aux carrefours avec les voies transversales s'inscrivant dans le maillage de la trame viaire du hameau de Rothéneuf.

Ces placettes ponctuent l'avenue et participent à la modération de la vitesse sur la voie principale du futur quartier d'habitation.

b- calendrier prévisionnel

L'urbanisation du secteur sud de Rothéneuf est prévue à moyen terme. La voie sera aménagée lors de l'aménagement du site, à une échéance entre 5 et 10 ans.



III. l'aménagement des franges portuaires

III.1. Les franges nord et est du bassin Duguay-Trouin

1 - le contexte

a- le site

La frange nord du bassin Duguay-Trouin est occupée par des îlots urbains à vocation résidentielle ou hôtelière le long de la chaussée du Sillon.

Ce secteur est localisé à proximité de la cité historique et de la plage du Sillon.

La proximité du Palais du Grand Large (centre de congrès) et du casino ont conduit la chambre de Commerce et d'Industrie, concessionnaire du port, à construire un espace polyvalent capable de répondre au besoins en surface d'exposition ou de rassemblement pour des événements majeurs tels que Quai des Bulles, Etonnants Voyageurs ou les grands rassemblements nautiques (Québec – Saint-Malo, route du Rhum).

L'espace Duguay-Trouin est une halle d'exposition, d'une superficie de 5 000m², permettant l'organisation de salons professionnels.

Cet équipement est complémentaire du palais du Grand Large.

Dans la continuité de l'espace Duguay-Trouin se trouve une ancienne halle industrielle dont l'architecture est caractéristique de l'après-guerre. Cette halle, occupée par la société Comapêche, est partiellement reconvertie en bureaux pour le siège social de l'entreprise.

La frange est du bassin Duguay-Trouin est occupée par des entrepôts de stockage en bords à quai. Notamment, les silos attendent une future réaffectation.

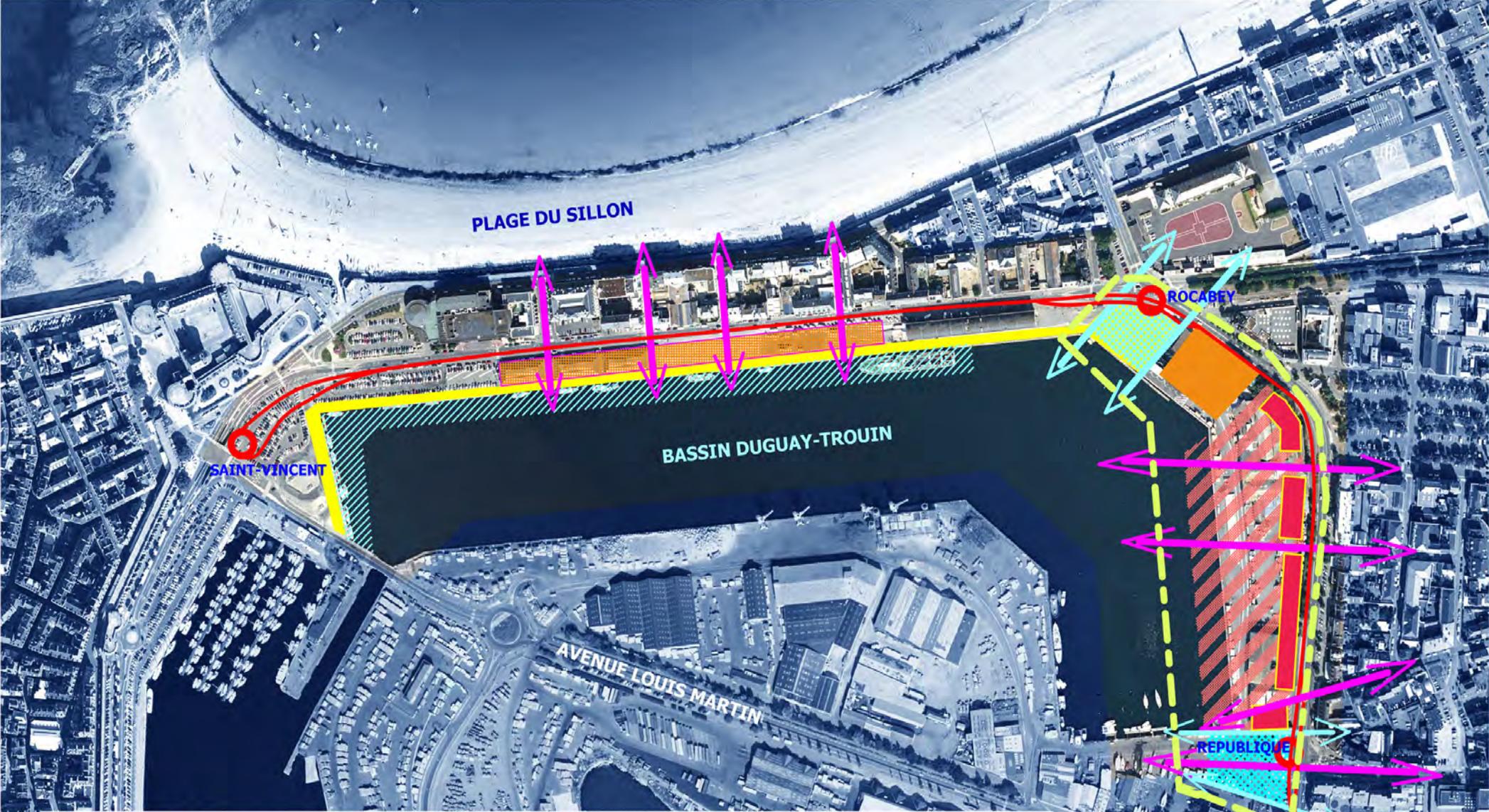
b- les enjeux

Saint-Malo présente la caractéristique d'avoir un complexe industrialo-portuaire au cœur de la ville, à l'interface de la cité intra muros, des pôles urbains de Saint-Servan et de Paramé et du pôle de renouvellement urbain Gare-Rocabey.

Les franges portuaires le long du bassin Duguay-Trouin sont à l'interface entre les activités portuaires et la ville. Il convient de travailler la transition entre les quartiers résidentiels et l'activité portuaire.

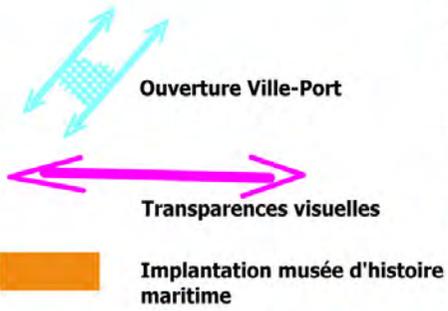
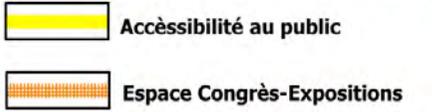
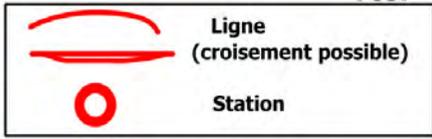
Le quai Duguay-Trouin constitue un lieu de mutation pour le port. L'espace Duguay-Trouin contribue à asseoir la vocation d'équipement lié au tourisme et aux manifestations de la frange nord.

En revanche, la frange Est doit conserver une vocation liée à la vie du port. Il est prévu d'y implanter des équipements liés à la réparation navale de plaisance



LEGENDE

TCSP



vers station TCSP sur pôle intermédiaire

2 - les orientations d'aménagement

a- principales affectations et orientations de programme

Poumon économique de la ville, le port est aussi un lieu stratégique pour son évolution économique. Les orientations d'urbanisme doivent permettre à ces espaces de s'adapter aux mutations économiques et accompagner les évolutions de la ville.

La création d'une ligne de transport en commun en site propre entre le pôle intermodal et la cité intra muros contribuera à accroître la fonction congrès et expositions du quai Duguay-Trouin. Cette montée en puissance peut s'accompagner d'une vocation occasionnelle comme « quai d'honneur » du quai Duguay-Trouin à l'occasion des cours de voiliers (route du Rhum) ou pour des voiliers traditionnels

L'objectif est de rendre accessible le bord à quai au public. Le quai Duguay-Trouin deviendrait la vitrine du monde maritime à Saint-Malo.

L'aménagement du quartier de Rocabey devrait s'accompagner de l'implantation sur le site de l'école de police d'équipements administratifs, à l'instar de la sous-préfecture.

A l'articulation entre le quartier Rocabey et le port, il est prévu de réaliser une place urbaine qui sera le prolongement du parvis de la future sous-préfecture. Cet espace public participera à l'articulation entre la trame orthogonale du quartier Rocabey et l'espace portuaire avec des vues sur le monde maritime.

Sur cette place pourrait être implanté le projet de musée d'histoire maritime.

L'objectif est d'ouvrir le port à la ville et de valoriser des transparences visuelles entre la ville et le port. Notamment, des perspectives pourraient être ménagées depuis le boulevard de la République et depuis l'avenue Jean Jaurès. Une transparence visuelle pourrait être ménagée dans le prolongement du boulevard Jean Jaurès, participant également à l'articulation entre la ville et le

port, dans la continuité de cette artère importante dans le trame viaire de la cité.

A l'interface avec l'avenue de la République, le port pourrait accueillir des chantiers de réparation navale et plaisance sur la partie est du bassin. Cette réaffectation du quai de Terre-Neuve pourrait s'accompagner de constructions avec des façades semi commerciales le long de l'avenue de la République.

Les constructions sur le côté ouest du boulevard de la République seront autorisées en maîtrisant la qualité architecturale des futures implantations le long du boulevard et en privilégiant une écriture homogène le long du boulevard. Cette réaffectation s'accompagne de l'aménagement du boulevard de la République et du quai Duguay-Trouin dans l'hypothèse d'un projet de T.C.S.P. entre la gare et la cité intra muros, avec une possibilité d'un arrêt desservant le quartier de Rocabey.

Ces orientations d'aménagement sont compatibles avec l'actualisation de la charte portuaire.

b- modalités de mise en oeuvre

Le P.L.U. va modifier la vocation des secteurs de franges portuaires. S'agissant du port d'intérêt national, les projets de restructuration ne peuvent être engagés que par l'Etat ou la Région et leur concessionnaire.

Toutefois, la mise en oeuvre d'un aménagement de la frange portuaire le long du boulevard de la République doit faire l'objet d'une réflexion approfondie et l'élaboration d'un schéma d'aménagement d'ensemble. Pour cette raison, le P.L.U. soumet la constructibilité de ces espaces à la réalisation d'un plan d'ensemble. C'est pourquoi, le P.L.U. crée une servitude au titre de l'article L.123-2-a sur ces espaces.

III.2. Les franges est des bassins Jacques Cartier et Bouvet

1 - le contexte

a- le site

Les franges est des bassins Jacques Cartier et Bouvet sont occupées par des espaces hétérogènes en marge du complexe industrialo-portuaire. Ces franges portuaires sont à requalifier et contribuent à donner une image désorganisée du port.

- Côté port, les emprises de la subdivision de l'Équipement avenue Franklin Roosevelt, les anciens locaux de la laiterie malouine, et les parcelles à l'ouest de la rue des Calfats constituent des possibilités d'extension de l'activité portuaire.
- Côté ville, les emprises de part et d'autre du boulevard des Talards et sur les emprises de l'ancienne voie portuaire désaffectée constituent des enjeux de renouvellement urbain.

2 - les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Quatre enjeux définissent le site Est du Port.

- 1) la création d'un axe industrialo portuaire dédié au port en utilisant l'axe Marion Dufresne, Hochelaga. Le projet de voie portuaire pourrait utiliser la rue de Rio de Janeiro pour rejoindre le rond-point Paul Véron
- 2) la vocation d'activité portuaire affichée de certains îlots urbains :
 - à la place du centre de l'équipement,

Ces secteurs sont classés en zone UP au titre du P.L.U.

- 3) la valorisation de sites portuaires à vocation urbaine ou portuaire :

b- les enjeux urbains

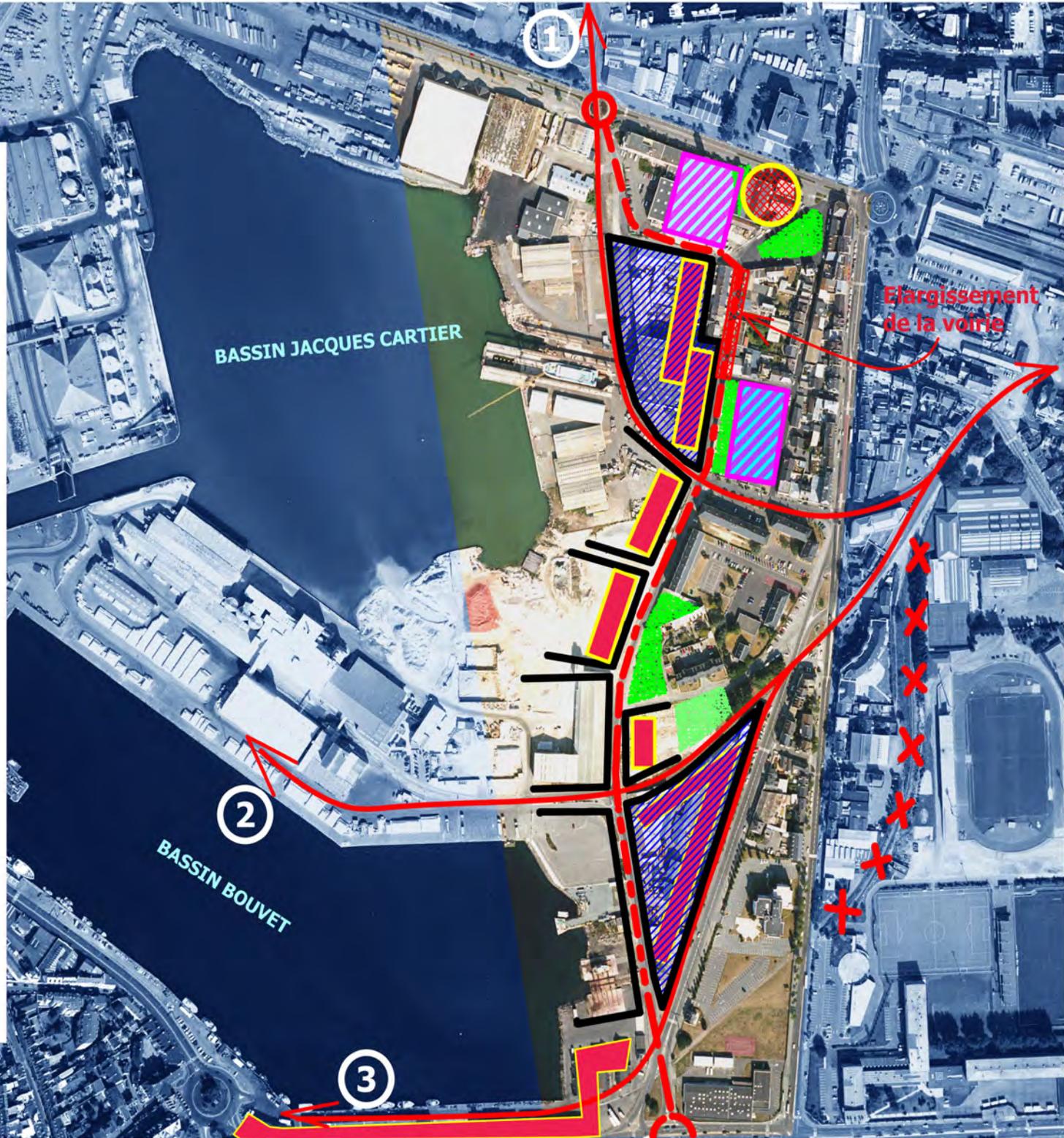
Le port a besoin de nouveaux terrains pour accompagner son développement et les objectifs définis dans l'actualisation de la charte portuaire et de nouvelles accessibilités pour le trafic routier. En parallèle, les espaces périphériques du port constituent des zones d'enjeux pour le renouvellement urbain. La suppression de la voie fret desservant le quai Bouvet rend disponible un foncier où les logements pourraient s'implanter, à proximité des équipements du complexe sportifs et des infrastructures scolaires.

L'affectation dans le domaine portuaire des franges portuaires permet de créer une voie de desserte portuaire desservant le complexe industrialo portuaire.

- le site du « Centre Civique » et de la place de l'Hermine.
- 4) Une étude à engager sur le site de la laiterie malouine (servitude L.123-2-a)

LEGENDE

-  Amélioration de la Desserte Portuaire
-  Desserte Ferroviaire
-  Desserte Ferroviaire sud à supprimer
-  Secteur d'Etudes
-  Secteur d'activités diversifiées
Extension des espaces portuaires
- 
-  Etude de tracé directeur
accompagnant le futur axe
lourd
-  Qualification du traitement
architectural
-  Végétalisation de la limite
Ville-Port
-  Centre civique



b- modalités de mise en oeuvre

Le projet vise à

- l'amélioration de la desserte portuaire
 - par la création d'un axe routier lourd à vocation portuaire (nouvelle desserte)
 - par le maintien des 3 axes ferroviaires ① ② ③ et l'abandon du tracé sud
Une voie ferrée pourrait être positionnée le long du boulevard Roosevelt pour une desserte éventuelle du quai Bouvet.
- l'extension des espaces portuaires et la valorisation du traitement architectural de la frange portuaire en vis-à-vis des zones résidentielles
 - la végétalisation de la limite ville-port
 - la requalification du centre civique et affectation à un usage portuaire ou d'intérêt général associé au projet Gare-République.
- la requalification sous la forme d'un secteur d'activité diversifié en relation avec l'activité portuaire de s emprises de l'ancienne laiterie malouine

Ces orientations pourraient être inscrite dans la réalisation d'un schéma d'urbanisme portuaire visant à une simplification à terme de la lecture des îlots portuaires, des circulations et usages.

III.3. Les franges ouest et sud des bassins Vauban et Bouvet

1 - le contexte

Les franges ouest et sud des bassins Vauban et Bouvet sont à l'interface directe avec les façades urbaines de Saint-Servan et intra muros. Les quais du Val et Trichet sont affectés à l'activité pêche avec la criée et les locaux des mareyeurs.

Les terminaux du Naye et de la Bourse participent à l'activité passagers du port de Saint-Malo. Plus d'un million de passagers

transitent chaque année par le Port de Saint-Malo à destination ou en provenance de Grande-Bretagne, d'Irlande, de Jersey ou de Guernesey, ce qui le place parmi les premiers ports français. L'avant-port de Saint-Malo est doté de deux terminaux ferries : le terminal du Naye et le terminal de la Bourse.

2 - les orientations d'aménagement

L'essentiel du trafic se concentre désormais sur le terminal du Naye. Véritable porte de Saint-Malo sur le large, il convient de privilégier le développement du port routier.

Pour ce faire, il convient de poursuivre une réflexion sur l'amélioration du traitement du carrefour du Naye pour assurer la fluidité du trafic.,

Côté Saint-Servan, il convient de qualifier le traitement, du quai de Trichet et de maintenir des cônes de vue de la ville sur le port. Un aménagement qualitatif de ces espaces doit être envisagé en partenariat avec la ville de Saint-Malo et la C.C.I.

Un travail de requalification des franges urbaines le long du Quai du Val est à envisager pour valoriser une façade urbaine pour Saint-Servan, en remplacement des emprises artisanales disparates.

On peut envisager la construction d'une façade urbaine avec une vocation habitat. Cette nouvelle façade urbaine permettrait de réconcilier le port et la ville qui se tournent le dos à cet endroit.



LEGENDE

-  Traitement qualitatif
Quai de Trichet
-  Traitement architectural

Traitement des accès

BASSIN BOUVET

BASSIN VAUBAN

Intégration en zone urbaine



IV .les secteurs de **réhabilitation** et de **restructuration**

A- Les secteurs de remodelage urbain

Les secteurs de remodelage urbain présentés dans ce document sont des secteurs répondant aux objectifs de renouvellement urbain définis dans le projet d'aménagement et de développement durable.

Pour ces secteurs, le P.L.U. définit :

- a. Pour les zones à vocation résidentielle déjà construite des servitudes au titre de l'article L.123-2-a permettant de limiter la construction dans l'attente de l'approbation d'un projet global.
- b. Pour les zones non totalement aménagées ou desservies, un zonage 1AU.

Les secteurs de renouvellement urbains abordés dans le dossier d'orientations d'aménagement sont les secteurs suivants :

- A.01 - secteur EDF – caserne de Rocabey
- A.02 - Aristide Briand – le Clos Cadot
- A.03 - Le Plateau des Anglais
- A.04 - Z.A.C. Gare-République
- A.05 - La Vallée
- A.06 - Les serres de Lorette

B- Les nouveaux secteurs d'aménagement

Les nouveaux secteurs d'aménagement correspondent à des secteurs limités destinés à être ouverts à l'urbanisation.

C'est dans ces zones que s'effectue l'essentiel des extensions urbaines en complément des secteurs à restructurer évoqués au paragraphe précédent.

Les secteurs de développement urbain seront classés en zone AU. L'article R.123-6 du code de l'urbanisme précise en effet que peuvent être classés en zone AU les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Le plan local d'urbanisme de Saint-Malo contiendra deux types de zones à urbaniser :

a) **les zones disposant des équipements primaires d'infrastructures : les zones 1AU**

Les constructions y seront autorisées soit :

- lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble,
- au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement

Ces zones sont intitulées 1AU. La dénomination des zones sera du type 1AU X. Dans ces zones seront appliquées les règles de la zone UX correspondante après approbation des documents d'urbanisme précisés dans le règlement de la zone AU.

Par exemple, la zone 1AUEe est une future zone d'habitation dont le règlement est celui de la zone UEe.

b) **les zones ne disposant pas d'équipements publics en périphérie de capacité suffisante : les zones 2AU**

L'ouverture à l'urbanisation de ces zones est subordonnée à une modification ou à révision du P.L.U.

Ces zones sont intitulées 2AU. Les zones 2AU sont des zones à urbaniser, sans C.O.S., dont l'affectation n'est pas définie.

Les zones 2AU_A sont des zones à urbaniser, sans C.O.S., à vocation future d'activités.

Les orientations d'aménagement définissent pour chaque zone les objectifs d'aménagement et le programme. Il précise pour chaque nouveau secteur :

- les mesures de nature à assurer la préservation des paysages,
- les conditions d'aménagement des entrées de Ville ou voies structurantes,
- les actions de nature à assurer la sauvegarde de la mixité des quartiers futurs,
- les caractéristiques et le traitement des rues, sentiers piétonniers,
- le programme prévisionnel,
- les moyens pour mettre en œuvre ces objectifs.

Les nouveaux secteurs d'aménagements présentés dans ce document sont les suivants :

- B.01 - Le Pont – Rothéneuf
- B.02 - La Haize – La Bastille
- B.03 - Saint-Ideuc
- B.04 - Bonne Rencontre
- B.05 - La Croix Désilles Nord
- B.06/07 - Rond-Point Croix Désilles et Croix Désilles Est
- B.08 - La Fontaine aux Pèlerins – Le Pont Robert
- B.09 - Le Petit Paramé – Les Marettes
- B.10 - Les Ormeaux – La Caillebotte
- B.11 - La Montagne Saint-Joseph – La Vigne
- B.12 - La Croix Chemin – Mondésir
- B.13 - Frotu
- B.14 - La Janais
- B.14 - La Boudeville
- B.15 - Blanche Roche
- B.16 - La Herviais – Le Point du Jour
- B.17 - Eglise Château-Malo Paul Cézanne
- B.18 - Château-Malo Nord-Est
- B.19 - Château-Malo Claude Monet

A- Les secteurs de remodelage urbain

A.01 - secteur EDF – caserne de Rocabey

1 - Contexte

a- le site

Electricité de France possède un site d'environ 4 500 m² situé le long de la chaussée du Sillon.

L'îlot EDF est délimité :

- au nord, par la chaussée du Sillon, avec une façade sur la Grande Plage et la Manche,
- à l'est, par la rue Vercel,
- au sud, par la rue Hippolyte de la Morvonnais,
- à l'ouest, par la rue Charles Cunat.

Le site est occupé en partie par l'agence commerciale et par des bureaux EDF. La société souhaite valoriser ces terrains, en cohérence avec le développement engagé par la ville de Saint-Malo sur le quartier Rocabey.

La caserne de Rocabey est un témoin de l'histoire du quartier de Rocabey. Elle abritait le 47°RI avant d'accueillir une école de la Police nationale du Ministère de l'Intérieur.

Cette emprise de 38 000 m² environ est délimitée par le boulevard Théodore Botrel et les rues Vercel, Hippolyte de la Morvonnais et du calvaire conserve un potentiel de renouvellement urbain dans la continuité des projets menés à bien dans le cadre de la Z.A.C. Rocabey – Théodore Botrel.

b- les enjeux urbains

Le site EDF est un site technique qui ne participe pas à l'animation de la Chaussée du Sillon. Le renouvellement de ce site constitue une opportunité de renforcer la qualité urbaine d'une promenade, vitrine de l'agglomération malouine.

Le site de la caserne de Rocabey est pressenti pour accueillir deux équipements majeurs :

- la sous-préfecture de l'arrondissement de Saint-Malo, actuellement localisée dans des locaux intra muros,
- l'Hôtel de Police de Saint-Malo.

Ces deux équipements renforceront la centralité du quartier de Rocabey, dont la ville participe au renouvellement avec la reconstruction des halles et la construction prochaine d'une maison de la famille.

Face à la future sous-préfecture pourrait s'implanter le projet de musée d'histoire maritime.

De part sa nature, la caserne de Rocabey forme un îlot structuré par une enceinte. Il convient de conserver les alignements de structure urbaine formée par la clôture. Le portail et le mur d'enceinte participent à structurer le boulevard Théodore Botrel et le carrefour avec le boulevard de la République.

Le quartier de Rocabey s'est développé sur une trame orthogonale avec des îlots d'une largeur moyenne de 100 mètres.

Formant un quadrilatère d'une longueur d'environ 300 mètres, l'enjeu réside dans le travail de jonction que ce nouveau morceau de ville va opérer avec son environnement, notamment :

- constituer un front bâti en bordure du boulevard Théodore Botrel,
- recréer une trame dont les axes référents seront alignés sur les rues Jocet et de la Piperie, donnant au boulevard Théodore Botrel une ouverture virtuelle sur la chaussée du Sillon,
- conserver les éléments architecturaux les plus intéressants, de façon à inscrire le projet d'urbanisation dans la mémoire du lieu et structurer un quartier en devenir.



Plan de Situation

A.01

secteur EDF-caserne de Rocabey

Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le projet de renouvellement du site EDF du Sillon envisage la programmation d'environ 60 logements et d'un complexe hôtelier.

Le projet urbain de la caserne de Rocabey prévoit l'implantation de la sous-préfecture et de l'Hôtel de Police, en complément de l'école de Police déjà en activité.

Equipement public à l'échelle du pays de Saint-Malo, la sous-préfecture sera implantée à l'angle du boulevard Théodore Botrel, du quai Duguay Trouin et du boulevard de la République, structurant un carrefour important.

La future sous-préfecture s'ouvrira sur un vaste parvis qui se prolongera par une place urbaine vers le bassin Duguay-Trouin. Sur cette place pourrait être implanté le projet de musée d'histoire maritime.

b- composition urbaine

L'urbanisation du site EDF créera un front urbain animé sur la chaussée du Sillon, avec un épannelage dans la continuité des immeubles mitoyens mais traité partiellement en retrait de l'alignement actuel, de façon à créer une rupture urbaine.

La composition urbaine du projet de renouvellement de la caserne s'articule suivant des axes référents dans l'alignement des rues Jocet et de la Piperie.

Ces deux axes s'articulent avec la trame du quartier de Rocabey : les rues Hamon et Jouanjan.

La nouvelle trame forme des îlots et détermine l'axe de composition du bâti :

- le long du boulevard Théodore Botrel,
- le long de la rue Vercel,
- le long de la rue Hippolyte de la Morvonnais, dans l'alignement des bâtiments existants,
- en bordure de la rue du Calvaire.

Le prolongement de la rue de la Piperie sera construit de part et d'autre, fermant les îlots. Au contraire, le prolongement de la rue Jocet ne sera pas construit, conservant une ouverture virtuelle sur le cœur d'îlot.

A l'image des places d'armes existantes, les cœurs d'îlots seront conservés dégagés, avec éventuellement un traitement paysagé.

Une perspective monumentale sera conservée dans l'axe de la porte actuelle de la caserne, vers le bâtiment conservé.

Les éléments patrimoniaux, à l'instar du casernement situé autour de la place d'arme seront réaffectés.

Les nouvelles constructions s'intégreront dans le vélum du quartier, avec un épannelage maximum égal à R+5).

c- modalités de mise en œuvre

Le secteur EDF Sillon est classé en zone UCa (zone urbaine centrale dense dont le coefficient d'occupation du sol autorisé est égal à 2,5). Le secteur de la caserne est classé en secteur UEa (zone urbaine équipée de densité moyenne dont le coefficient d'emprise au sol est plafonné à 0,6 et le C.O.S. maximal est égal à 1,5).

A.02 - Aristide Briand – le Clos Cadot

1 - Contexte

a- le site

Le secteur du Clos Cadot s'est urbanisé dans la première moitié du 20^e siècle. Au sein d'une trame tenue par l'avenue de Moka et l'ancien chemin des Cosnes s'est juxtaposée des activités industrielles, des logements ouvriers et des équipements.

Le secteur EDF Aristide Briand correspond à l'emplacement des anciens gazomètres. Les installations de l'usine à gaz ont laissé place à des installations techniques d'EDF-GDF et à des bureaux.

Le site EDF-GDF est intéressant par la présence des anciens bâtiments administratifs comme témoignages de l'architecture industrielle du début du 20^e siècle le long de l'avenue Aristide Briand. Cette architecture est également présente dans les pavillons du quartier des Cottages à proximité.

Outre les constructions originelles, le site Aristide-Briand comprend plusieurs constructions plus ou moins récentes construites au fur et à mesure des besoins de EDF-GDF.

Par ailleurs, on notera l'existence au nord-est de la parcelle de logements de fonctions à l'architecture intéressante et de jardins ouvriers partiellement à l'abandon.

Mitoyens des emprises EDF-GDF, la société Loncle est une société de constructions métalliques. La majeure partie de l'emprise, d'une superficie d'environ 25 000 m² est délimitée :

- au sud par l'avenue Aristide Briand,
- à l'ouest par l'emprise EDF-GDF,
- au nord par la rue de la Fontaine au Bonhomme,
- à l'est, par l'ancienne voie ferrée portuaire nord.

Le site Loncle est desservi par l'ancienne voie portuaire nord par un embranchement particulier.

L'ancienne voie portuaire nord desservait le quai Duguay Trouin depuis le faisceau ferroviaire du Plateau des Anglais. Des emprises industrielles sont localisées le long de cette voie ferrée, dont la Z.A.C Rocabey - Théodore Botrel traite la suppression dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain.

Au nord de l'entreprise Loncle, sur le site du Clos Cadot, est implantée l'entreprise Billon. Cette entreprise spécialisée en imprimerie occupe la majeure partie de l'îlot délimité par l'avenue du Clos Cadot, l'avenue Waldeck Rousseau et l'ancienne voie portuaire nord.

b- les enjeux urbains

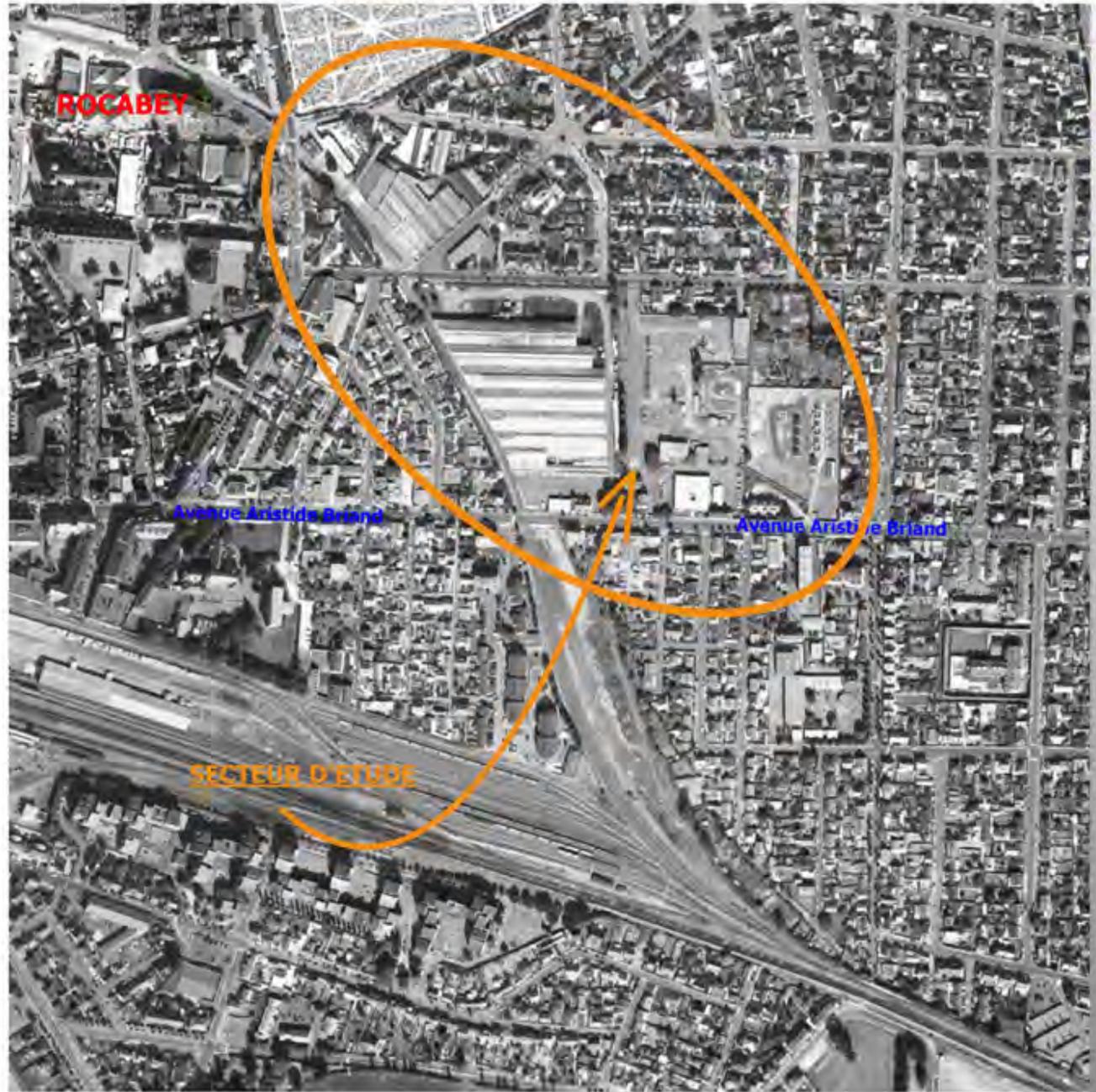
Le secteur Aristide Briand – le Clos Cadot est un secteur d'enjeu pour la politique de renouvellement urbain.

Le transfert des activités d'EDF-GDF est programmé. En revanche, rien ne s'oppose aujourd'hui à la poursuite des activités des entreprises Loncle et Billon.

Toutefois, il convient de réfléchir à l'aménagement à long terme du site dans son ensemble, de façon à prévoir une trame générale et un parti fort pour ce morceau de ville potentiel.

L'enjeu est de retisser une trame viaire dans la continuité des plans d'extension de la première moitié du 20^e siècle.

Le dessin d'une nouvelle trame contribuera à structurer une façade urbaine sur l'avenue Aristide Briand en symétrie du projet sur le Plateau des Anglais et à créer des îlots où prendront place des logements diversifiés, autour d'une nouvelle avenue, axe majeur du renouvellement urbain de ce quartier.



A.02

Aristide Briand-le Clos Cadot

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Les deux secteurs du Clos Cadot et Aristide Briand sont destinés à un renouvellement urbain important de ce secteur central de l'agglomération après transfert des trois activités principales qui s'y trouvent.

Le transfert de la première entreprise EDF-GDF est programmé pour 2004.

Ce renouvellement urbain permettra de répondre à quatre enjeux importants de ce quartier :

- 1) accroître son caractère de centralité et résidentiel en offrant une programmation ambitieuse de logements ;
- 2) créer un nouveau boulevard, axe secondaire important participant à la desserte des secteurs du Sillon et de l'Intra-Muros ;
- 3) offrir la possibilité d'accueil d'équipements publics structurants.

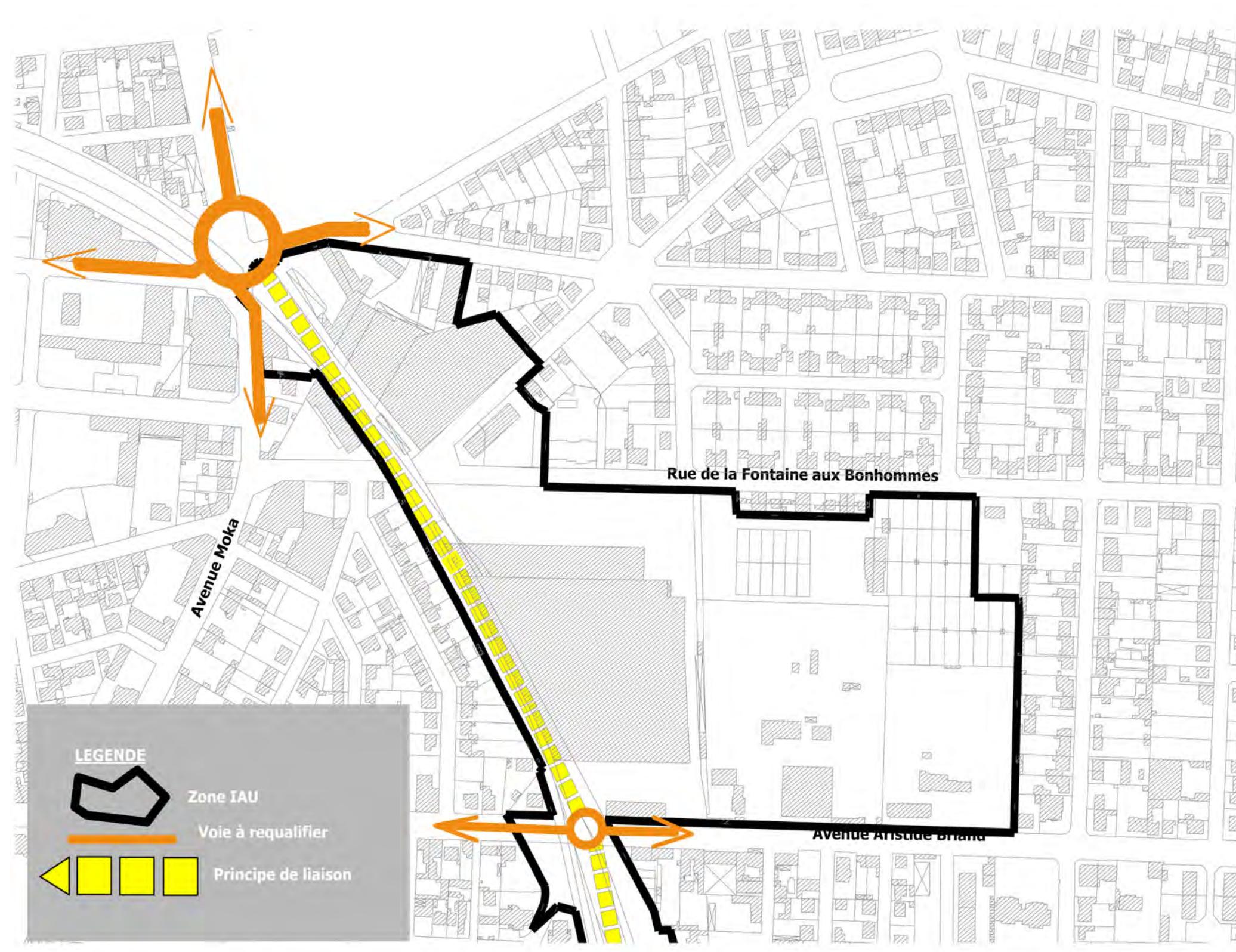
b- composition urbaine

Ce secteur Clos Cadot – Aristide Briand est construit le long d'une nouvelle avenue plantée, axe secondaire de large dimension constituant un nouveau référent de l'armature urbaine de la ville. Une largeur de 20 à 25 mètres sera nécessaire pour créer ce nouvel espace.

c- modalités de mise en oeuvre

La mise en œuvre de ce projet dont les parcelles sont classées en zone 1AUC nécessite :

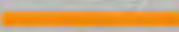
- l'élaboration d'un secteur de plan de masse qui permettra de définir la volumétrie du futur quartier
- l'approbation d'un PAE pour assurer le financement des équipements publics



LEGENDE



Zone IAU



Voie à requalifier



Principe de liaison

Rue de la Fontaine aux Bonhommes

Avenue Aristide Briand

Avenue Moka

A.02 Aristide Briand-le Clos Cadot
Esquisse d'aménagement possible

A.03 - Le Plateau des Anglais

1 - Contexte

a- le site

Encadré au nord par l'avenue Aristide Briand et au sud par le faisceau ferroviaire principal de la gare de Saint-Malo, le Plateau des Anglais est une emprise ferroviaire correspondant à des anciennes voies de stockage le long des anciennes installations des Moulins Burgot.

La disparition de ces installations et la suppression de la voie de port nord (secteur Rocabey) posent la question du devenir à moyen terme de ces emprises dont les seuls usages ferroviaires sont la desserte de l'entreprise Loncle et au sud le quai militaire.

Ces emprises sont bordées à l'est et à l'ouest par des quartiers d'habitat pavillonnaire au plan orthogonal. Les deux quartiers existants tournent le dos aux emprises ferroviaires.

b- les enjeux urbains

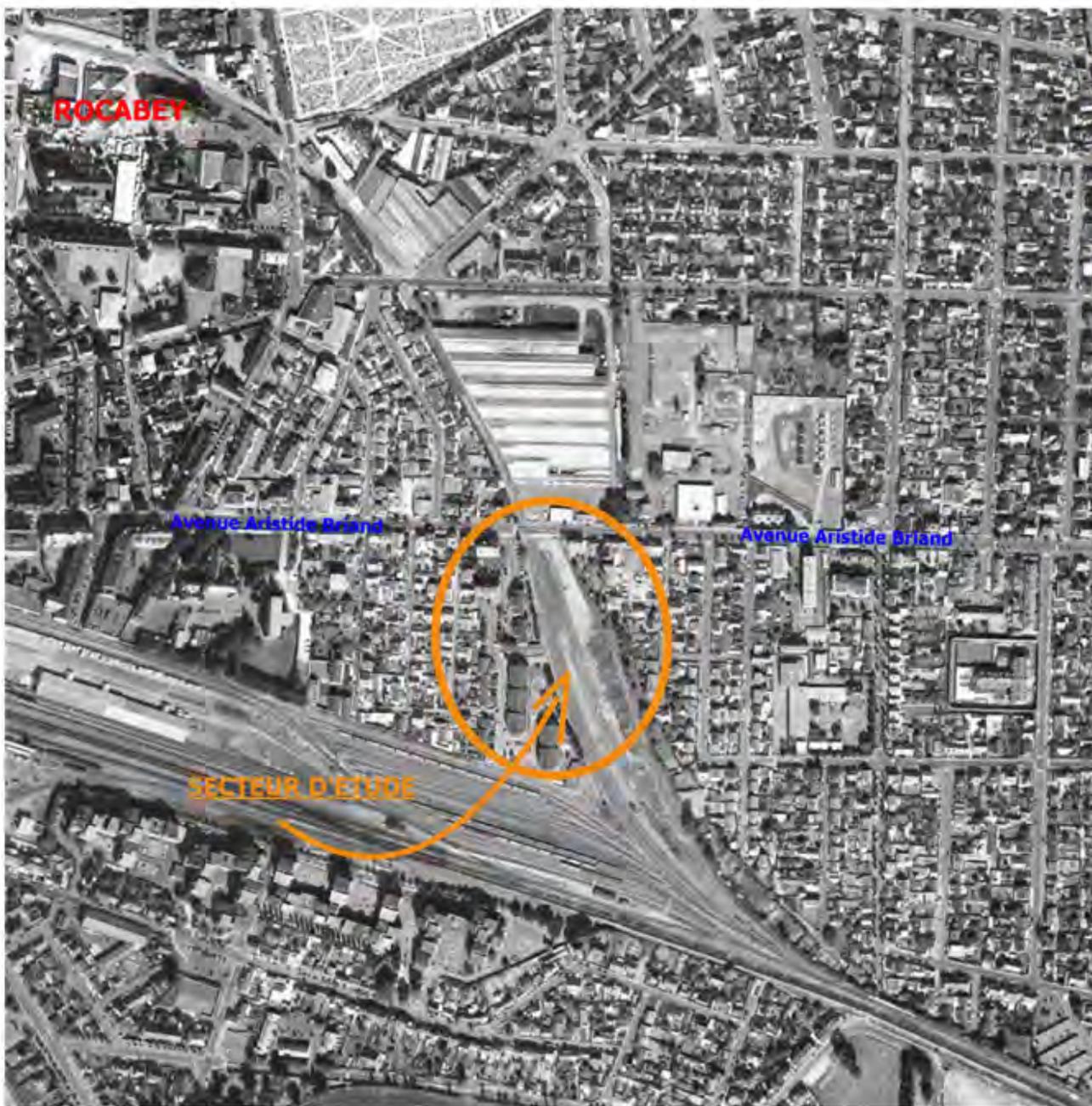
A l'instar du quartier de Rocabey libéré de l'emprise de la voie de port nord, l'enjeu pour le Plateau des Anglais est de reconquérir au profit de l'habitat un site en cœur de ville laissé vacant.

De part et d'autres de l'avenue Aristide Briand, des emprises à vocation d'activités offrent des possibilités de renouvellement urbain. Ces différents projets permettent de redessiner une façade urbaine à un axe majeur dans la composition de la ville de la fin du 19^e siècle.

Le projet urbain sur le plateau des Anglais doit répondre à plusieurs objectifs :

- créer une façade urbaine et un carrefour structurant sur l'avenue Aristide Briand,
- créer une trame dans la continuité des quartiers pavillonnaires existants,
- assurer la possibilité d'implantation de logements diversifiés.
- assurer un maillage entre les quartiers situés de part et d'autre.

Le secteur du Plateau des Anglais est longé par la faisceau ferroviaire où pourrait prendre place un projet de T.C.S.P. entre le parking Paul Féval et la cité intra muros. Un arrêt pourrait desservir le quartier dans l'alignement de la voie principale projetée.



A.03

Plateau des Anglais

Plan de Situation

Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le projet du Plateau des Anglais est de proposer d'accompagner le renouvellement autour de la gare en ouvrant à l'urbanisation, soit par R.F.F., soit en confiant à un constructeur l'aménagement de ce futur quartier à vocation strictement résidentielle et qui assurera une mixité du logement locatif et du logement accession.

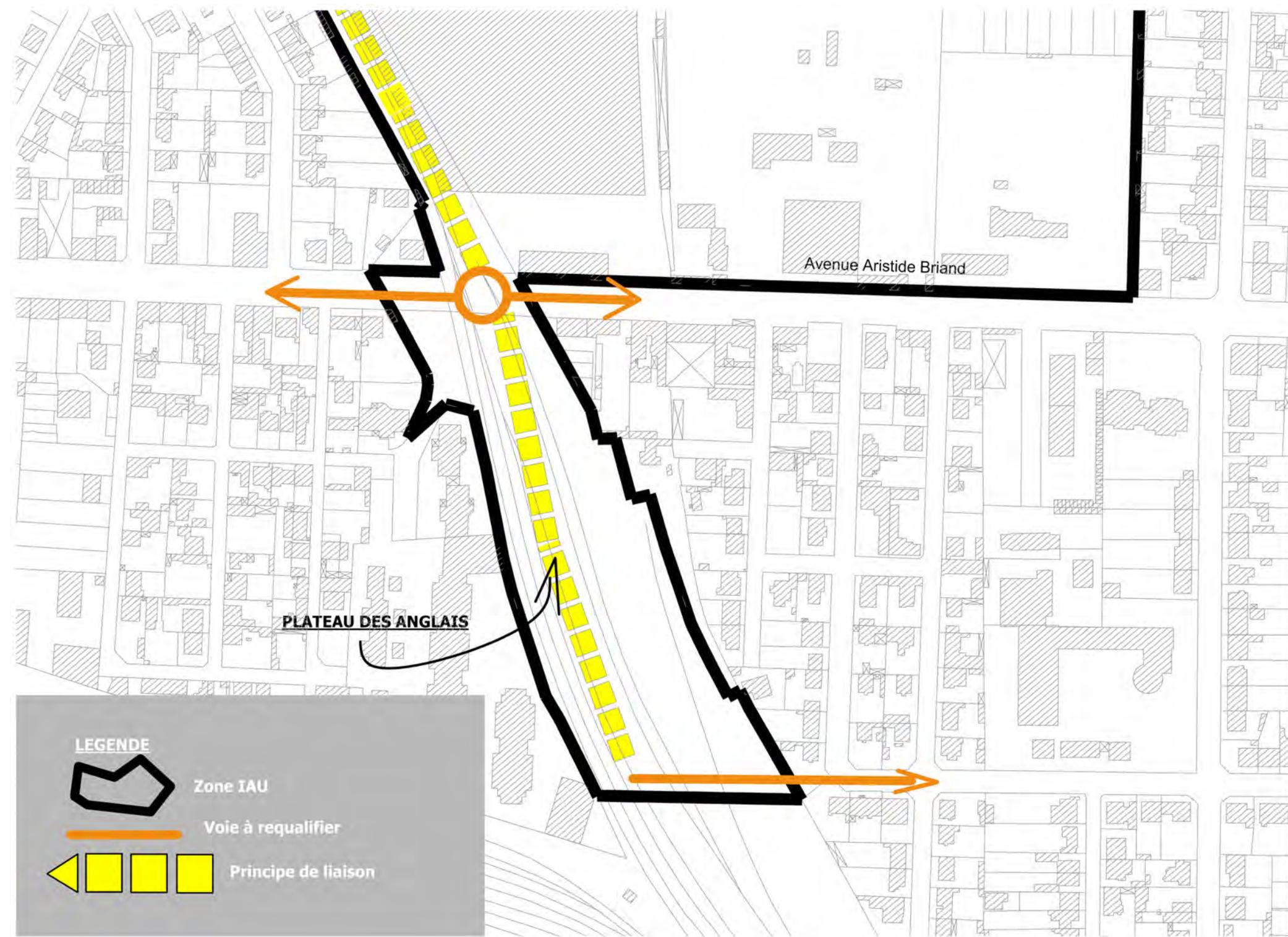
b- composition urbaine

Le principe de composition proposé consiste à construire une nouvelle avenue, accompagnant la trame orthogonale du quartier et

« gommant » la coupure ferroviaire. Cette avenue sera raccordée à l'est et à l'ouest aux quartiers d'habitat existants.

Le long de cette avenue, des collectifs de type R + 2 ou R + 3 constitueront un nouveau cadre du quartier, ouvert sur l'avenue Aristide Briand.

A un horizon non maîtrisé, une reconfiguration du faisceau frêt ou son déplacement sur le site de la Boudeville permettrait de relier cette nouvelle avenue à la voie de desserte nord du pôle interurbain de la gare.



Avenue Aristide Briand

PLATEAU DES ANGLAIS

LEGENDE

-  Zone IAU
-  Voie à requalifier
-  Principe de liaison

A.04 - Z.A.C. Gare-République

1 - Contexte

a- le site

Situé à l'interface des quartiers de Paramé, Saint-Servan et intramuros, le site s'étend sur cinq hectares environ.

Le site est délimité :

- à l'ouest par le boulevard des Talards, le rond-point de la Grande Hermine et le boulevard de la République,
- au sud par l'avenue de Marville,
- au nord par l'arrière des terrains qui bordent l'avenue Jean Jaurès,
- à l'est, par le faisceau ferroviaire.

Le site est centré sur la gare SNCF et ses équipements annexes (bâtiment voyageurs, hall fret, parcs de stationnement, locaux techniques...). L'inscription au contrat de plan Etat/Région 2000-2006 de l'électrification de la ligne ferroviaire Rennes/Saint-Malo, entérinant l'arrivée du T.G.V. constitue également un des éléments déclencheurs d'une réflexion pour l'aménagement du quartier Gare-République.

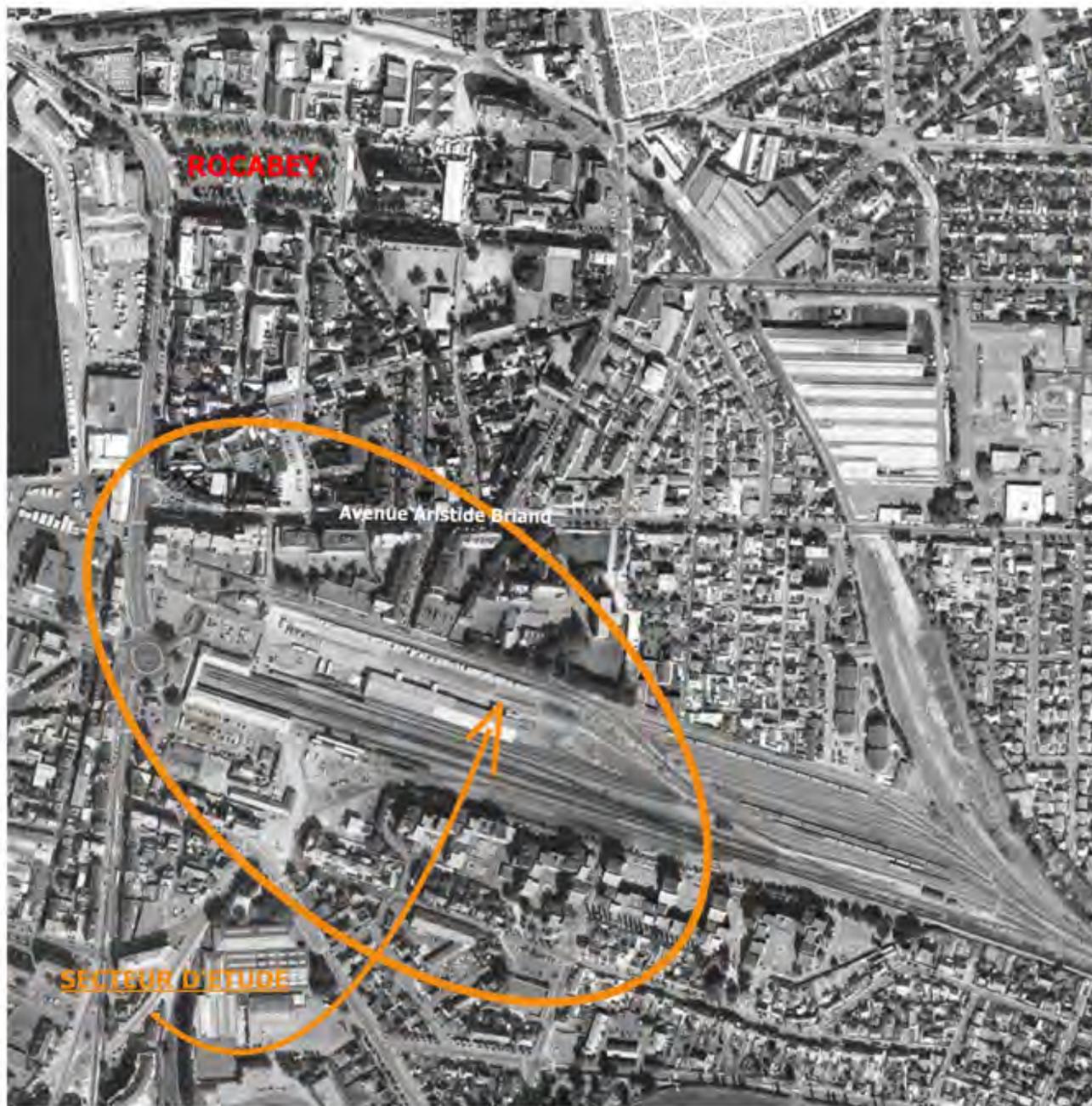
b- les enjeux urbains

Cette réflexion s'inscrit également dans la démarche du projet d'aménagement et de développement durable. La ville de Saint-Malo a notamment retenu deux objectifs fondamentaux :

- d'une part, privilégier une démarche de renouvellement urbain pour créer des logements et des équipements au cœur des pôles de vie de l'agglomération, de façon à limiter l'extension de l'agglomération au sein des espaces naturels,
- d'autre part, améliorer les déplacements et de privilégier les transports en commun et les modes de circulation douce.

Le projet d'aménagement Gare-République s'inscrit dans ces orientations stratégiques. Le programme de cette opération a pour objectif :

- créer une nouvelle gare SNCF répondant aux normes TGV, associée à un pôle multimodal urbain et interurbain,
- créer une nouvelle liaison nord-sud, entre l'avenue Aristide Briand et l'avenue de Marville dans un premier temps, puis se prolongeant vers le boulevard des Talards à une échéance plus lointaine,
- créer un nouveau quartier associant des logements, des commerces, des équipements et un espace public fédérateur.



Plan de Situation

Z.A.C Gare-République

A.04

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le projet retient plusieurs orientations :

- réalisation d'un nouvel axe Moka-Marville entre l'avenue Aristide Briand et l'avenue de Marville, se prolongeant par la suite vers le boulevard des Talards dans l'alignement de l'avenue Franklin Roosevelt
- réalisation d'un nouveau bâtiment voyageurs associé à un pôle intermodal (transports en commun interurbains, bus urbains, taxis, dépose-minute, stationnement de courte et longue durée, deux-roues, loueurs de voitures...)
- réalisation d'environ 300 logements plutôt orientés sur le logement familial (T3 et plus), dont 70 logements environ de logements sociaux,
- réalisation de bureaux à proximité de la gare et de l'axe Moka-Marville,
- réalisation d'un hôtel le long de l'axe Moka-Marville,
- réalisation sur l'esplanade d'un bâtiment culturel (médiathèque)
- réalisation d'un espace public majeur à l'échelle de l'agglomération avec un parvis pour le nouveau bâtiment voyageurs et une esplanade plantée.

b- composition urbaine

Le projet est composé suivant un axe est-ouest. Le nouveau bâtiment voyageurs est construit 260 mètres en amont par rapport à l'emplacement de l'ancien bâtiment voyageurs.

L'ancien bâtiment voyageurs est conservé et deux voies transversales nord et sud bordent une esplanade centrale. De part et d'autre seront construits les îlots nord et sud.

L'axe Moka-Marville borde l'esplanade à l'est. Il délimite le parvis de la gare autour duquel s'organise l'offre de transport.

L'organisation générale du site permet des vues longues :

- à l'ouest vers intra muros dans l'alignement de l'avenue Louis Martin,
- vers l'est, vers la montagne Saint-Joseph dans le prolongement des quais de la gare.

Le projet devra viser à une véritable qualité urbaine s'attachant à la composition d'ensemble de l'opération,, la qualité architecturale des bâtiments et de celle de traitement des espaces publics, ainsi que l'intégration de l'opération dans son environnement par le traitement des articulations avec les quartiers existants.

c- modalités de mise en oeuvre

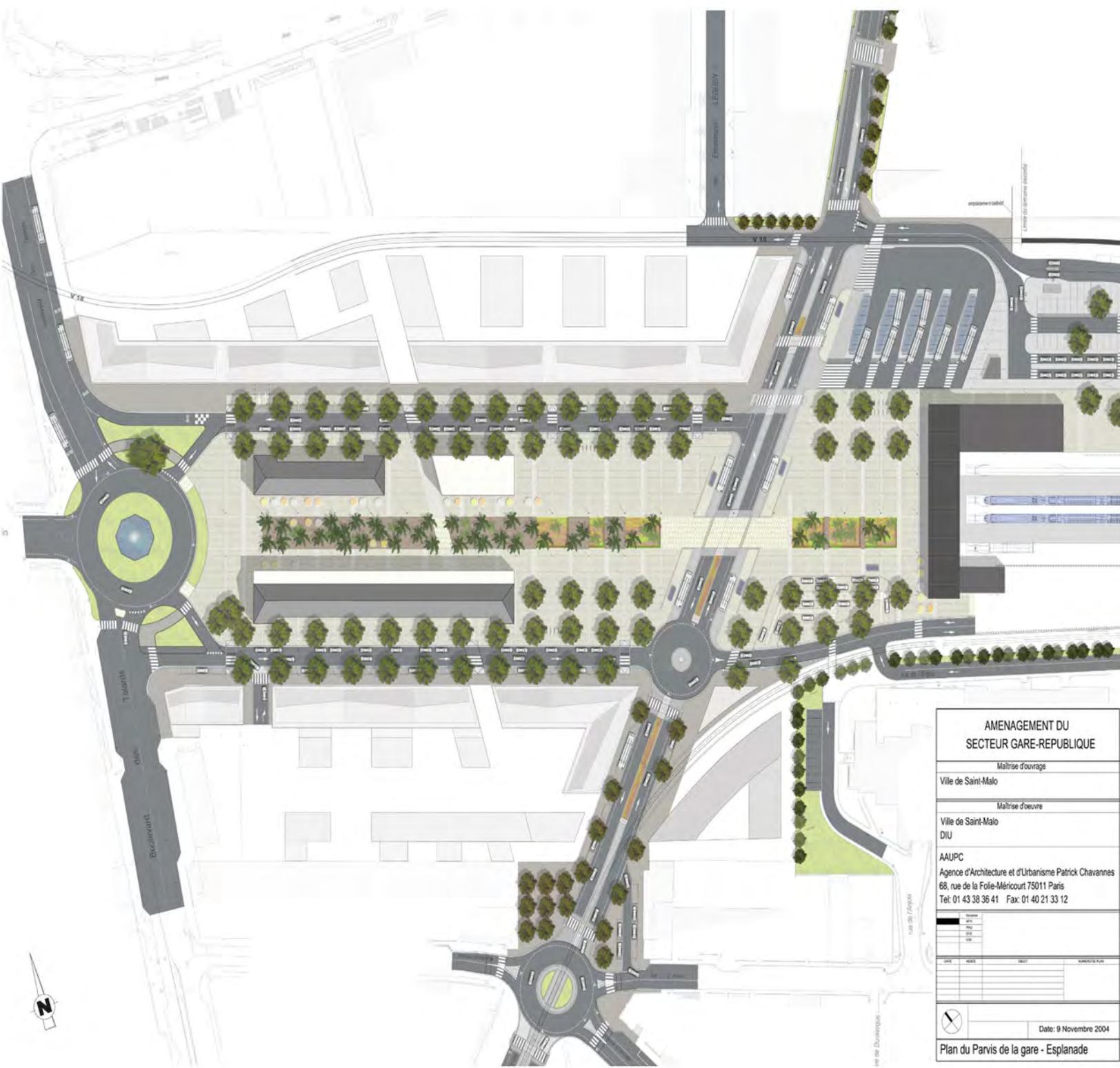
Le projet fera l'objet d'un plan de détail traduit sous la forme d'un plan de secteur de plan masse côté en trois dimensions. Cet outil constitue le moyen pour la collectivité de transcrire graphiquement les règles d'implantation des constructions et leur gabarit.

Le projet sera compris dans un périmètre de Z.A.C. et la collectivité mettra en oeuvre un programme d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) pour le financement des équipements primaires.

d- calendrier prévisionnel

Le 30 juin 2006, le parvis, ainsi que le nouveau bâtiment voyageurs, seront achevés.

La partie logement de l'opération débutera en 2007 pour prendre fin à l'horizon 2009-10 avec l'aménagement de l'esplanade centrale.



**AMENAGEMENT DU
SECTEUR GARE-REPUBLIQUE**

Maîtrise d'ouvrage
Ville de Saint-Malo

Maîtrise d'œuvre
Ville de Saint-Malo
DIU

AAUPC
Agence d'Architecture et d'Urbanisme Patrick Chavannes
68, rue de la Folie-Méricourt 75011 Paris
Tel: 01 43 38 36 41 Fax: 01 40 21 33 12

DATE	PROJ.	OBJET	NUMEROUS PLAN

Date: 9 Novembre 2004

Plan du Parvis de la gare - Esplanade



A.04 Z.A.C Gare-République
Plan masse du projet urbain

A.05 - La Vallée

1 - Contexte

a- le site

Le site de la Vallée est situé le long de l'avenue du Général de Gaulle. Le site est délimité

- au nord par la pôle d'animation Allende et le centre des musiques actuelles Omnibus,
- à l'ouest par la rue des Acadiens,
- au sud par la rue de la Hulotais et le centre d'entretien des transports urbains.

Le site est aujourd'hui sans affectation. Le site est occupé sur sa face ouest par l'emprise d'une ancienne boulangerie industrielle récemment acquise par la ville et au sud par la régie des bus.

b- les enjeux urbains

La ville de Saint-Malo souhaite amorcer le processus de résidentialisation de l'avenue du Général de Gaulle, d'une part en aménageant cet axe sous la forme d'un boulevard urbain et d'autre part en créant de part et d'autre des façades urbaines.

Dans cet esprit, il est prévu de créer un nouveau carrefour entre l'avenue du Générale de Gaulle et la rue de la Hulotais et la rue Guillaume Onfoy.

Ce nouveau carrefour permettra de desservir deux quartiers de logements. Il permettra de rétablir la continuité entre la rue de la Hulotais et la rue Onfoy. Cet axe constitue le tracé historique de l'ancienne voie de la cité d'Alet à Saint-Mélor des Ondes (ancien RD 2).

L'enjeu à une échelle plus locale est de satisfaire les besoins en stationnement du nouveau pôle des musiques actuelles, notamment les soirs de concert.



Plan de Situation

La Vallée

A.05

Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le programme pourrait associer un ou plusieurs programmes de logements à un complexe à vocation de loisirs et/ou de restauration et/ou tertiaire.

La partie sud affectée aux transports urbains est conservée dans l'immédiat.

b- composition urbaine

La première phase du projet a pour objectif la création d'un parking paysager le long de l'avenue du Général de Gaulle, à proximité du centre de musique actuelle.

La seconde phase s'appliquera à créer un nouveau front urbain le long de la rue des Acadiens répondant aux logements au nord de la rue.

Le cœur d'îlot pourra accueillir un programme de logements ou des locaux commerciaux ou de services, profitant d'une façade commerciale sur l'avenue.

Ces constructions participeront à animer l'avenue transformée en boulevard urbain. Les immeubles ne devront pas être des éléments

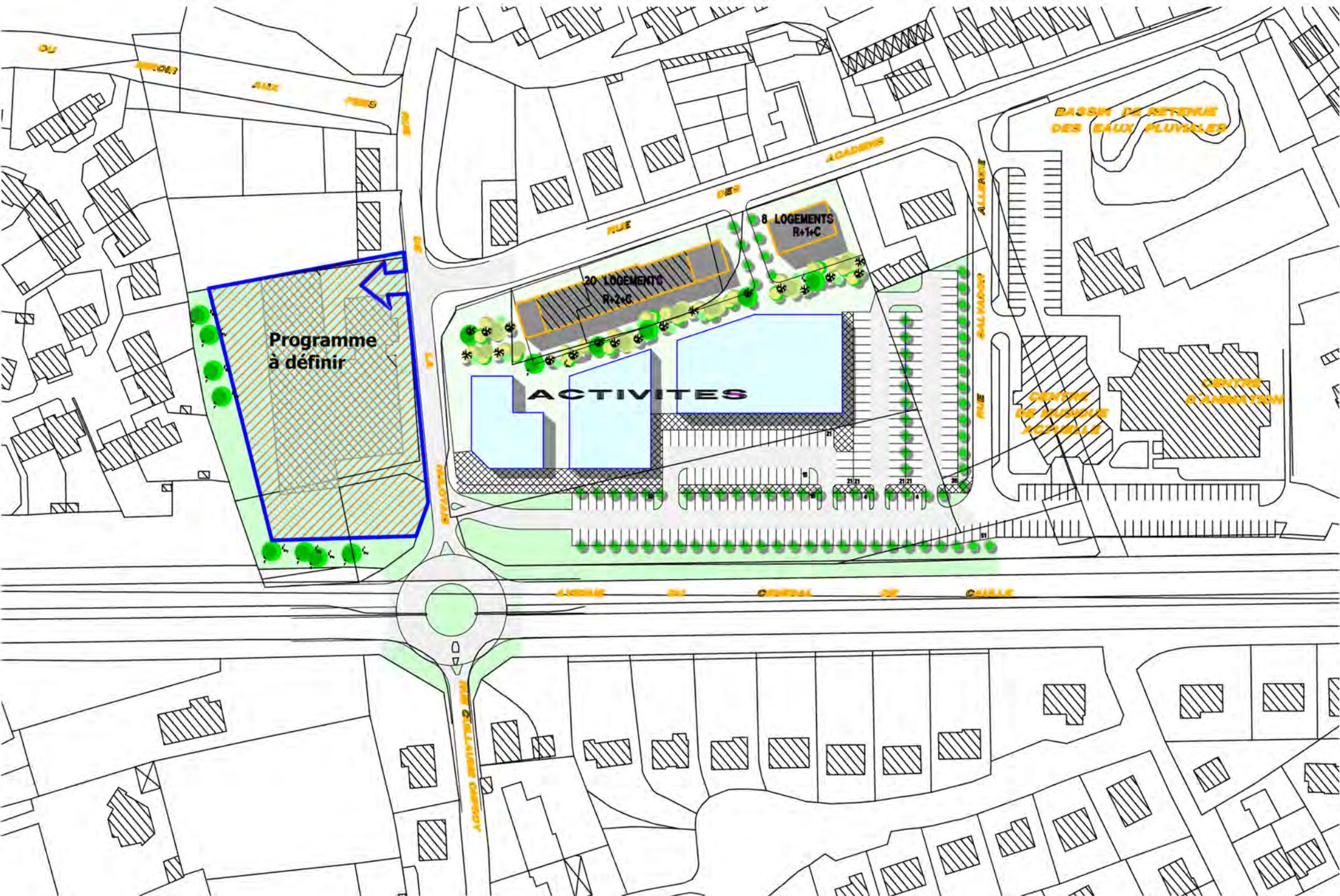
indépendants juxtaposés le long de l'avenue mais participer par leur implantation, leur architecture, leur matériau à la transition de l'axe routier vers une voie urbaine.

Un traitement de l'espace public renforcera la continuité entre les commerces, les stationnements et le pôle d'animation

c- programme prévisionnel

Le projet compte à la fois :

- un programme de 30 logements environ,
- un programme mixte à définir,
- une zone de stationnement paysager commune aux services et équipements au centre des musiques actuelles et éventuellement au centre d'animation Allende,
- un futur programme de logement ou d'activités sur le site de la régie bus.



A.06 - Les serres de Lorette

1 - Contexte

d- le site

Ce secteur est situé au sud-ouest du territoire de Saint-Malo à 800 mètres au nord de la départementale n°168 qui relie Saint-Malo à Dinard.

Ce site proche du secteur d'activité de La Madeleine est ceinturé par une zone pavillonnaire et bordé en sa partie nord par le cimetière de Lorette.

Le service de la direction des espaces verts de la Ville de Saint-Malo occupe ce secteur. Le bâti lié à la partie administrative du service se limite à un petit bâtiment, le reste du terrain est utilisé pour la culture sous serres et tunnels, la culture sous châssis ainsi que le stockage de matériaux.

Ce site bénéficie de deux accès, l'un depuis la rue du Général Patton et l'autre par la rue du Tertre Belot.

e- les enjeux urbains

L'opportunité offerte par le déplacement possible du service des espaces verts de la Ville de Saint-Malo sur le site de la Briantais permet de répondre aux objectifs du projet d'aménagement et de développement durable dans sa politique active en faveur du logement et la réalisation d'équipements d'intérêt général.



Plan de Situation

Les Serres de Lorette

A.06

Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Ce site clos de murs en fait un lieu privilégié pour un aménagement de qualité de type petit collectif et l'implantation d'établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, en lien urbain avec le quartier de la Madeleine.

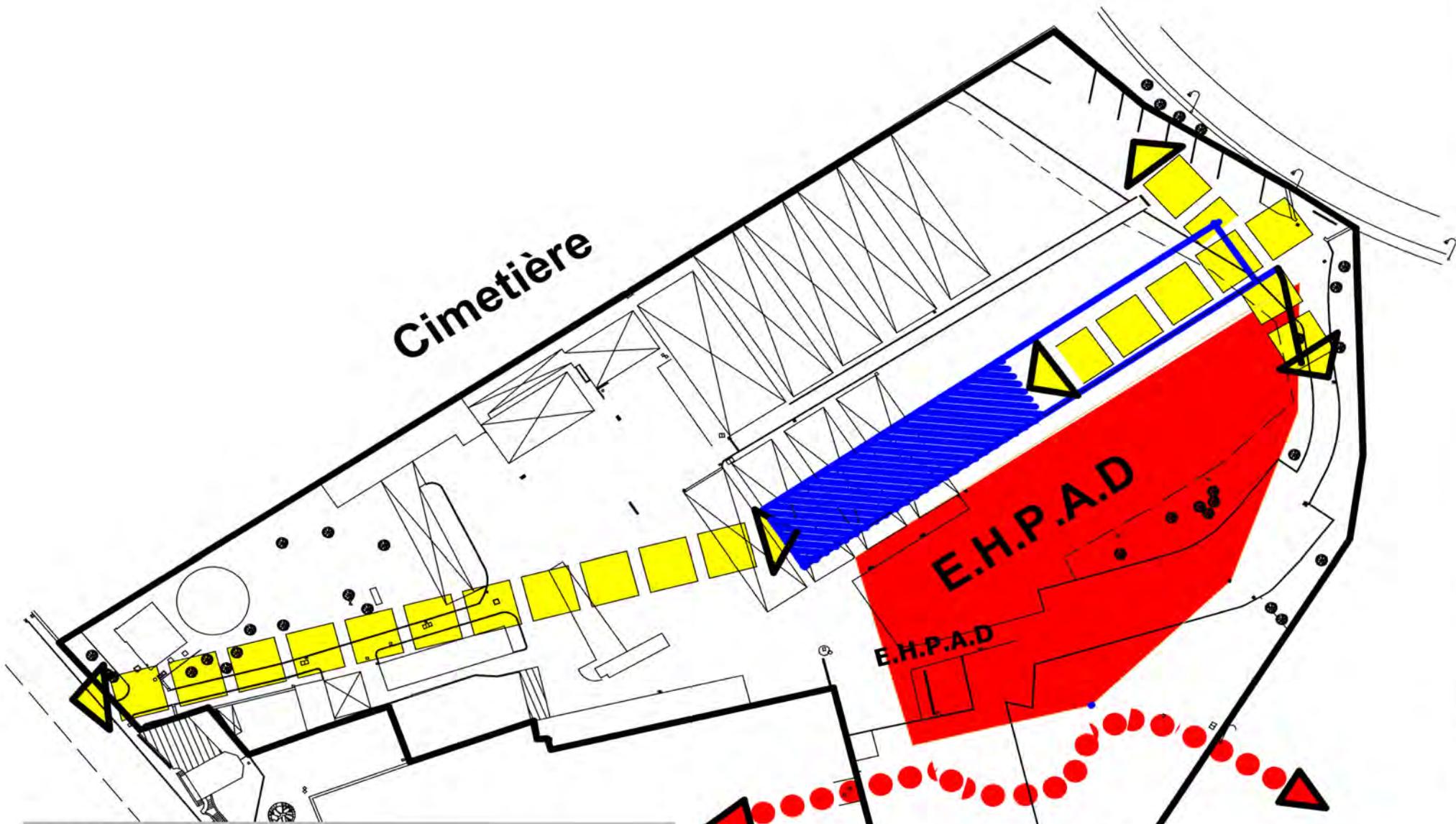
Il permet de réunir une mixité de quartier en proposant :

- un établissement EHPAD de 80 lits
- une opération d'accession sociale et libre à la propriété, créant une mixité de quartier en vis-à-vis des ensembles locatifs de Lorette et éventuellement un petit programme tertiaire dans l'hypothèse de la revente en l'état des locaux de la DEV.

b- composition urbaine

La composition d'aménagement de ce secteur réside en l'implantation de petits collectifs de part et d'autre d'une voie d'accès plantée depuis le boulevard Patton et d'un mail planté. Ce mail planté permettra une liaison piétonnière avec la rue du Tertre Belot depuis le boulevard Patton.

L'établissement pour personnes âgées dépendantes sera implanté au sud du mail et accompagné de la réalisation d'un bassin d'eaux pluviales et des cheminements piétonniers qui assureront les liaisons avec les îlots pavillonnaires jouxtant ce secteur. Ces aménagements contribueront à la qualité paysagère de l'environnement.



LEGENDE



Secteur des Serres



Voie à requalifier



Principe de liaison



Principe de liaison douce



Mail piétonnier

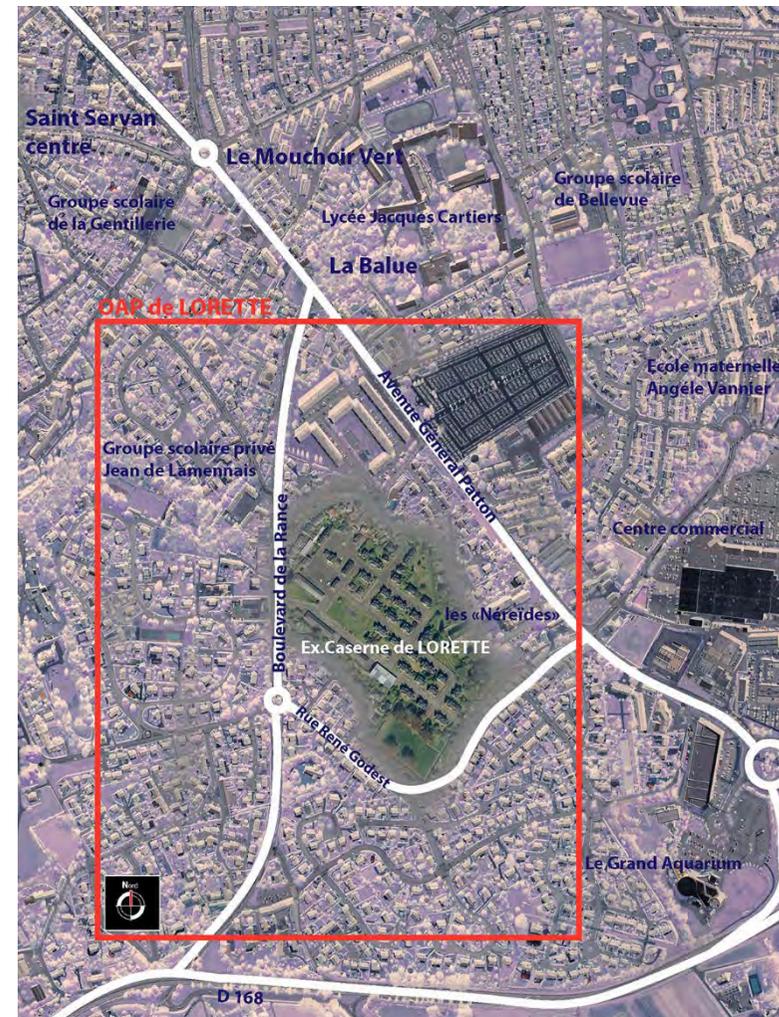
A.07- Ecoquartier de Lorette

1 - Le contexte

Le site de la Caserne de Lorette, d'une superficie de 6.8 Ha, est localisé entre le Domaine de la Briantais (à l'Ouest) et le quartier de la Madeleine (à l'Est), respectivement matérialisés par un parc paysager bordant l'estuaire de la Rance et une large zone d'activités et de commerces.

Le site est plus particulièrement délimité par la rue de la Balue à l'est, le boulevard de la Rance à l'ouest, la rue du Gros Chêne au nord, et la rue René Godest au sud. Le site est délimité physiquement par un mur d'enceinte.

Inscrit dans un secteur marqué par un tissu majoritairement pavillonnaire, le site de la caserne de Lorette se situe à 1.5 km (3 minutes en voiture) de l'entrée Sud de la ville et à 4.2 km (10 minutes) de la cité Intramuros de Saint-Malo.



La caserne de Lorette, construite en 1935 au sud de Saint-Servan, a connu une activité militaire en étant occupée par la gendarmerie nationale. En 2010, l'Etat a désaffecté la Caserne Lorette de sa fonction d'hébergement d'une compagnie de gendarmerie. Dès lors, la ville de Saint-Malo a souhaité se positionner en faveur de la reconversion urbaine de ce site et s'est lancée dans une démarche de labellisation d'éco-quartier.

La caserne de Lorette est initialement composée de constructions en pierres qui forment un ensemble architectural intéressant. Les constructions sont organisées sur une trame orthogonale, caractéristique des sites militaires, regroupant à la fois des bâtiments administratifs, techniques et résidentiels (au total : 114 logements répartis en 27 petits collectifs en R+1+C et 6 pavillons des officiers).

Ces logements, sous forme de casernement, se rapprochent ainsi du modèle pavillonnaire de faible densité mais présentant toutefois une certaine verticalité. Les bâtiments de logements sont implantés de façon répétitive de part et d'autres des rues. Bien que totalement enserrée dans le tissu urbain qui l'entoure, la caserne, avec son mur d'enceinte en pierres, est un site isolé du fonctionnement global du quartier.

L'entrée principale de la Caserne, avenue de Lorette, est monumentale par la place d'armes située dans l'axe de l'avenue et la présence du Mess.

La place d'armes de la caserne est un espace symbolique, par sa forme et sa fonction, qui est ancré dans la représentation du quartier.

La seconde entrée est plus discrète par sa position (partie résidentielle) mais possède également une arche de passage.

Ce site représente un foncier stratégique pour la ville car il permet la réalisation d'un nouveau quartier en cœur de ville qui participera à la dynamique de reprise démographique initiée depuis plusieurs années sur Saint-Malo. Il constitue également une réponse cohérente au phénomène d'étalement urbain.

Le périmètre de l'OAP Lorette correspond à celui de la ZAC du même nom créé le 29/06/2018.

Le projet allie les objectifs de production de logements, notamment les logements familiaux abordables, la préservation de l'histoire du site et du patrimoine, la mise en valeur de l'environnement et de la biodiversité.





2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- Proposer une offre de logement adaptée aux besoins locaux qui prendra la forme de logements collectifs, logements intermédiaires et individuels groupés :

Il s'agit de concevoir un programme de logements répondant aux besoins et aspirations d'un public familial (espaces extérieurs de type terrasses, balcons, loggias, des entrées individualisées, des espaces récréatifs et végétalisés en accompagnement de l'habitat).

A l'échelle du quartier, les éléments de programmation seront les suivants (pour un total estimé d'environ 430 logements) :

- 75% de logements collectifs
- 15% de logements intermédiaires
- 10% de logements en individuel groupé.

Afin de mettre en œuvre les principes de mixité sociale inscrits dans le PLH, les logements construits intégreront un objectif de 28 % de logements sociaux.

La mixité fonctionnelle sera assurée par la création d'une crèche au cœur du quartier, en cohérence avec la volonté communale de structurer un quartier familial.

Enfin, la reconversion du Mess, élément central de la place d'Armes, privilégiera également la mixité fonctionnelle (de même que les rez-de-chaussée actifs).

b- Aménager l'espace public en faveur de la convivialité et des usages partagés :

Il s'agit de concevoir l'espace public pour différentes vocations : convivialité, sécurité, mobilité douce, accompagnement paysager et support de biodiversité.

L'aménagement d'un « parc linéaire » qui traversera le site d'Est en Ouest, en est l'élément principal. Il est composé de différentes séquences dotées d'éléments de proximité et de convivialité comme:

- Des vergers
- Des espaces de loisirs et de jeux pour les familles
- Des espaces boisés
- Un espace central et abrité qui pourrait prendre la forme d'une halle (élément ouvert sur l'espace public mais couvert, permettant ainsi des usages multiples).
- Jardins collectifs, partagés ou carrés potagers

Il s'agit de valoriser la multiplicité des ambiances et des fonctions, tout en conservant une cohérence d'ensemble à l'échelle du parc linéaire (mobilier, revêtements, aménagements paysagers...).

Les jardins collectifs constituent un élément fort du projet (support de convivialité, d'animation du quartier...). Ils seront associés au bâtiment occupé par l'ancienne buanderie (qui pourra être reconvertie en lien avec les activités pratiquées aux jardins comme le stockage des outils, etc.).

Enfin, deux places viennent ponctuer ce parcours et faire le lien avec les voies ouvertes à la circulation automobile. Elles sont aménagées de façon à créer des espaces de centralité favorisant la vie sociale.

Il s'agit de :

- la place d'armes (occupée par le Mess)
- la place centrale (occupée par la halle)

c- Structurer une trame viaire permettant de désenclaver le site tout en privilégiant la mobilité douce :

Il s'agit de concevoir un écoquartier intégré et ouvert sur la ville en connectant les espaces urbains environnants entre eux afin que les fractures urbaines existantes (du fait de l'ancienne fonction du site) soient atténuées.

Le désenclavement du site sera assuré par :

-La création d'un axe viaire structurant, à double sens de circulation, permettant de relier la place du Capitaine Lescot au boulevard de la Rance (en passant par l'actuelle impasse du Capitaine Lescot)

-La reconversion des axes de desserte interne de l'ancienne caserne en voies conçues comme des « rues jardin » de manière à apaiser les circulations au sein du quartier, à réduire la prégnance de la voiture et affirmer la priorité donnée aux piétons, cyclistes, etc. Ces rues complètent le maillage et permettent la desserte des différents îlots.

- La création d'un accès depuis la rue R. Godest.

Cette nouvelle trame de déplacements doit laisser une part importante au paysage.

Le « parc linéaire » sera accompagné d'un sentier urbain dédié aux mobilités douces permettant de connecter les parcours piétons avec les quartiers alentours. Cet ensemble doit être conçu comme un support de biodiversité (trame verte et bleue).

Ainsi, le positionnement de la caserne dans la ville et la présence d'une ligne de transports en commun (sur le boulevard de la Balue qui a vocation à devenir structurante avec la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service) est un atout.

Les aménagements au sein de la ZAC et sur ses abords devront être conçus afin de faciliter le report vers le réseau de transports en commun passant sur l'Axe Patton / Balue ou en faveur des déplacements doux (notamment vélo).



d- Organiser une transition douce avec les tissus urbains voisins :

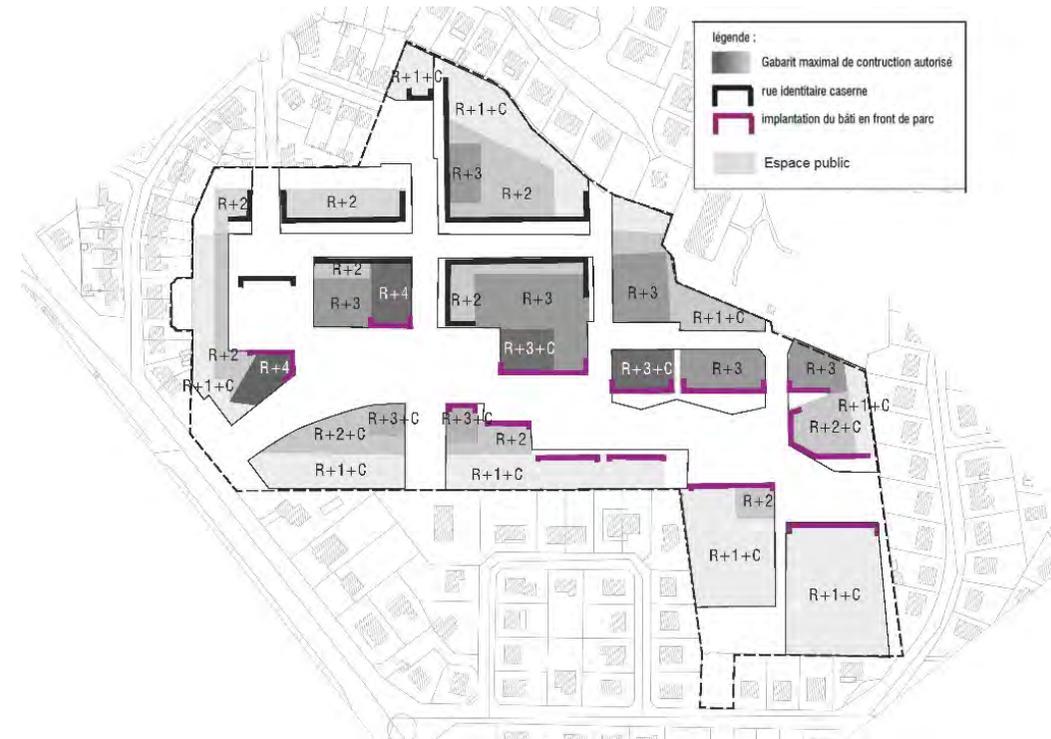
L'ancienne caserne de Lorette s'inscrit dans un tissu urbain à dominante pavillonnaire. L'objectif d'intensification urbaine inscrite dans les objectifs de l'écoquartier ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie existante dans le quartier de Lorette.

Il s'agit de règlementer les épannelages et les hauteurs de bâtiments qui seront créés sur le site tout en respectant une gradation progressive des hauteurs de construction suivant le principe suivant:

-Des constructions de type maisons groupées ne dépassant pas R+1+C afin de préserver les habitations existantes aux pourtours de la ZAC (limitation des ombres portées, des co-visibilités et vues plongeantes) ;

-Des constructions plus hautes en cœur de site, allant de R+2 à R+4 (maximum), afin de créer une compacité plus importante autour des espaces publics majeurs à créer.

Ce principe permet de retrouver les trois types de bâtiments autorisés sur le site (individuel groupés, logements intermédiaires et collectifs).



e- Favoriser la transition énergétique :

Il s'agit de concevoir un nouveau quartier exemplaire en termes de sobriété et d'efficacité énergétique, s'inscrivant dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Les constructions favoriseront la sobriété et l'efficacité énergétique (limiter les besoins énergétiques et la consommation énergétique) par l'utilisation des énergies renouvelables (ENR) comme le concept du Smart grid.

Le réemploi des matériaux du site, issus de la déconstruction de certains bâtiments (la pierre, le bois, l'ardoise...) et l'instauration de matériaux biosourcés et des circuits courts sont à privilégier, par exemple dans l'aménagement des espaces publics/privés.

Ainsi, l'approche intégrée de la gestion des eaux pluviales doit être une priorité pour l'aménagement de cet éco quartier.

Dans un objectif de gestion à la parcelle des eaux pluviales, les dispositifs favorisant la rétention, l'infiltration, l'évaporation, voire la réutilisation des eaux pluviales avant rejet dans les réseaux doivent être utilisés (noues végétalisées).

f- Renforcer la biodiversité au cœur du site et reconnecter le quartier à la trame verte et bleue locale :

Il s'agit d'assurer des continuités écologiques par la réalisation d'un « parc linéaire » qui traverse le site d'est en ouest et permettra de relier le parc du Rosais au parc boisé des Néréides.

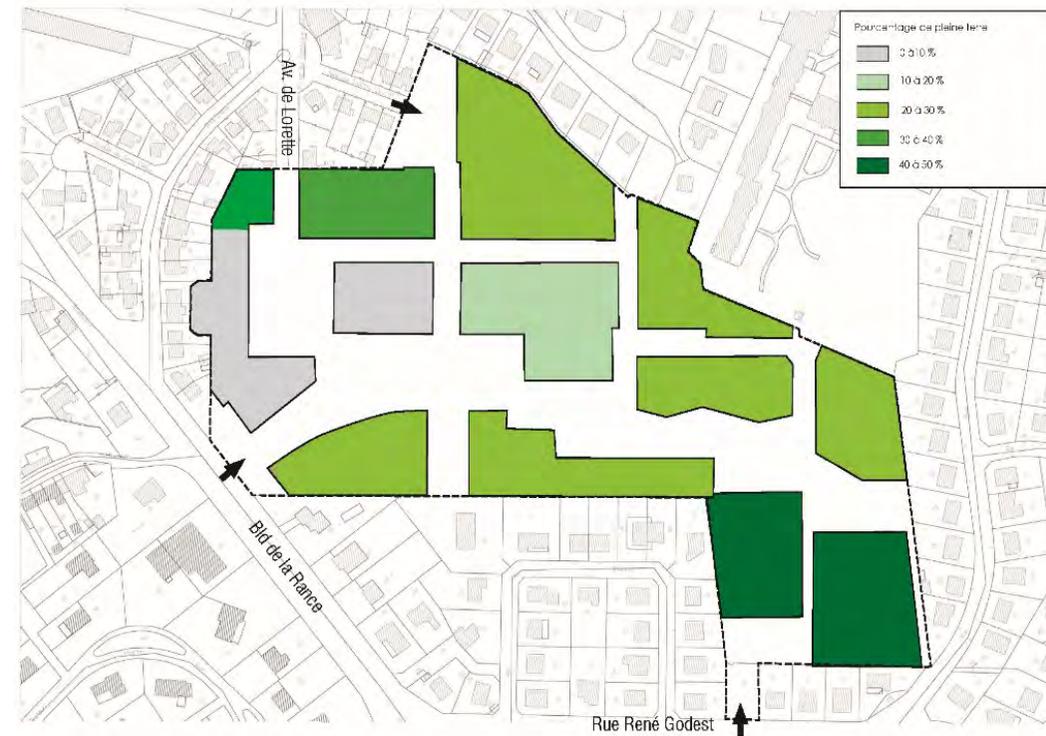
Parmi les séquences qui ponctueront le « parc linéaire », les jardins collectifs permettront également de renforcer la biodiversité locale au cœur du quartier, tout comme le verger et le parc boisé.

De plus, il s'agit de valoriser et renforcer la trame bleue via des dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales (noues végétalisées ou bassin de rétention multifonctionnel)

Pour les aménagement d'espaces public ou d'espaces privatifs (jardins), le recours à des essences végétales locales et adaptées au sol est nécessaire. Le recours aux espaces éco-aménageables dans la conception des espaces non bâtis est nécessaire.

Les bâtiments eux-mêmes pourront également être conçus comme éléments relais de la biodiversité au cœur du site (façades ou toitures végétalisées, nichoirs à oiseaux ou chiroptères...)

Ainsi, il s'agit de réduire les effets de la pollution lumineuse sur l'espace public, en instaurant un dispositif d'éclairage intelligent.



g- Concevoir un nouveau quartier en cohérence avec l'histoire du site et comportant une approche architecturale et paysagère affirmée :

Il s'agit de conserver et valoriser le patrimoine bâti de la caserne dans une optique de prise en compte de l'histoire du site et de ses qualités paysagères.

A cet effet, le schéma de principe décrivant les aménagements futurs du site, positionne les éléments de patrimoine identitaires du site à conserver à minima.

Il s'agit de 12 bâtiments :

- De l'ancien Mess (élément marquant du site, de sa fonction passée et ensemble bâti lié à la place d'armes)
- De deux logements d'officiers, témoignant de la diversité architecturale de la caserne
- De plusieurs bâtiments alignés sur la rue située dans le prolongement Est de l'ancienne place d'armes (témoin des alignements structurants édifiés sur les axes de composition orthogonaux de la caserne)
- De l'ancienne buanderie collective située au sud du site

Les bâtiments repérés sur le schéma de principe de l'OAP constituent les éléments qui doivent être maintenus à minima dans le cadre des aménagements à venir.

Cette disposition n'exclue pas le maintien d'autres ensembles bâtis si les porteurs de projets privés souhaitent les intégrer dans leur conception urbaine et architecturale.

Il sera possible d'étendre ou de prolonger les bâtiments patrimoniaux conservés, marqueurs de l'identité du site. Ils seront étendus ou prolongés sous la forme de greffes architecturales contemporaines.

Les lignes de force des bâtiments patrimoniaux (lignes de soubassement, ordonnancement des percements...) pourront être reprises et l'utilisation de matériaux biosourcés pourra être privilégié dans le cadre de ces extensions.

En complément du bâti, il s'agit de maintenir les continuités de murs d'enceinte en pierre, support d'intégration paysagère et de délimitation avec le voisinage.

Des percements sont toutefois possibles s'il s'agit de participer au désenclavement du quartier, à la création d'accès ou à l'ouverture de perspectives.

h- Favoriser l'émergence d'activités économiques locales et innovantes :

Il s'agit de prendre en compte l'implantation potentielle de commerces de proximité, complémentaires et cohérents avec l'offre déjà existante à proximité.

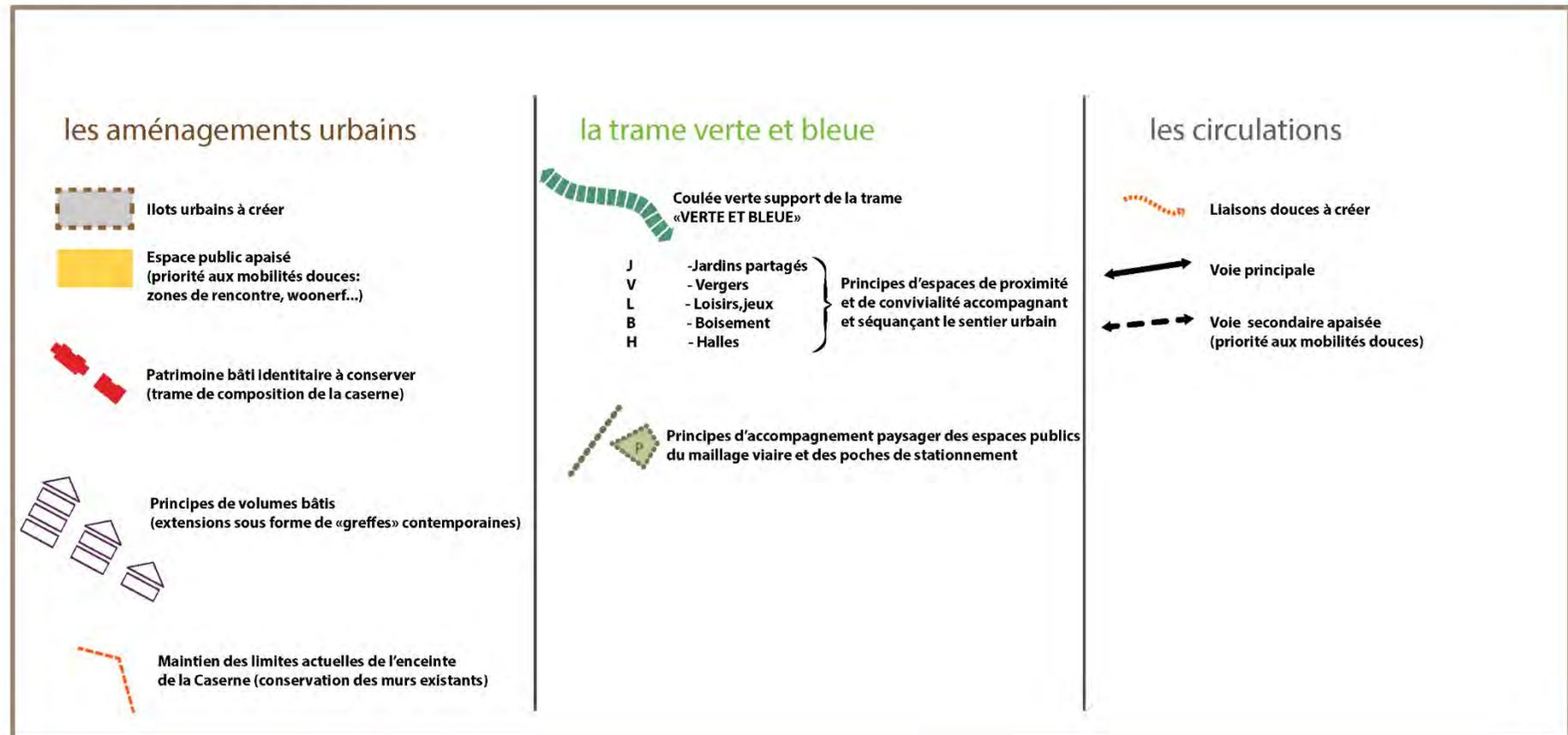
De même, des activités économiques innovantes ou des activités associatives (de type fab-lab, économie sociale et solidaire...) pourront être acceptées au sein du quartier.

Pour ces fonctions, l'ancien Mess sera privilégié, tout comme l'ancienne buanderie.

2. Schéma de principe



légende O.A.P LORETTE



B- Les nouveaux secteurs d'aménagement

B.01 - Le Pont – Rothéneuf

1 - Contexte

a- le site

Situé au sud-est du quartier de Rothéneuf, le site du Pont - Rothéneuf est structuré suivant un talweg correspondant à son axe longitudinal. L'altimétrie du point bas est environ à 10 mètres et le point haut à une altitude d'environ 17 mètres.

Le quartier de Rothéneuf est organisé le long de lignes parallèles au rivage. Le quartier s'est historiquement organisé le long du boulevard de Rothéneuf. Dans une période plus récente, des pavillons se sont implantés le long de la rue du Commandant l'Herminier.

Le quartier de Rothéneuf est situé en discontinuité du quartier de la Haize. Le site du Pont-Rothéneuf bénéficie d'une ouverture sur la mer. Notamment, le manoir de Limoélou qui surplombe le site a conservé un cône de vue sur la mer.

Le site destiné à être urbanisé est constitué principalement d'anciennes parcelles agricoles où l'activité légumière est désormais peu exploitée. Peu à peu, les champs laissent place à des friches ou des pâturages pour des chevaux.

b- les enjeux urbains

L'enjeu est de créer une trame dans laquelle viendra prendre place l'extension naturelle du quartier de Rothéneuf. Cette trame s'appuiera sur les lignes de force du site, parallèles à l'armature de l'urbanisation existante.

Par ailleurs, le projet d'urbanisation doit s'inscrire dans une nouvelle limite de l'agglomération. Cette interface entre l'habitat et l'espace naturel dominé par le manoir de Limoélou sera un filtre végétal, conservant des vues entre le quartier et son environnement.

La coupure entre les quartiers de la Haize et de Rothéneuf doit être conservée. Cet espace est approprié pour accueillir des activités associées à l'usage ludique du bord de mer, notamment des équipements liés à la plage (stationnements, station voile...).



B.01

le Pont-Rothéneuf

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

L'objectif majeur du projet Le Pont- Rothéneuf est d'associer dans le même projet :

- un programme résidentiel diversifié de faible densité associant des logements locatifs sociaux et en accession,
- un programme d'équipement public lié à la proximité des plages et de la mer :
 - école de voile et stationnement dériveur,
 - parking public,
 - équipements de sports et loisirs associés à la plage,
- un programme complémentaire d'activité tertiaire pour renforcer le pôle du bourg de Rothéneuf,
- éventuellement des équipements publics de proximité

b- composition urbaine

Il s'agit d'une ouverture limitée de l'urbanisation dans un secteur éloigné du rivage entre 200 et 600 mètres, à l'arrière plan par rapport à la ligne de crête. Réalisée dans le talweg de Rothéneuf, cette extension de l'urbanisation qui va être mise en œuvre entre

10 et 15 ans représentera à terme 25% des superficies déjà urbanisées de Rothéneuf. Sa mise en œuvre permet :

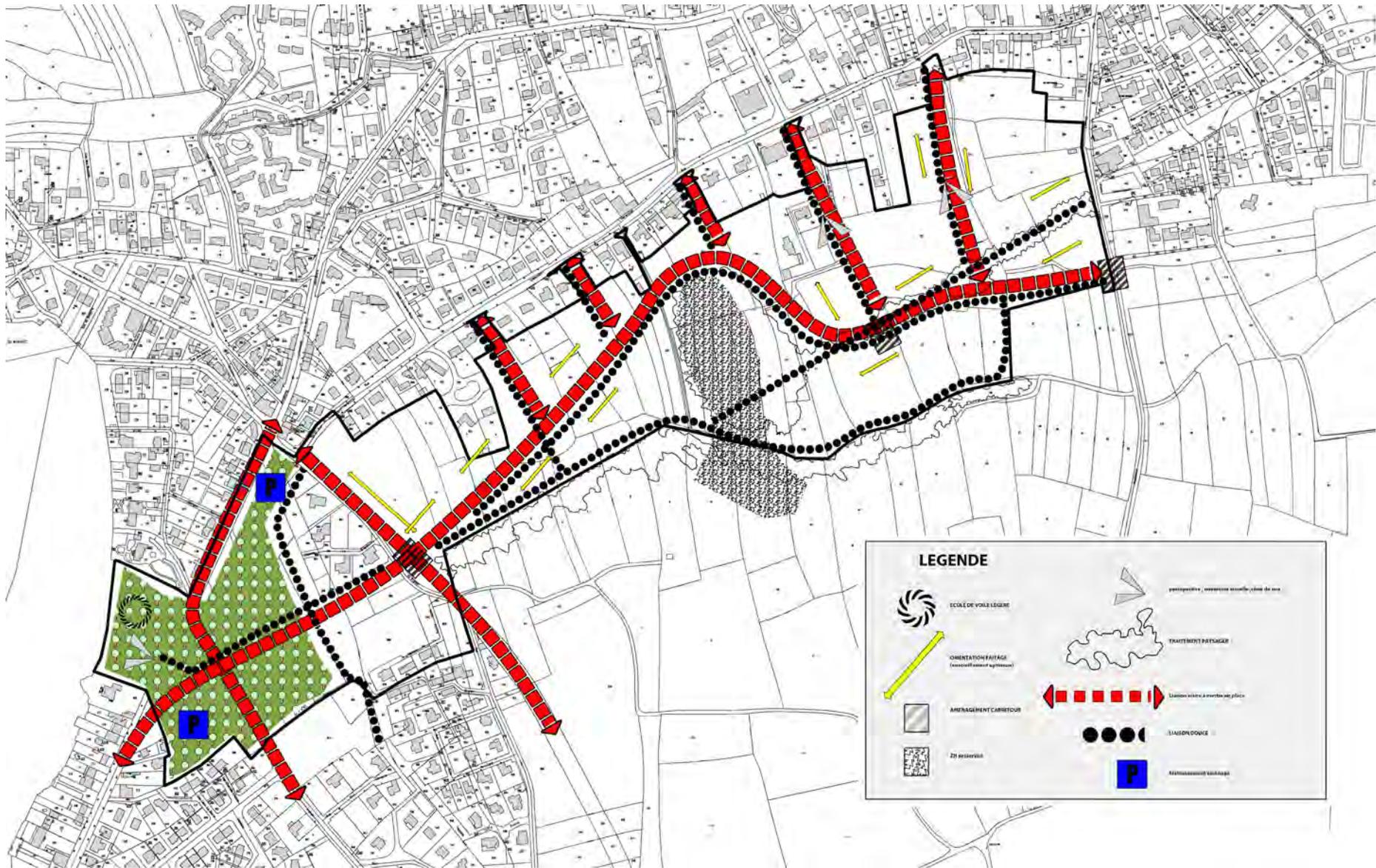
- la mise en scène de l'axe de composition du Talweg
- la préservation du coteau de Limoëlou.

L'organisation urbaine du site sera assurée d'une part par la création des voies nouvelles assurant une partie du trafic de desserte et de transit estival de Rothéneuf et d'autre part par la création d'un axe vert doublé d'une piste cyclable

Deux voies principales structurent le site :

- la future voie résidentielle reliant Le Pont au camping des îlots
- une nouvelle voie parallèle au chemin du Bignon assurant un rôle de liaison entre Rothéneuf et la Croix Désilles

En entrée de zone urbanisée ces voies sont traitées avec de larges espaces verts publics latéraux avec plantations d'alignement.



Plan modifié suite à l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2016 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de la frange sud de Rothéneuf et emportant mise en compatibilité du PLU.

B.02 - La Haize – La Bastille

1 - Le contexte

a- le site

Situé au nord-est de l'agglomération, au sud de Rothéneuf, le secteur de la Haize – la Bastille est situé en limite de l'urbanisation récente marquée par les lotissements du Bignon et de la Haize. Ce lotissement est isolé du site par un merlon planté le long de l'avenue Colette.

Le site est un plateau sans grande déclivité (altitude moyenne 29 mètres), dominé par le tertre sur lequel est implanté le manoir de Limoëlou.

Le secteur est marqué par la présence de la malouinière de la Bastille et de ses dépendances. Le domaine de la Bastille possède un vaste parc arboré. La majeure partie des terrains a perdu sa vocation agricole.

On rencontre quelques maisons anciennes de type rural aux carrefours de la Haize et de la Vierge de Grâce.

b- les enjeux urbains

L'aménagement de ce secteur s'inscrit dans le projet de ceinture végétale pour l'agglomération. L'enjeu est de renouer les liens entre le secteur urbain et les paysages.

L'urbanisation du secteur de la Bastille permettrait de traiter le lien entre l'agglomération et la campagne de Limoëlou. Cette urbanisation doit se faire avec une ouverture plus importante sur le paysage avec des échappées visuelles, des cheminements piétons et un accompagnement végétal variant au fil des saisons, en cohérence avec les orientations du projet d'aménagement et de développement durable.



Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le quartier La Haize – La Bastille sera traité en quartier à vocation principale résidentielle accueillant de l'habitat individuel et semi-groupé associant de la promotion privée, de l'accession sociale et du locatif.

b- composition urbaine

Le projet La Haize-La Bastille sera construit en limite du bois privé de la Bastille, totalement protégé qui servira d'ouverture végétale au futur quartier. Trois axes de composition permettent la mise en scène de ce paysage :

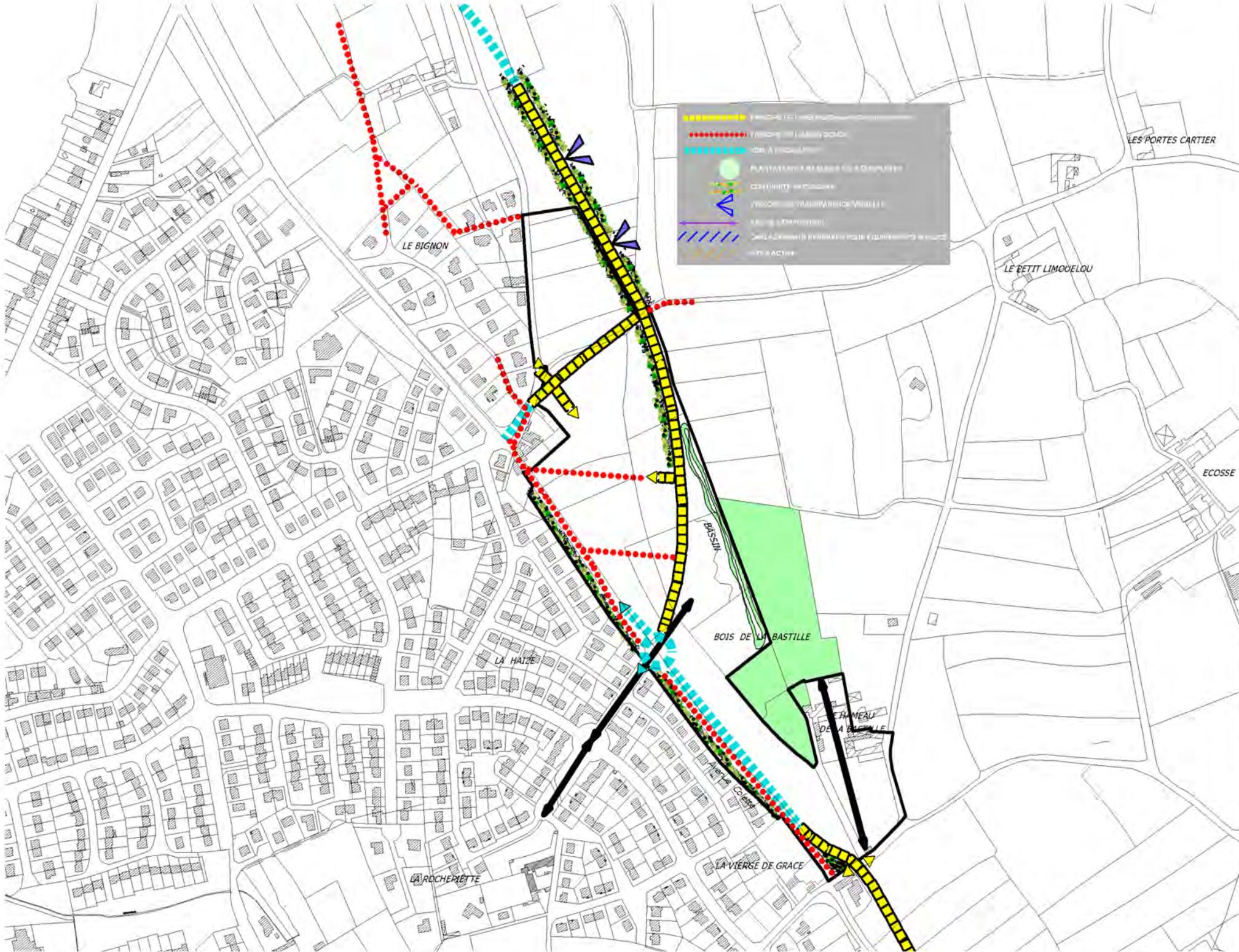
- la proximité de l'axe centrale de La Haize
- la composition urbaine reprenant l'axe de composition du paysage végétal

- la présentation de l'axe historique de la Malouinière de la Bastille.

L'avenue Colette et la voie nouvelle de contournement du Bignon seront traitées de façon végétale et structurée sous forme de voie verte.

Au delà du secteur d'aménagement, ce traitement végétal sera poursuivi avec des talutages alternés à l'est de la voie pour permettre des vues sur Rothéneuf ou l'Écosse ou Limoëlou.

Il y a dissociation entre la voirie structurante traitée avec talus et les voies tertiaires de desserte des constructions. Un traitement piétonnier spécifique permettra d'assurer les liaisons piétonnes entre la Haize et le Bignon en utilisant l'actuelle avenue Colette dans sa partie nord-ouest.



B.02 la Haize-la Bastille
I) Orientations d'aménagement

B.03/04/05 - Saint-Ideuc – Bonne Rencontre – La Croix Désilles Nord

1 - Le contexte

a- le site

Situés sur la frange est de l'agglomération, le site est caractérisé par l'agglomération de plusieurs lotissements pavillonnaires autour de l'église de Saint-Ideuc. Le sud du secteur, autour du carrefour de la Croix Désilles, accueille des équipements administratifs, universitaires et commerciaux.

De même que pour le secteur de la Haize, la frange urbaine est caractérisée par des opérations de lotissements en attente de prolongement.

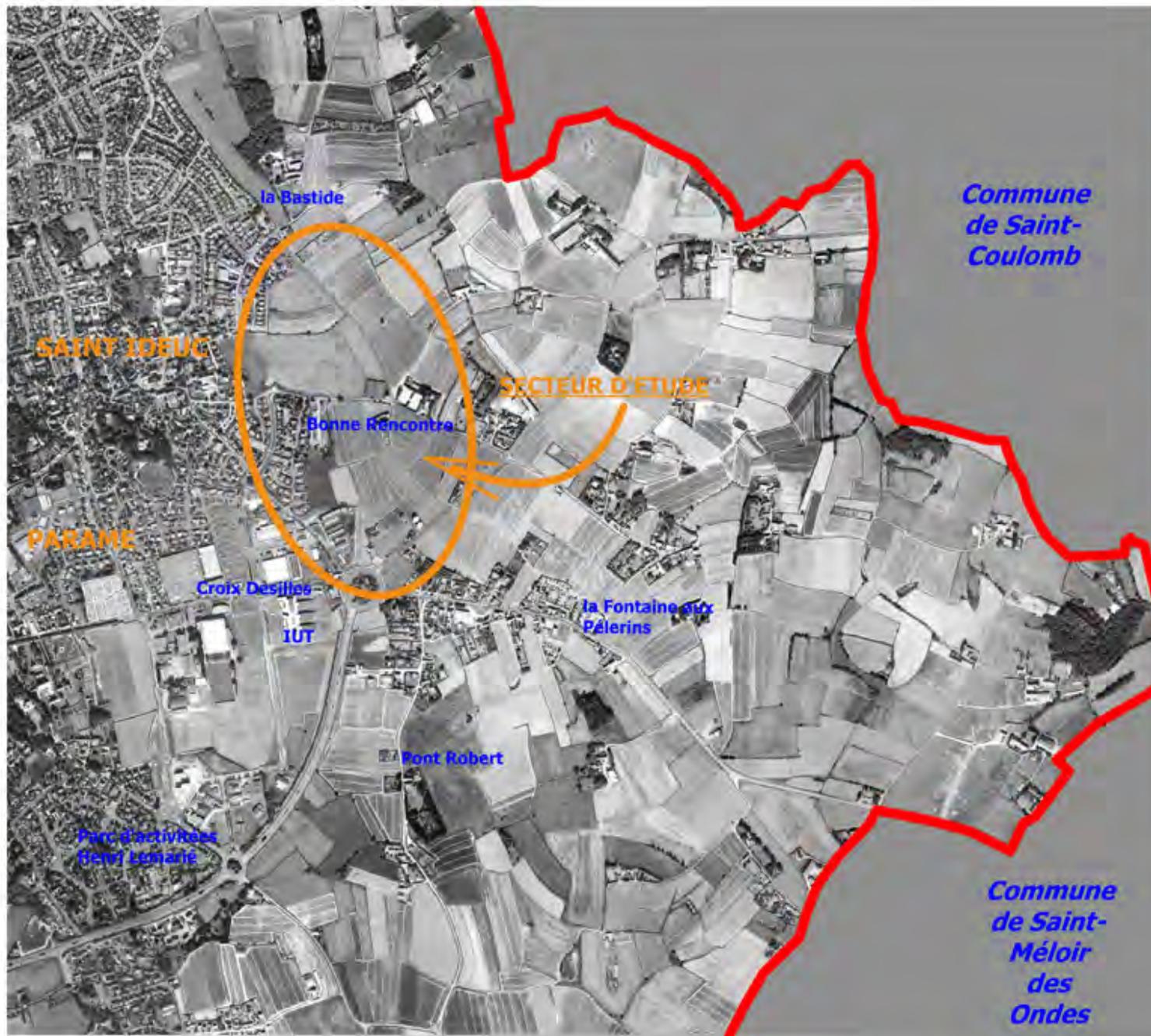
Ce vaste plateau (altitude entre 30 et 33 mètres) a conservé son activité agricole maraîchère. Le paysage très ouvert est ponctué de quelques anciens corps de ferme.

b- les enjeux urbains

L'urbanisation de ce secteur s'inscrit dans la volonté de créer un axe de liaison entre Rothéneuf et le carrefour de la Croix Désilles. Par ailleurs, l'aménagement de ces secteurs en frange urbaine est une opportunité pour créer une ceinture verte pour des secteurs où pourrait prendre place un habitat diversifié.

Carrefour majeur de Saint-Malo, le giratoire de la Croix Désilles est une nouvelle porte pour l'est de l'agglomération malouine. L'aménagement du secteur Croix Désilles nord est l'occasion d'accompagner l'entrée de ville depuis Saint-Coulomb et Rothéneuf.

Les nouveaux quartiers devront s'intégrer dans une armature paysagère tissée de haies, d'espaces verts et de cheminements piétons, participant ainsi à la couture avec les quartiers existants et à la transition avec des espaces naturels et agricoles préservés.



B.03-B.04-B.05

Saint-Ideuc

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le projet de Saint-Ideuc – Bonne Rencontre – La Croix Désilles répond à un double objectif :

- accueillir un habitat résidentiel diversifié dont de petits collectifs à proximité de Saint-Ideuc répondant aux différents types de financement,
- accueillir un site actif en entrée de ville permettant de compléter l'offre de service de Paramé en terme d'artisanat, d'emplois tertiaires, voire de commerces.

b- composition urbaine

L'entrée de Ville correspondant à l'accès depuis Saint-Coulomb fera l'objet d'un traitement paysager spécifique avec intégration dans cette mise en scène des châteaux d'eau.

La voie structurante secondaire sera traitée en « voie verte » avec talutage au droit des secteurs d'habitat et traitement végétal latéral au droit des sites d'activités ou de la zone de protection agricole afin de conserver des perméabilités visuelles.

Le principal enjeu de ces projets est de constituer une coupure finale de l'urbanisation marquée par la ligne de crête qui sera fortement végétalisée et correspond à la voie secondaire structurante reliant la Croix Désilles à Bonne Rencontre et à la Vierge de Grâce.

Trois axes de composition sont privilégiés :

A – La nouvelle voie secondaire reliant la Croix Désilles à Bonne Rencontre

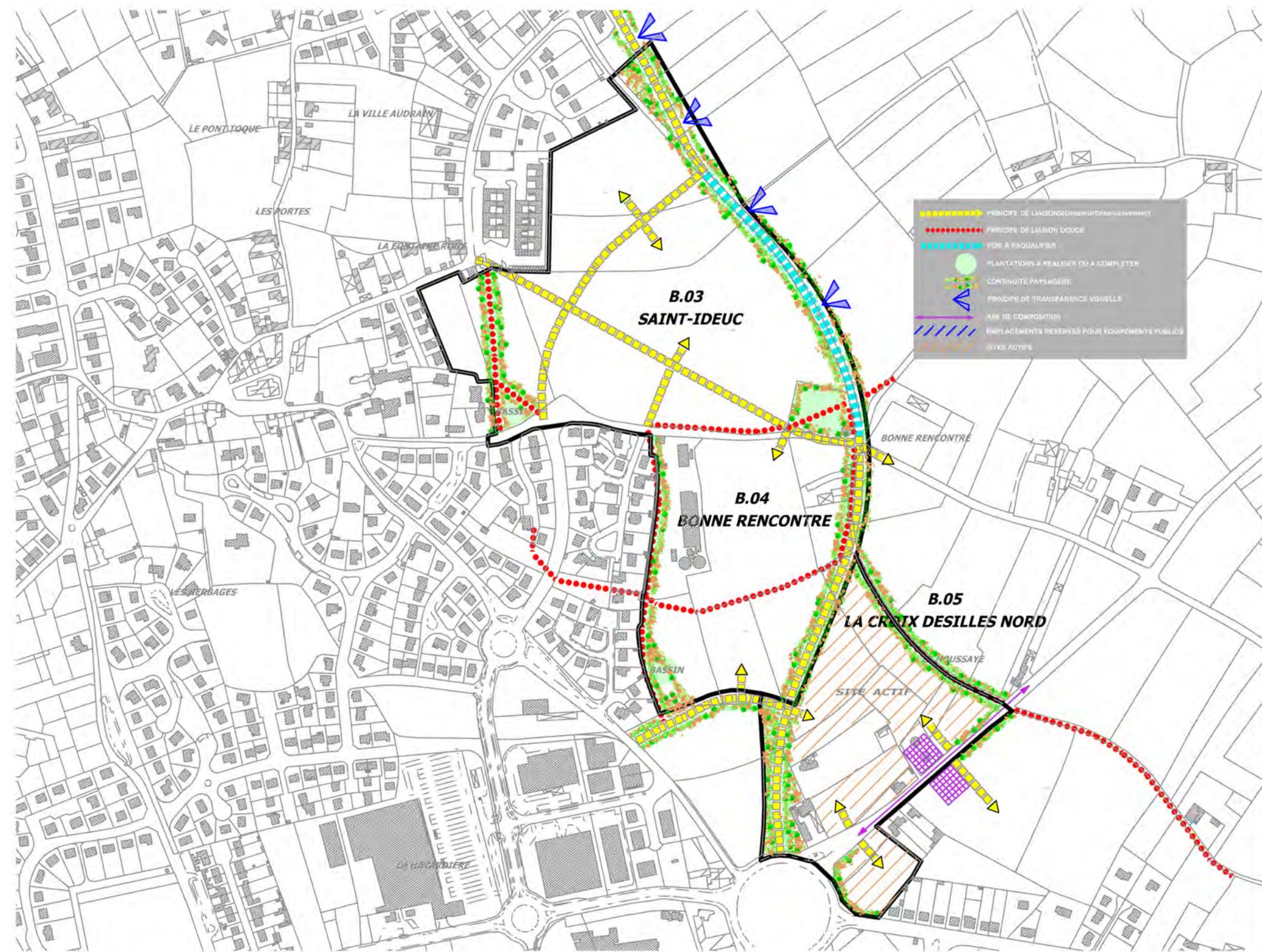
B – Un tracé régulateur Saint-Ideuc – Bonne Rencontre.

C – La perspective entre la « Porte de Saint-Coulomb » et la Croix Désilles.

Le maillage secondaire des voies s'appuie et prolonge la trame existante du quartier en dissociant les voies de liaison interquartier :

- Gesril du Papeu vers la Vierge de Grâce
- Saint-Ideuc – Bonne Rencontre
- liaison Colonel Armand - Route de Cancale

des voies tertiaires de desserte des habitations.



B.06/07 – Rond-Point Croix Désilles et Croix Désilles Est

1 - Le contexte

a- le site

Situé sur la frange est de l'agglomération malouine, le rond-point de la Croix Désilles est un carrefour majeur où convergent l'avenue du Maréchal Juin, du boulevard des Déportés, prolongement de l'axe est-ouest depuis le Sillon et de la RD n°355 vers Cancale.

La frange est, autour du carrefour de la Croix Désilles, un secteur en mutation avec l'installation récente du pôle universitaire, de locaux administratifs (impôts), de surfaces commerciales.

Le complexe sportif Henri Lemarié est un pôle sportif important à l'échelle de l'agglomération. Il jouxte le collège Duguay-Trouin.

On notera la présence des bâtiments de l'ancienne ferme de la Croix Désilles entre le carrefour et les locaux de l'IUT.

Par ailleurs, les terrains de la Croix Désilles Est sont situés en arrière plan du front des maisons particulières de la rue de la Fontaine aux Pèlerins.

Le site a conservé pour la plus grande partie une activité agricole légumière.

Le site est un plateau avec une altimétrie moyenne d'environ 38 mètres.

b- les enjeux urbains

Le site du rond-point Croix Désilles est adapté pour recevoir des locaux tertiaires, en complément des implantations à l'ouest.

Le site de la Croix Désilles Est complétera le faubourg de la Fontaine aux Pèlerins.

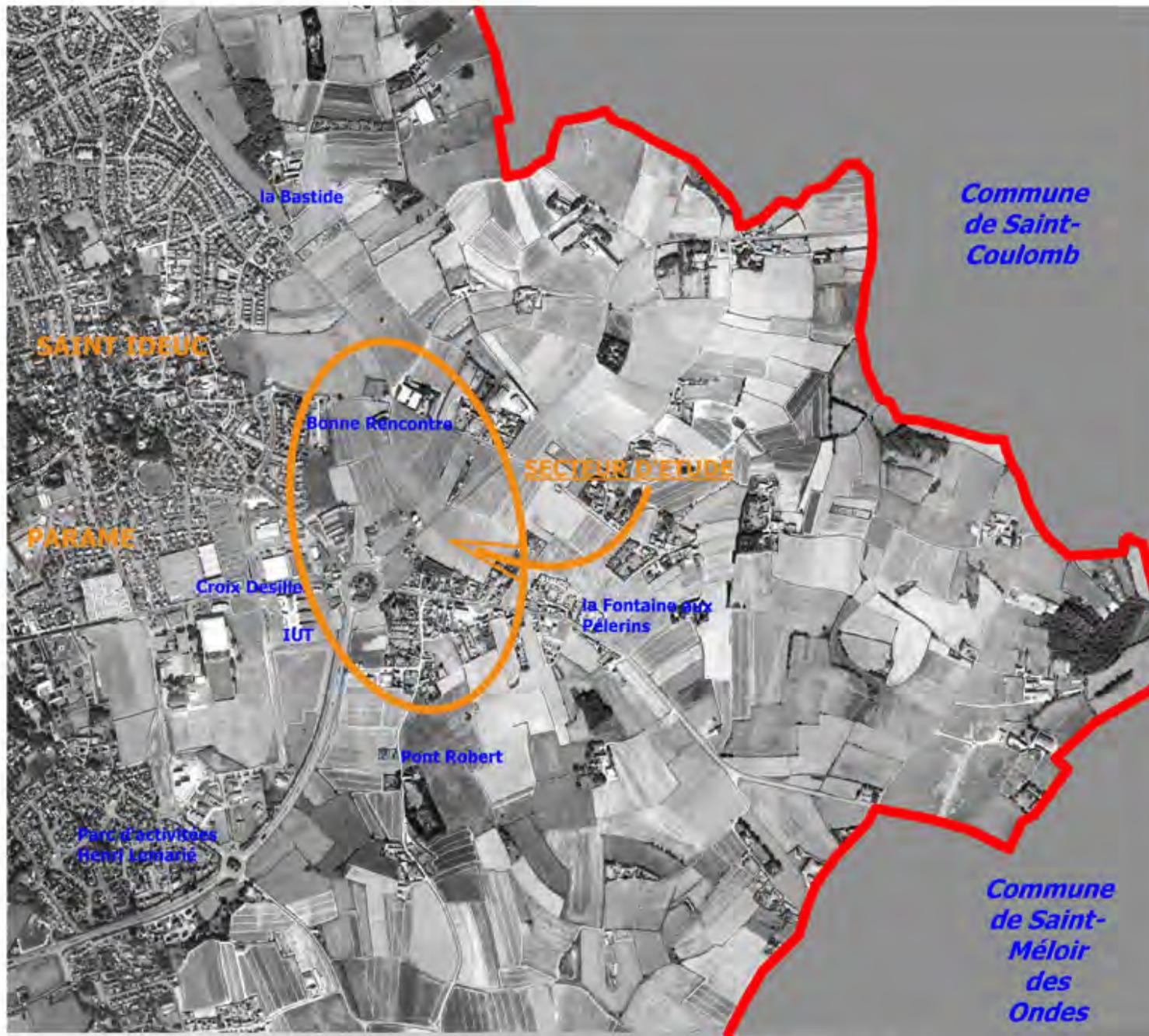
L'aménagement des deux secteurs doit s'inscrire dans l'aménagement et la mise en valeur du carrefour de la Croix Désilles, notamment depuis la RD n°355.

Cette entrée de ville sera traitée par séquences créant une transition entre les espaces agricoles et les constructions plus denses autour du giratoire. Une mise en scène paysagère sera étudiée le long du boulevard.

La frange est du secteur de la Croix Désilles Est participera au traitement global de la limite de l'agglomération sous la forme d'une ceinture verte.

Cette limite s'appuiera sur le chemin de la Houssaye à la Fontaine aux Pèlerins, se prolongeant vers le nord vers Bonne Rencontre.

L'aménagement de ce chemin participera à la création d'une trame piétonne permettant aux habitants des quartiers est et aux vacanciers du camping de la Fontaine de rejoindre le centre de Saint-Ideuc et les plages de Rothéneuf.



B.06-B.07

la Croix Desilles

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

La mixité du quartier sera assurée avec une double programmation :

- un secteur actif privilégiant un usage tertiaire ou semi-commercial voire d'enseignement et universitaire sur le secteur
- un secteur principalement à vocation résidentielle de faible densité et assurant une mixité des types de financement des logements

b- composition urbaine

La route de Saint-Coulomb et la « Porte de Ville » seront traitées en avenue avec plantations d'alignement

Le traitement végétal et architectural de l'extérieur du rond-point doit être requalifié avec une écriture urbaine et constituer un élément fort de composition urbaine de Paramé

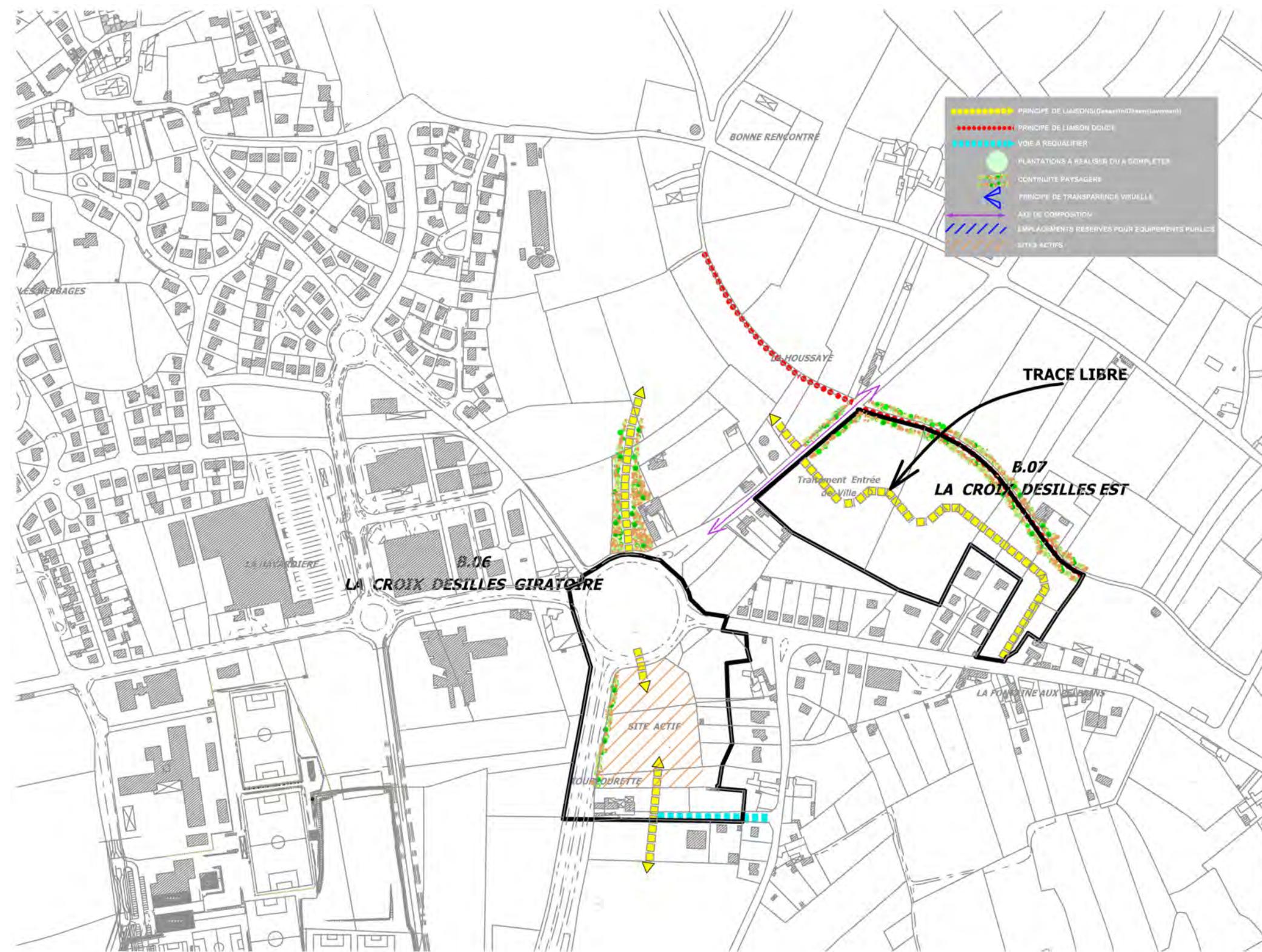
Le traitement urbain du giratoire de la Croix Désilles est un objectif important de requalification de l'entrée de Ville.

Conformément au 4^e alinéa de l'article L.111-1-4, le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Pour cette raison, le P.L.U. ne reporte pas de marge de recul au droit des secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation. Des mesures d'accompagnement seront définies lors de l'ouverture à l'urbanisation.

Une étude urbaine, architecturale et paysagère spécifique doit être validée, préalablement à toute autorisation de construire.

Par ailleurs, les projets doivent répondre à un autre enjeu : le traitement de la coupure paysagère entre la zone rurale et la zone urbaine.



B.08 - La Fontaine aux Pèlerins – Le Pont Robert

1 - le contexte

c- le site

Situé sur la frange est de l'agglomération, à l'est de l'avenue du Maréchal Juin, le site est encadré

- au nord par le hameau de la Fontaine aux Pèlerins, le long de la RD n°155,
- au sud par l'écart du Pont Robert,
- à l'est par l'écart de la Cour Galant.

Ce site aujourd'hui est totalement agricole autour des hameaux de la Banneville et de Pont Robert. Quelques propriétés arborées contribuent à un paysage de qualité.

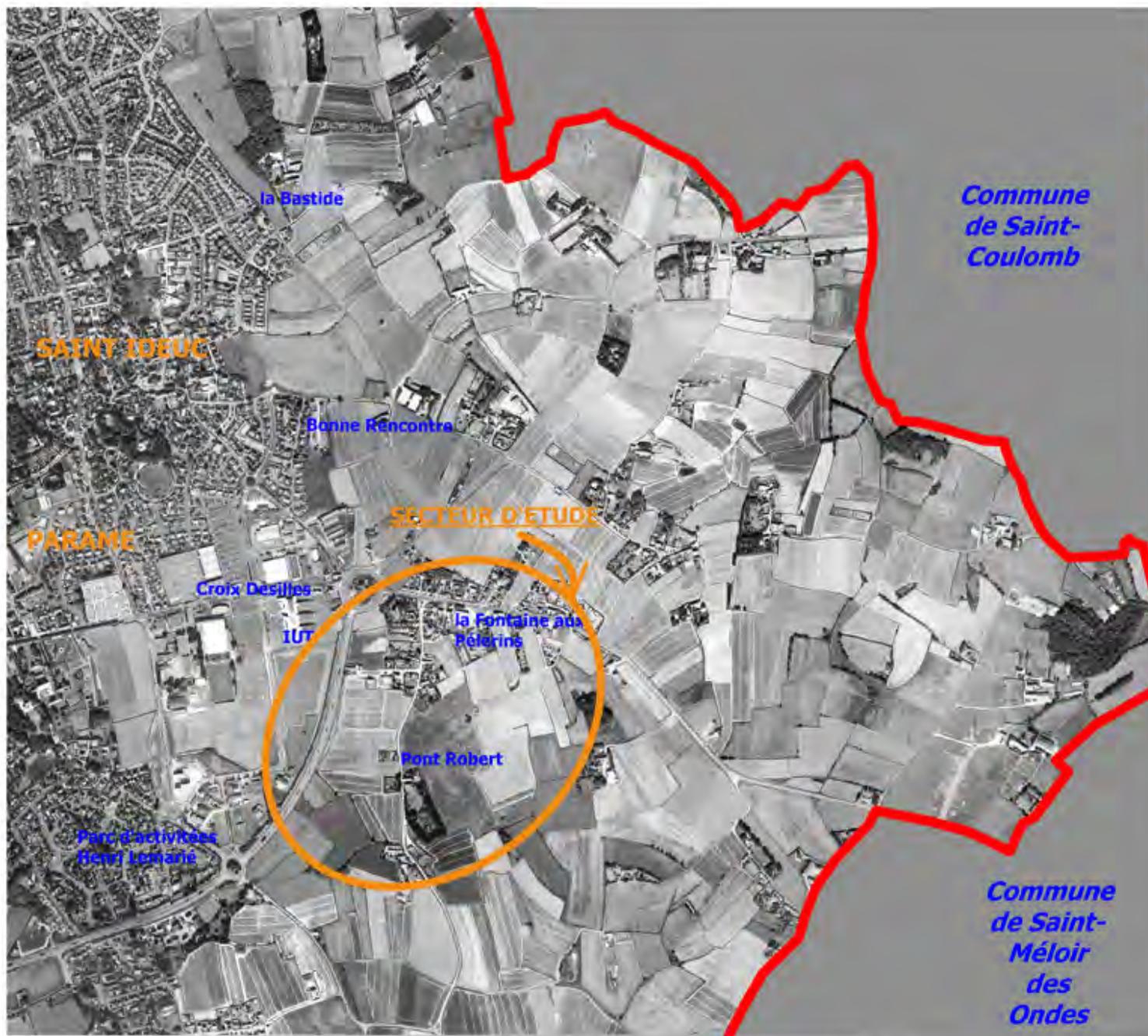
Le site présente une déclivité vers le sud, avec une altimétrie variant de 35 mètres à 21 mètres.

d- les enjeux urbains

L'urbanisation de ce site propose de reconstruire un paysage bocager le long du talweg naturel marqué par une forte armature d'espaces verts publics qui accompagnent les bassins de retenu d'eaux pluviales. Une attention sera apportée au traitement de ce talweg, de même qu'au traitement de la frange urbaine et à la conservation d'un cône de vue entre l'avenue du Maréchal Juin et la zone rurale.

L'enjeu est d'accompagner la résidentialisation de l'avenue du Maréchal Juin. Cette voie très fréquentée est destinée à devenir un boulevard urbain. La construction d'immeubles le long de cette voie lui donnera un caractère urbain, de façon à gommer l'effet de coupure entre les équipements sportifs, universitaires et administratifs du secteur Henri Lemarié et les futurs logements qui s'implanteront autour de la Banneville.

L'enjeu est de ne pas enfermer le futur quartier dans une limite opaque, mais plutôt de conserver un dialogue avec le paysage. Le projet doit conserver de nombreuses vues sur le paysage, des fenêtres sur champs, répondant aux fenêtres sur mer depuis le secteur de la Bastille.



*Commune
de Saint-
Coulomb*

SECTEUR D'ETUDE

*la Fontaine aux
Pèlerins*

Pont Robert

la Bastide

Bonne Rencontre

SAINT IDEUC

PARAME

Croix Desilles

IUT

*Parc d'activités
Henri Lemaire*

*Commune
de Saint-
Mélor
des
Ondes*

Plan de Situation

B.08

la Fontaine aux Pèlerins

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Ce quartier nouveau important, bénéficiera de la proximité des équipements publics tel que commerces, collèges, stades et permet de préparer une mixité d'usage :

A- Une vocation de quartier résidentiel proposant un habitat diversifié pavillonnaire et semi-pavillonnaire de toute nature de financement.

B- La capacité d'accueil d'un équipement public de quartier de type « maison de quartier » ou autre à définir.

C- une mixité fonctionnelle en bordure de l'avenue du Maréchal Juin, autorisée par le P.L.U. L'affectation du site sera précisée dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'ensemble.

b- composition urbaine

Le projet serait construit autour de deux trames :

- une trame verte piétonne et circulation douce
- une trame tertiaire interdisant une circulation de transit et constitué d'une architecture viaire traditionnel (placette, allée, impasses...)

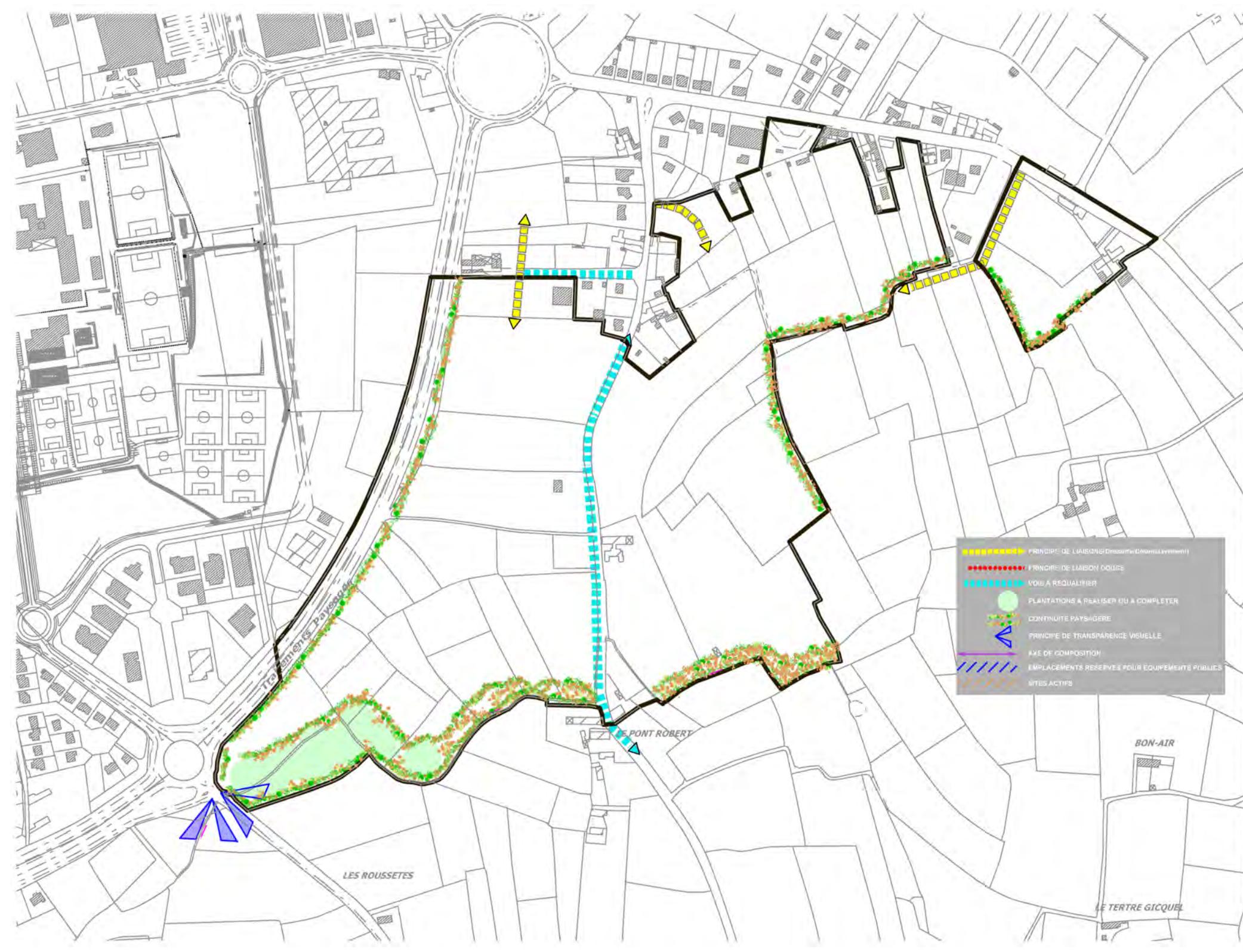
Trois actions importantes caractérisant le traitement des voies structurantes :

A – La poursuite d'un aménagement paysager de la rive sud et est de l'avenue du Maréchal Juin.

B – La création d'un élément architectural ou végétal fort marquant l'entrée de la Ville Rue de la Fontaine aux Pèlerins.

Le traitement végétal extérieur du giratoire Henri Lemarié sera achevé côté sud afin d'assurer la transition avec le secteur naturel concerné.

C – La création d'un nouveau giratoire permettant d'assurer la liaison entre la Z.A.C. de la Croix Désilles et ce nouveau quartier et accentuant le caractère résidentiel du boulevard.



-  PRINCIPE DE LIASON (Dramatic/Dramatic)
-  PRINCIPE DE LIASON DOUCE
-  VOIE A REQUALIFIER
-  PLANTATIONS A REALISER OU A COMPLETER
-  CONTINUITÉ PAYSAGÈRE
-  PRINCIPE DE TRANSPARENCE VISUELLE
-  AXE DE COMPOSITION
-  EMBLACEMENTS RESERVEES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
-  SITES ACTIFS

B.09 - Le Petit Paramé – Les Marettes

1 - Le contexte

a- le site

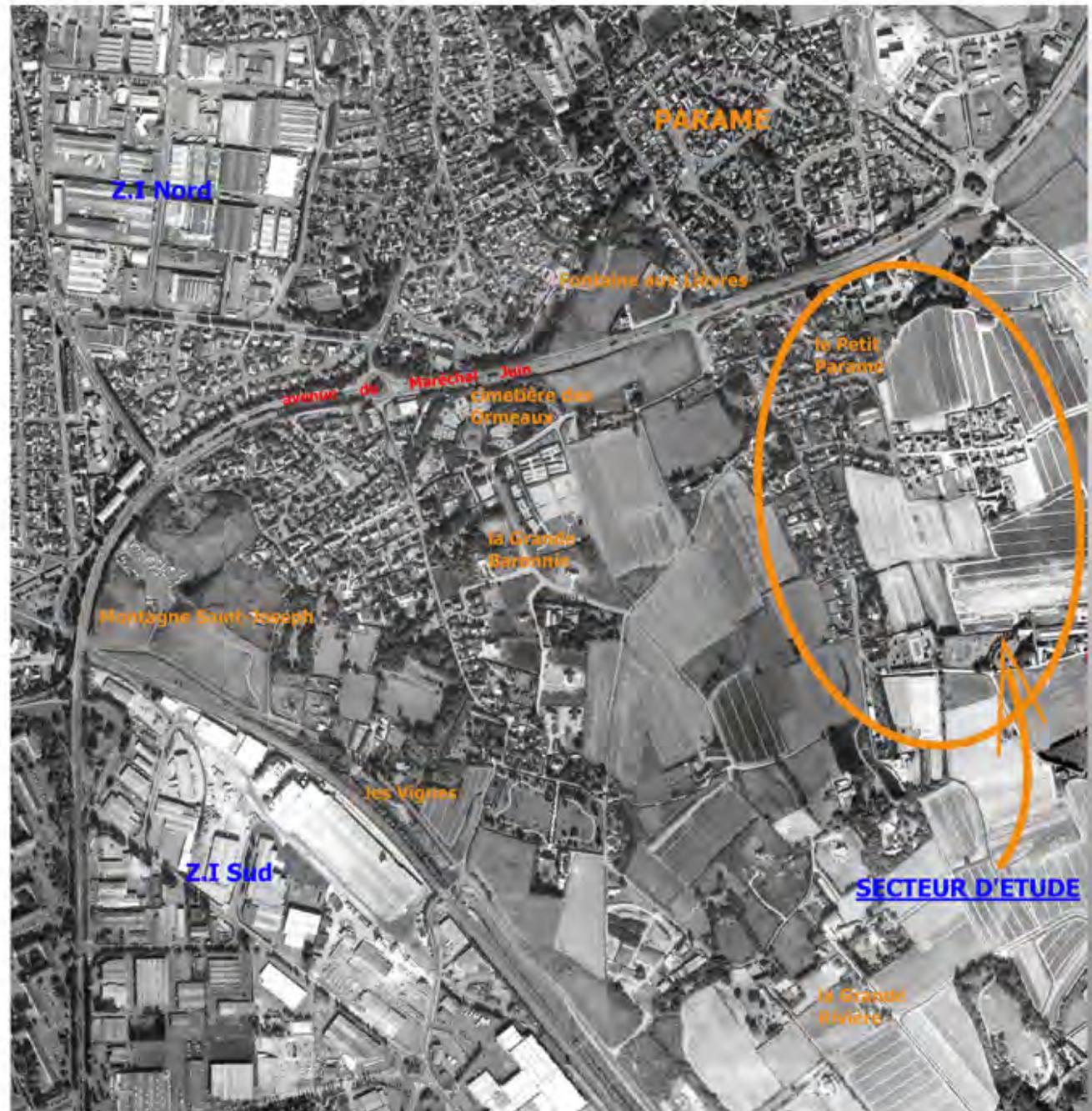
Le site est situé à l'est du quartier du Petit Paramé. Le Petit Paramé est constitué de pavillons récents venus compléter un bâti rural beaucoup plus ancien. Le bâti pavillonnaire s'est implanté le long des chemins ruraux préexistants, notamment entre le Petit Mont-Fleury et les Marettes à l'est et entre le Petit Mont-Fleury et la Godelle vers le sud. On notera également la présence d'une salle des sports au cœur du quartier.

L'urbanisation a délaissé deux vastes terrains totalisant une superficie de 8,4 hectares. Ces parcelles, en arrière plan des pavillons le long de la rue des Marettes, ont conservé une affectation agricole. Une activité agricole légumière est encore exploitée sur ces terrains.

Le secteur ne possède pas de trame végétale, hormis le parc public aménagé autour du bassin de la Fontaine-aux-Vais. La végétation du bassin constitue un écran végétal protégeant le secteur des nuisances résultant de l'avenue du Maréchal Juin.

b- les enjeux urbains

L'enjeu de l'urbanisation de ce secteur est de dessiner une frange urbaine cohérente au secteur. L'urbanisation réticulaire le long des chemins préexistants a eu pour conséquence une limite constituée de fonds de lots, marquée le plus souvent par des haies opaques. Une démarche globale sur le secteur va permettre d'intégrer les constructions pavillonnaires récentes dans un secteur délimité par une ceinture verte ourlée par des cheminements piétons.



B.09

le Petit Paramé

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Ce projet s'inscrit dans deux « dents creuses » au nord et au sud des Marettes sur des terrains riverains d'une urbanisation existante. Un soin attentif sera apporté au traitement des franges externes, en limite des zones naturelles préservées.

Ces secteurs seront à vocation d'habitat résidentiel de forme pavillonnaire. Un programme locatif social pourra accompagner l'urbanisation de ces secteurs.

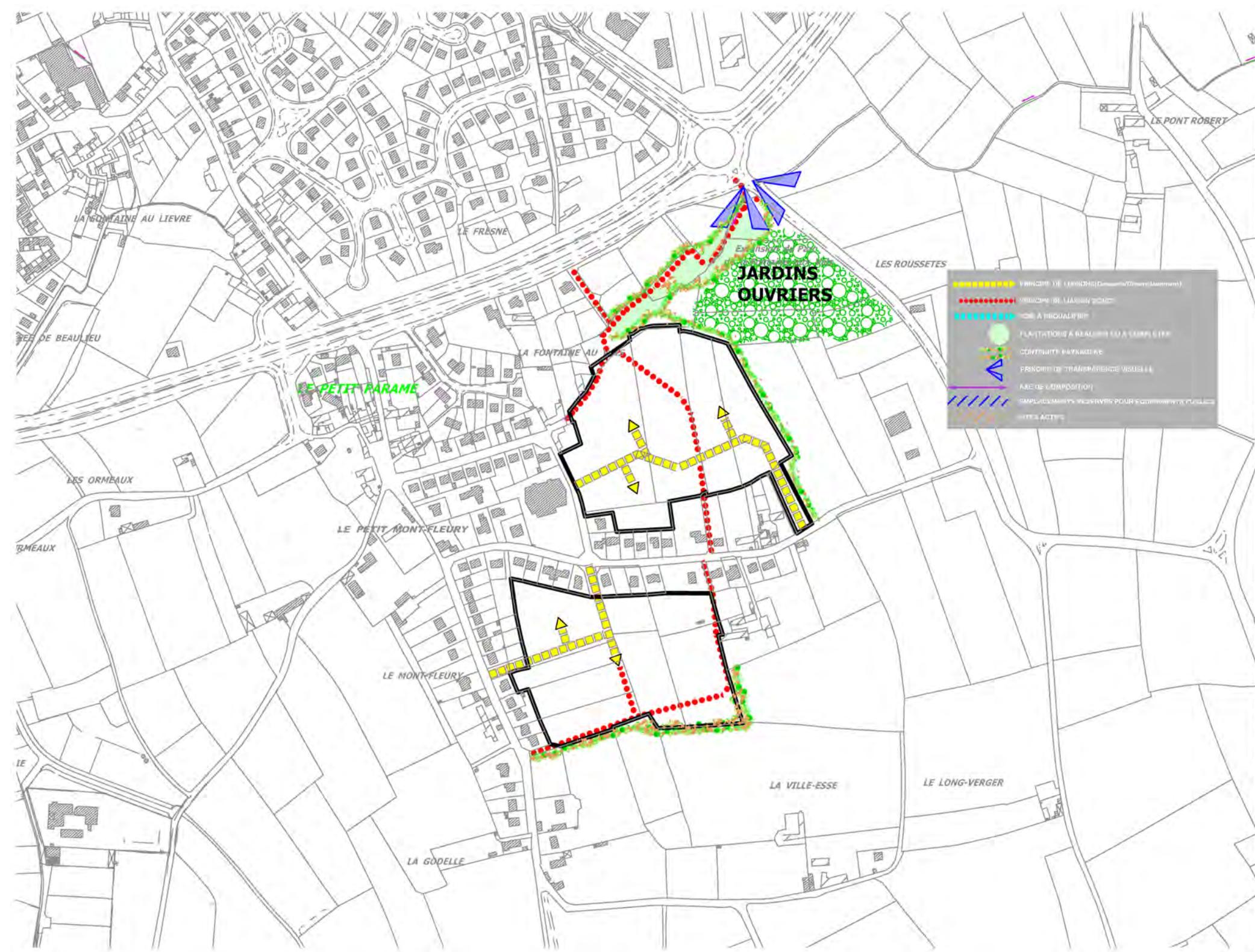
b- composition urbaine

Les voies projetées sont des voies tertiaires traitées dans un souci de maillage avec les voies existantes. Ces voies seront traitées de

façon à interdire toute accélération des véhicules et tout transit. En outre, les nouvelles voies feront l'objet d'un accompagnement végétal.

Des fenêtres sur le grand paysage seront ménagées pour amorcer un dialogue entre l'habitat et le paysage sans lequel il s'inscrit.

Les secteurs résidentiels privilégieront les liaisons piétonnes inter quartier et vers les espaces naturels. Un accès sera favorisé vers le parc urbain du bassin de la Fontaine aux Vais. Celui-ci sera agrandi vers l'est, de façon à créer une aire de pique-nique à proximité du bassin paysager et accessible depuis l'avenue du maréchal Juin.



B.09 le Petit Paramé-les Marettes
 I) Orientation d'aménagement

B.10 - Les Ormeaux – La Caillebotte

1 - Le contexte

a- le site

Le secteur est inscrit entre le quartier du Petit Paramé à l'est et le cimetière des Ormeaux à l'ouest. Il est en outre bordé au nord par l'avenue du Maréchal Juin.

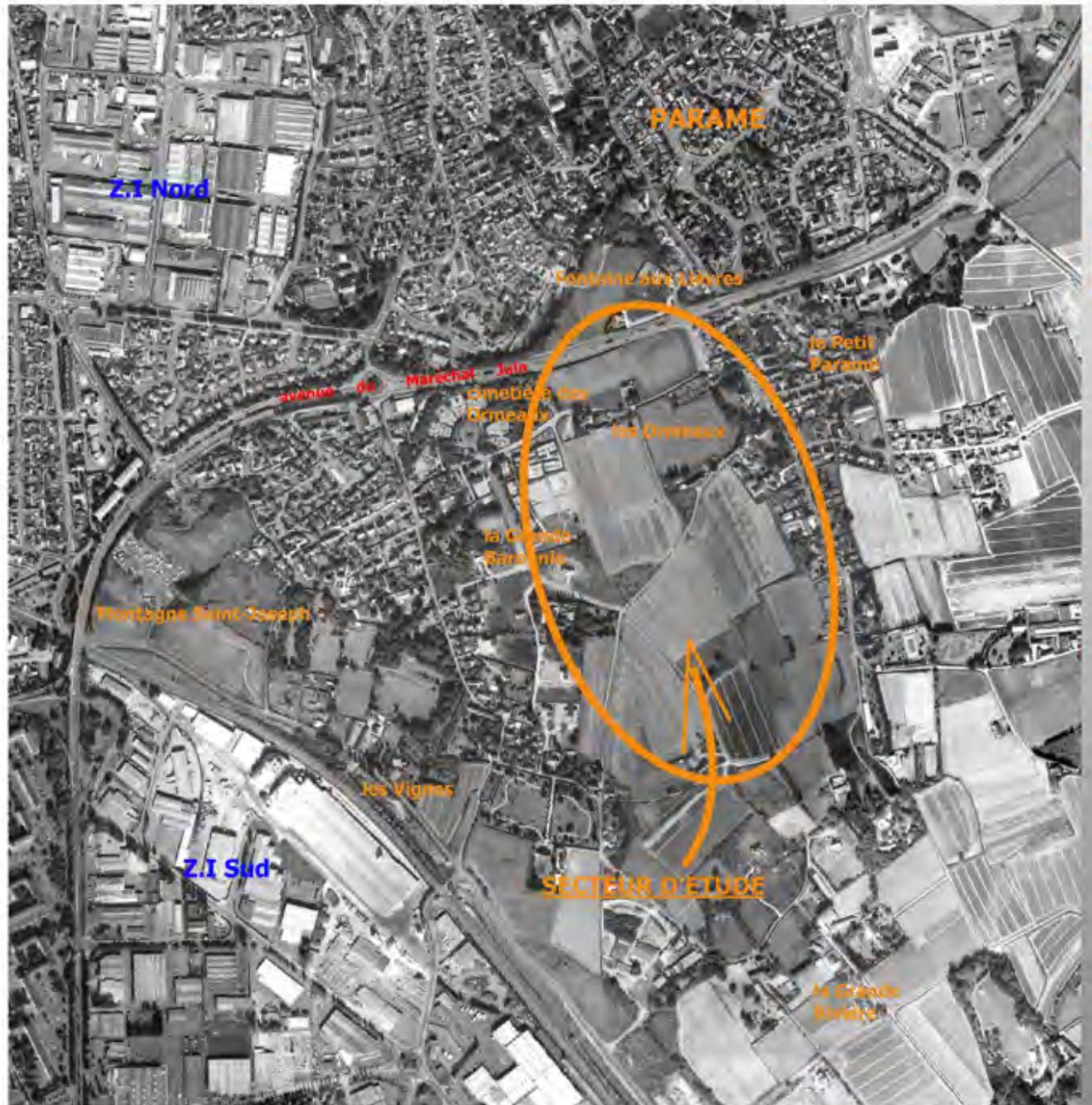
Le site est partagé par une ligne de crête sur laquelle était implantée un moulin (altitude 30 m NGF).

Le cimetière et son extension paysagée représentent un élément paysager essentiel. En outre, seules l'ancienne ferme de la Caillebotte et les habitations des Ormeaux présentent une végétation intéressante. Le site est affecté par une activité agricole maraîchère.

b- les enjeux urbains

Ce secteur répond à trois enjeux importants :

- assurer le développement du cimetière des Ormeaux et l'accueil éventuel d'un crématorium dans un environnement paysagé,
- assurer une coupure franche entre la Z.P.P.A.U.P. et l'agglomération avec l'interpénétration de l'aspect paysage du cimetière et de la Z.P.P.A.U.P. La ligne de crête correspondant au moulin et à la ferme de la Caillebotte sera fortement végétalisée,
- résidentialiser l'avenue du Maréchal Juin en symétrie de la Z.A.C. de la Fontaine aux Lièvres.



B.10

Plan de Situation

les Ormeaux

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

L'urbanisation du secteur permet d'accueillir plusieurs types de logements répondant à tous les types de financement :

- ① Des logements collectifs ou semi collectifs construits le long de l'avenue du Maréchal Juin, donnant à l'avenue un caractère urbain.
- ② Des logements individuels, créant une transition entre le parc des Ormeaux et le hameau du Petit Paramé ou en complément du secteur de la Grande Baronnie, en cours d'achèvement.

b- composition urbaine

Trois axes de composition sont privilégiés :

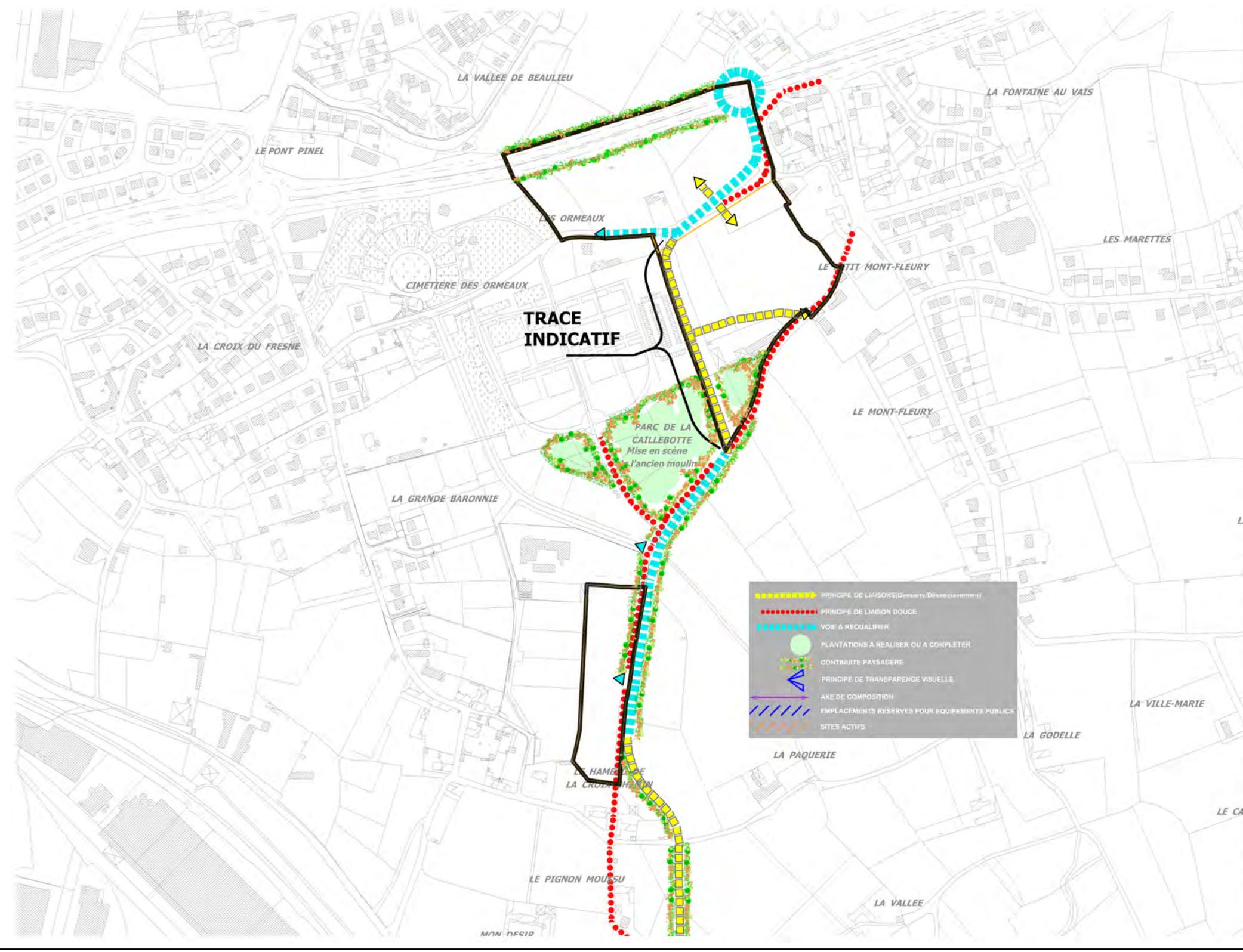
- une nouvelle voie secondaire desservant le site funéraire des Ormeaux ;
- un accompagnement végétal fort de la voie secondaire assurant le rôle de coupure d'urbanisation ;
- la mise en scène de la Butte des Ormeaux.

Le maillage secondaire s'appuie et prolonge les trames viaires existantes en les diminuant de la voie de liaison secondaire Croix Chemin - avenue du Maréchal Juin. L'ancienne voie communale de Croix Chemin conservera sa fonction.

Entre la Croix Chemin et la Caillebotte, la nouvelle voie secondaire sera traitée en voie verte avec traitement végétal latéral de type haie afin de limiter toute perméabilité visuelle. Dans son tracé nord-sud au droit des Ormeaux, le caractère résidentiel sera privilégié jusqu'au nouveau carrefour de la Fontaine-aux-Lièvres.

L'avenue du Maréchal Juin sera retraitée en privilégiant un caractère urbain résidentiel.

L'extension du cimetière des Ormeaux est prolongée par le parc de la Caillebotte. Ce parc fait partie d'un corridor vert entre les bassins de la Fontaine aux Lièvres au nord et le hameau de la Croix Chemin au sud. Ce traitement paysagé participera à la transition entre l'habitat et le paysage.



**TRACE
INDICATIF**

-  PRINCIPE DE LIAISON(S) (Desserte/Disenclavement)
-  PRINCIPE DE LIAISON DOUCE
-  VOIE A REQUALIFIER
-  PLANTATIONS A REALISER OU A COMPLETER
-  CONTINUTE PAYSAGERE
-  PRINCIPE DE TRANSPARENTIE VISUELLE
-  AXE DE COMPOSITION
-  EMLACEMENTS RESERVEES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
-  SITES ACTIFS

B.11 - La Montagne Saint-Joseph – La Vigne

1 - Le contexte

a- le site

Le site est situé sur le versant orienté au sud de la vallée du Routhouan. Le site est bordé au sud par la voie ferrée Rennes-Saint-Malo et le lit du Routhouan.

Le coteau prononce une forte déclivité vers le sud-ouest d'une altimétrie de 23 à 6 mètres et la Montagne Saint-Joseph forme un éperon brutal de 30 à 8 mètres.

Le site est compartimenté par des haies bocagères dans le sens de la pente. Les anciens corps de ferme de la Petite et de la Grande Vigne sont implantés le long des rives du Routhouan.

Le site s'appuie à l'ouest sur le quartier de l'Espérance duquel il est séparé par le boulevard du Général de Gaulle et est contigu du quartier du Val comprenant des constructions hétérogènes : lotissements récents, anciens corps de ferme, manoir... On observe par ailleurs la proximité immédiate de la zone industrielle sud, avec, notamment, une unité de production d'engrais comprenant des installations industrielles imposantes.

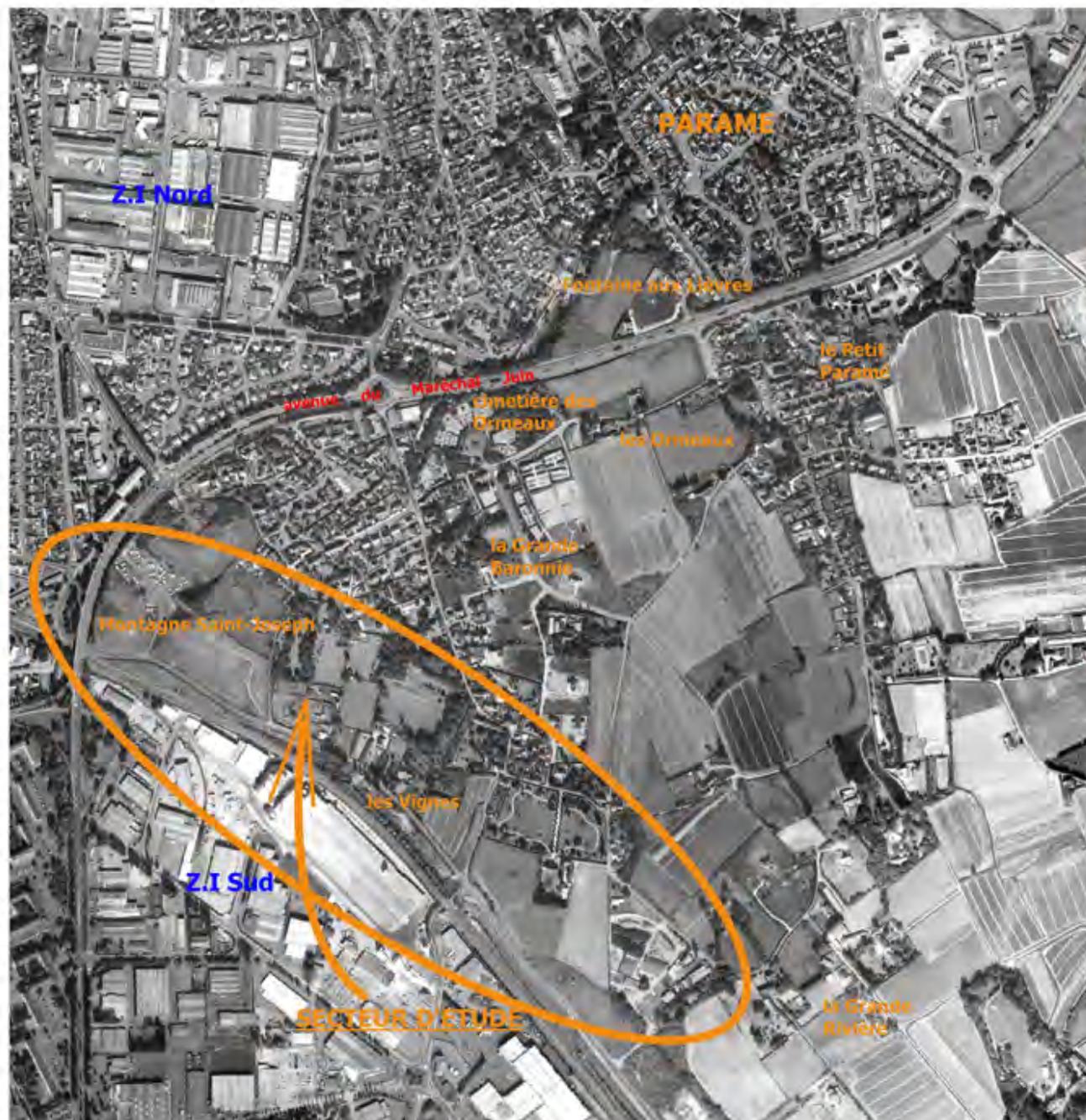
b- les enjeux

L'urbanisation de ce secteur permettra d'accompagner la nouvelle pénétrante sud reliant le futur échangeur de Saint-Jouan des Guérets vers un nouveau carrefour sur l'avenue du Général de Gaulle à l'intersection avec la rue René Boltz.

La Montagne Saint-Joseph constituerait une nouvelle porte d'entrée pour la ville de Saint-Malo. Il convient d'accompagner la nouvelle voie par un traitement urbain et paysager. Par ailleurs, l'électrification de la ligne Rennes – Saint-Malo permet l'arrivée du TGV à Saint-Malo à l'horizon 2005-2006. L'aménagement du secteur de la Petite Vigne permet d'améliorer l'image du couloir d'entrée de l'agglomération le long des voies ferrées.

Le site est désormais peu exploité par l'agriculture et de vastes parcelles sont en friches. Par ailleurs, les anciennes zones de remblais de la Montagne Saint-Joseph doivent aménagées.

L'enjeu de l'aménagement du site est de respecter la topographie et les éléments préexistants du paysage



B.11

la Montagne Saint Joseph-la Vigne

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

La mixité du quartier sera assurée par une quadruple programmation :

1. des projets de sites tertiaires le long de la future pénétrante sud,
2. un programme résidentiel de faible densité à Belle Fontaine,
3. un programme d'aménagement à long terme sur le plateau de Saint-Joseph à définir dans le cadre d'un projet d'ensemble ;
4. éventuellement, un programme d'équipement public liés à la proximité de la ville et l'extension éventuelle du parking relais Paul Féval

b- composition urbaine

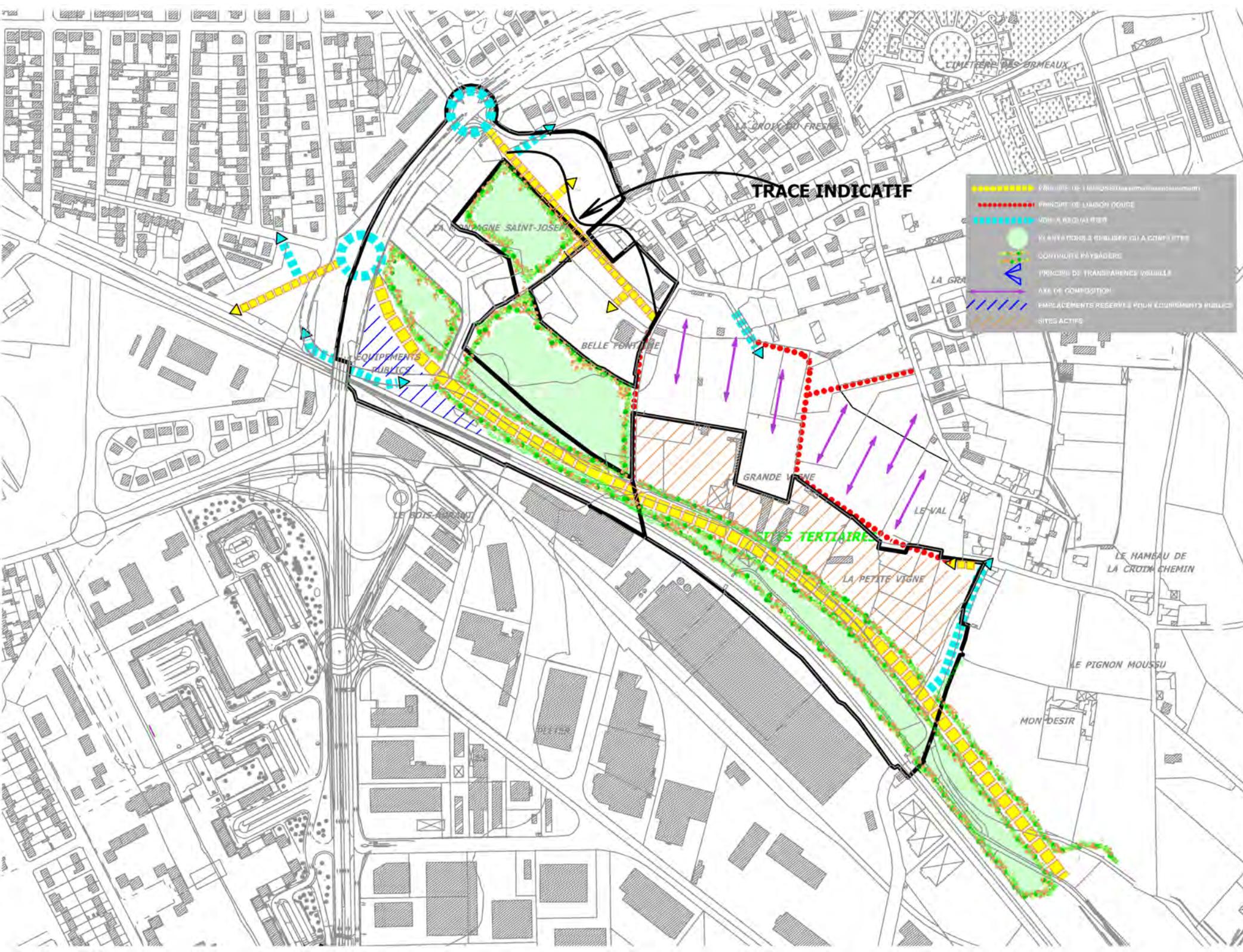
Trois principes sont proposés pour la présentation du paysage par le relief important du site.

- a) un traitement paysagé de qualité en accompagnement de la nouvelle desserte sud du Val du Routhouan et de la voie ferrée,
- b) un traitement paysager des anciennes zones de remblais de la Montagne Saint-Joseph,
- c) un traitement par « terrasses » successives du versant sud du plateau de Saint-Joseph

Le traitement végétal de la voie structurante et voie TGV sera constitué d'une zone boisée limitant depuis la voie ferrée les vues lointaines sauf par séquences et un traitement paysagé de type résidentiel au droit des sites actifs.

La future pénétrante sud sera largement paysagée. Par ailleurs, une piste cyclable reprendrait l'ancienne ligne de crête du plateau et un ancien tracé de chemin reliera ce site à la zone naturelle de Z.P.P.A.U.P. de la Rivière.

Les secteurs à proximité de l'avenue du Maréchal Juin permettraient l'implantation de parkings complémentaires au site Paul Féval.



B.11 la Montagne Saint Joseph-la Vigne
I) Orientation d'aménagement

B.12 – La Croix Chemin – Mondésir

1 - Le contexte

a- le site

Ce secteur est situé dans le prolongement du secteur précédent « la Montagne Saint-Joseph – La Vigne ». Surplombant le ruisseau du Routhouan, le secteur a une déclivité exposée vers le sud-ouest sous la forme d'un coteau d'une altimétrie variable de 20 à 5 mètres.

Le site est délimité au sud-est par la zone d'activités du Routhouan où est implantée la station d'épuration de la ville de Saint-Malo. Le site est longé au sud-ouest par la voie ferrée Rennes – Saint-Malo le long du lit du Routhouan. Le site est dominé par un versant boisé sur lequel sont implantés un ancien habitat rural dispersé et des grandes propriétés. Ce secteur est protégé par la Z.P.P.A.U.P. de la Rivière.

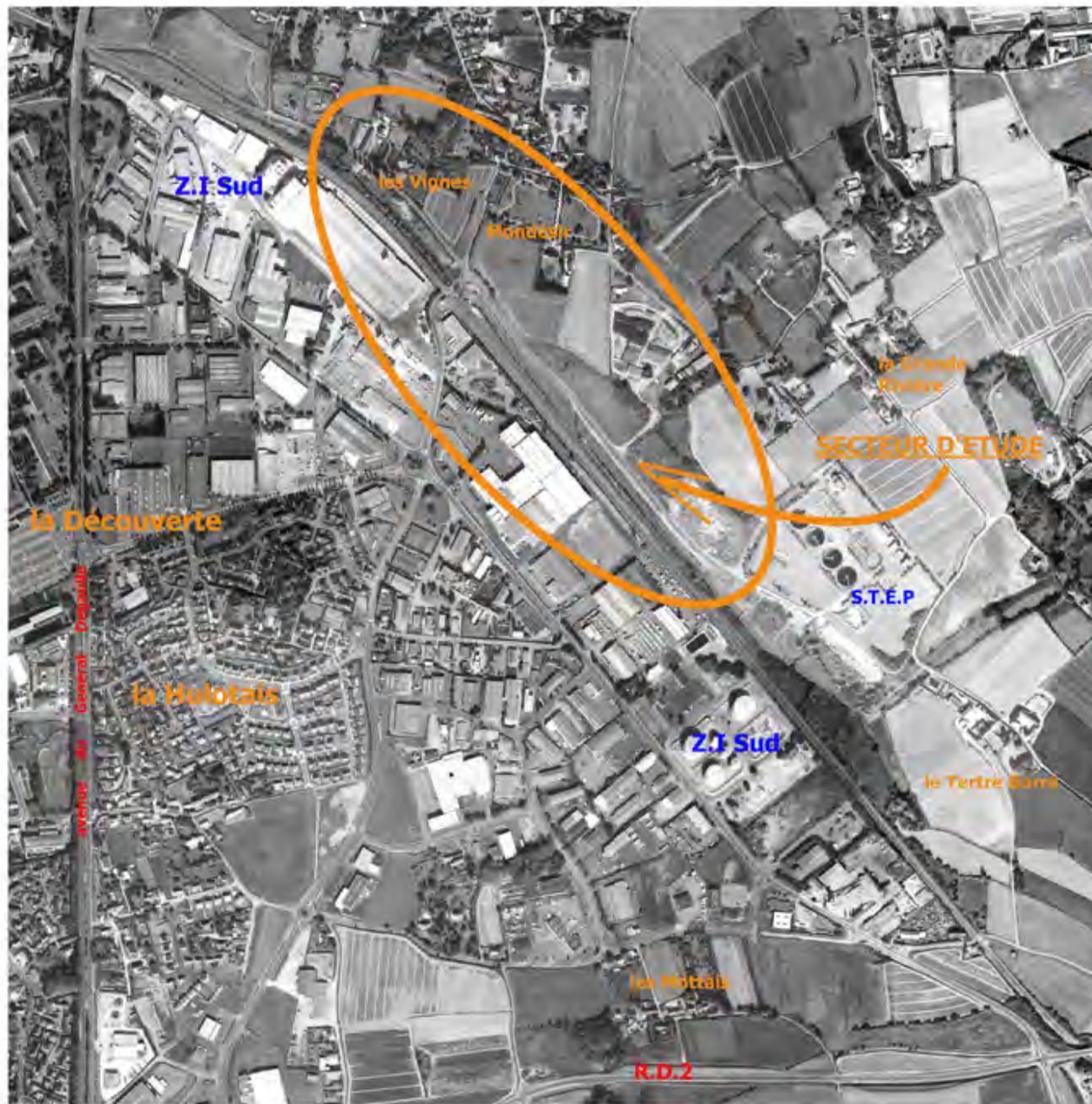
Par ailleurs, la zone industrielle sud-est implantée sur la rive opposée du ruisseau comprend une usine de transformation laitière et une usine de récupération de métaux.

La propriété de Mondésir et les bâtisses anciennes du Pignon Moussu identifient actuellement le site. Le secteur a conservé quelques haies bocagères situées selon la pente. L'activité légumière laisse peu à peu place à la friche et la déprise.

b- les enjeux urbains

Comme pour le secteur de la Montagne Saint-Joseph, l'enjeu est d'accompagner par un traitement urbain et paysager de qualité la nouvelle pénétrante sud et la ligne de chemin de fer.

En outre, l'objectif est de créer une nouvelle limite entre le tissu urbain et les espaces naturels et paysagers. Cette nouvelle limite pour l'agglomération s'appuie sur les éléments existants sur le site notamment les voies, la trame parcellaire, les talus et les haies. La nouvelle limite ne doit pas être un rempart opaque pour la ville mais plutôt un filtre végétal entre la ville et les espaces naturels offrant par une certaine porosité des liens visuels entre la campagne et la ville. Ils permettent aux habitants de pratiquer la campagne par le biais d'une trame verte de chemins piétonniers.



Plan de Situation

B.12

la Croix Chemin-Mondésir

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le secteur du Val du Routhouan est une zone d'activités diversifiées qui bénéficiera à terme de l'image positive de la voie de desserte sud. Compte tenu des contraintes de la voie ferrée, de la future pénétrante sud et de la zone industrielle sud, la zone de fond de vallée est destinée à une activité diversifiée mais sans gêne pour le voisinage.

Il n'est pas prévu de voiries tertiaires. La desserte du quartier futur sera assurée par la pénétrante sud et la voie secondaire reliant le Petit Paramé

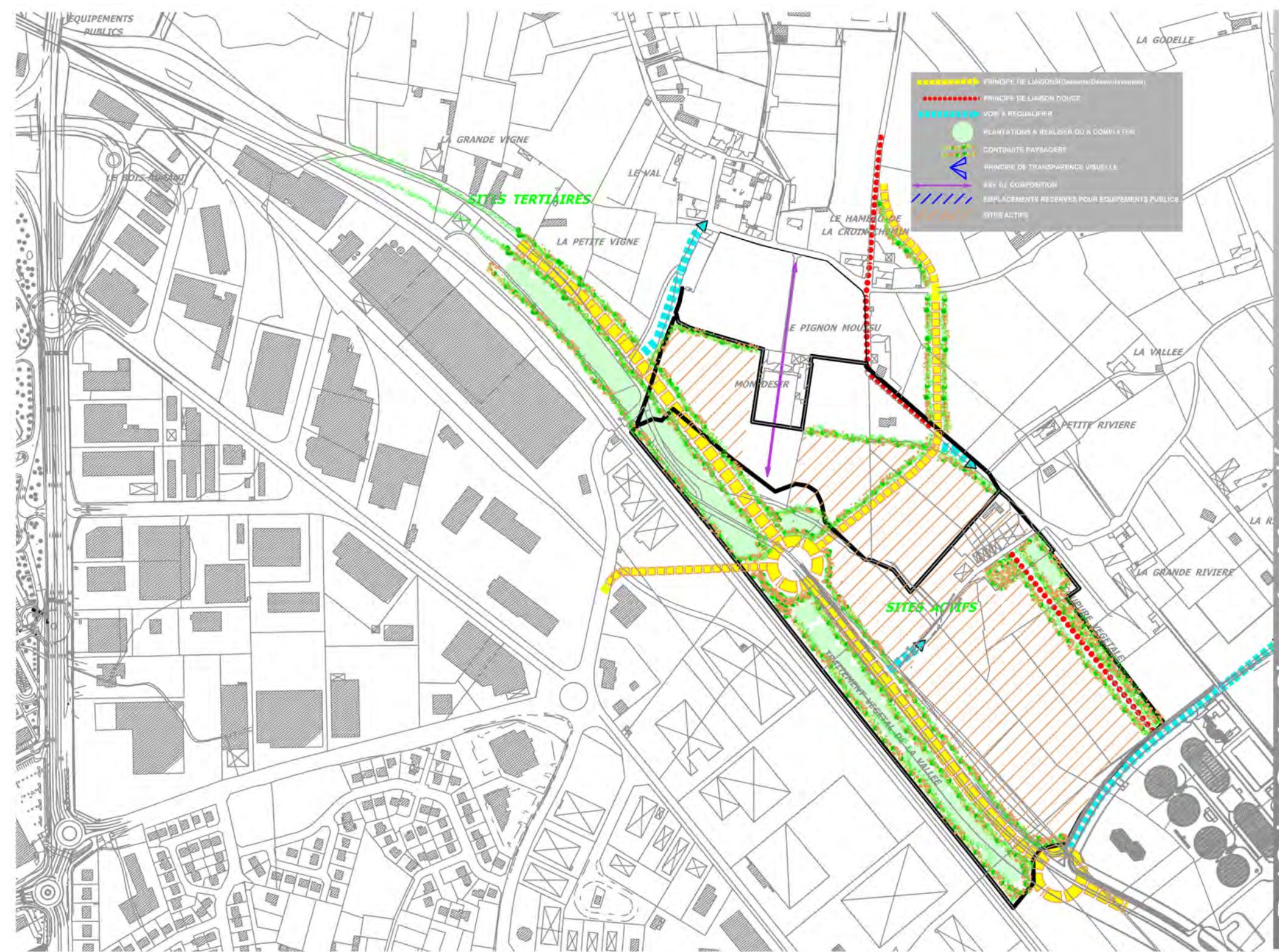
Les anciens chemins sont conservés en l'état et serviront de sites privilégiés pour accueillir des liaisons douces.

b- composition urbaine

Le principal enjeu de ce secteur est le traitement du Val du Routhouan et la liaison entre la pénétrante sud et la voie secondaire reliant la zone industrielle sud au Petit Paramé. Pour assurer cette programmation et la coupure avec la Z.P.P.A.U.P., quatre principes sont retenus :

1. un traitement végétal majeur de la Vallée entre la pénétrante sud et la voie ferrée
2. une insertion dans une trame bocagère à construire de la voie secondaire entre la Rivière et La Baronnie
3. un aménagement très qualitatif des secteurs actifs.
4. un traitement en coupure végétale longitudinale à la Vallée du Routhouan entre la ZAC du Routhouan et La Rivière.

La future pénétrante sud sera traitée comme une voie de « parc » sans trottoir, posée sur des vastes espaces paysagés (coupe B-B)
La voie secondaire entre le Routhouan et le Petit Paramé sera de caractère rural avec accotements, fossés et talus (coupe AA).



B.12 la Croix Chemin-Mondésir
I) Orientation d'aménagement

B.13 - Frotu

1 - Le contexte

a- le site

Situé en bordure du lit du Routhouan et de la voie ferrée Rennes – Saint-Malo, le site du Frotu se situe dans la continuité sud-est de la zone d'activités du Routhouan. La zone industrielle sud borde le secteur sur sa partie sud-est.

Le site est dominé par la propriété du Tertre Barré et ses dépendances.

Le site est situé à une altitude moyenne de l'ordre de 10 mètres. Constitué de terrains humides, ancien fond d'estuaire à usage de salines, le site n'est plus cultivé à l'ouest. Les terres agricoles laissent place à des jachères. En revanche, les terrains à l'est sont encore en exploitation.

b- les enjeux urbains

Site à l'interface entre la ville industrielle et la campagne, le site laisse peu à peu place à des friches agricoles.

Ce site est une des premières séquences de l'entrée de l'agglomération le long de la voie ferrée Rennes – Saint-Malo et le long de la future voie nouvelle entre la pénétrante sud et la Montagne Saint-Joseph.

Cette entrée de ville sera un axe majeur pour la ville de Saint-Malo dans les prochaines années. Il convient de trouver un accompagnement aux infrastructures de transport.

Situé le long du lit du Routhouan, l'aménagement du site doit s'inscrire dans la politique de gestion du rythme de l'eau, notamment la protection contre les excès d'eaux pluviales sur le bassin versant du Routhouan.

Au sein des bassins de retenue pourront être intégrés des équipements sportifs ou de loisirs, en prise directe avec le paysage rehaussé de malouinières et d'espaces boisés.

Le long de la voie ferrée et de la future voie routière, les équipements feront l'objet d'un paysagement alternant des vues longues et des vues courtes sur le paysage en arrière plan..



B.13

Plan de Situation

Frotu

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Ce secteur, qui constitue une frange paysagée de l'agglomération, doit répondre à trois programmes complémentaires :

- la mise en œuvre d'un vaste site paysagé, porte de l'agglomération depuis la voie ferrée et la pénétrante sud,
- un site destiné à la réalisation de bassins complémentaires pour les eaux pluviales,
- un site permettant d'offrir des aires de grands jeux, en compléments des stades existants.

Le site est totalement dédié à des équipements publics, soit pour la création de bassins participant à la lutte contre les inondations, soit de terrains de sport

Le programme prévisionnel est le suivant :

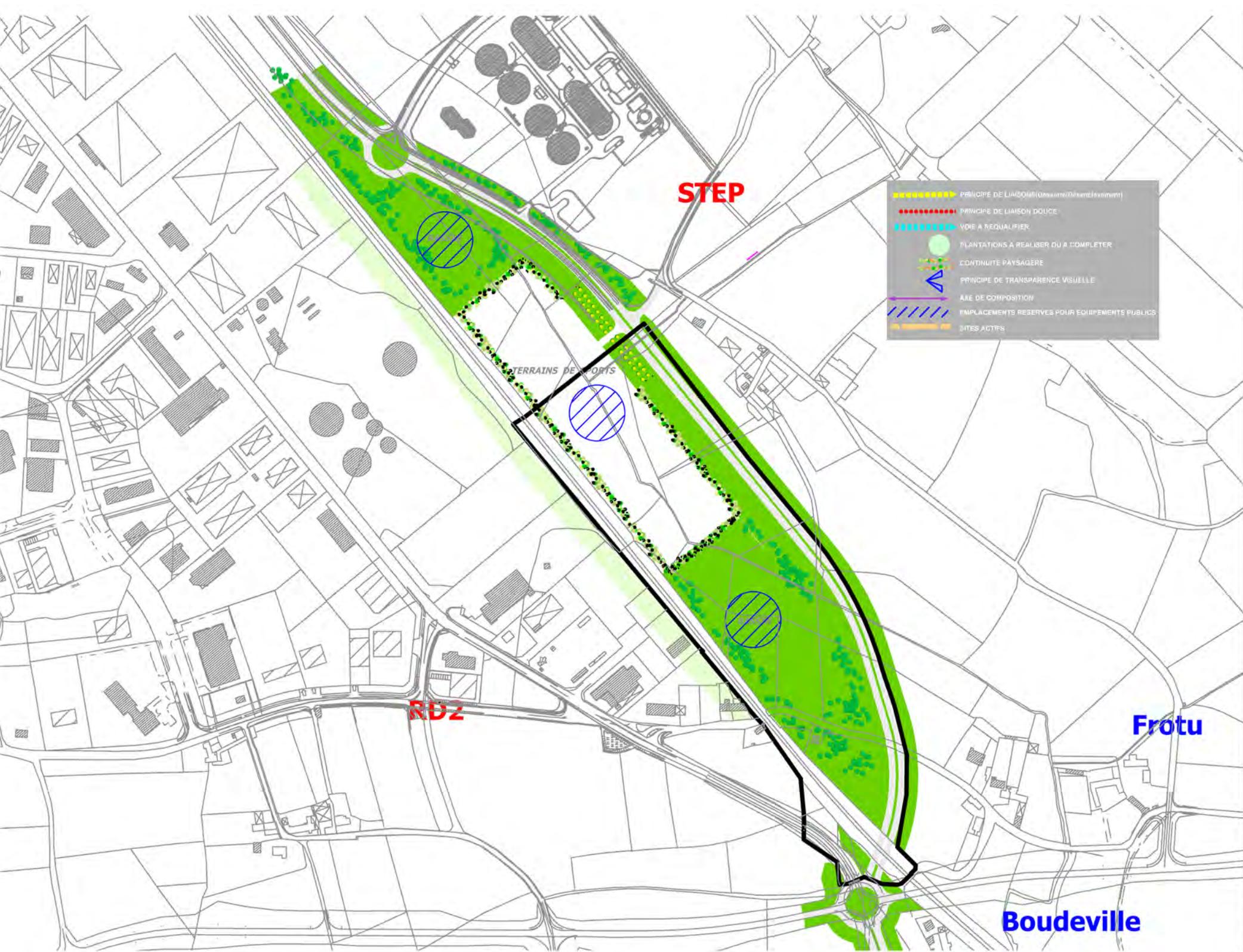
- bassins de retenue des eaux pluviales : 25 000 à 35 000 m³,

- terrains de sport : possibilités d'aires de grands jeux complétées par des équipements complémentaires : parcours de cross, déplacement éventuel du vélodrome, etc.

b- composition paysagère

Le site constitue un enjeu paysagé important entre la voie ferrée et la future pénétrante sud. Pour assurer cet aménagement, les principes suivants sont à retenir :

- proposer un traitement en creux, accentué par les futurs bassins et symbolisant le fil d'eau du ruisseau du Routhouan,
- construire une trame bocagère le long des deux axes de la SNCF et la voirie primaire, permettant une perméabilité visuelle vers la campagne et le tertre du Colombier,



STEP

RD2

TERRAINS DE SPORTS

Frotu

Boudeville

	PRINCIPE DE LIASON (ou amorce/développement)
	PRINCIPE DE LIASON DOUCE
	VOIE A REQUALIFIER
	PLANTATIONS A REALISER OU A COMPLETER
	CONTINUTE PAYSAGERE
	PRINCIPE DE TRANSPARENCE VISUELLE
	AXE DE COMPOSITION
	EMPLACEMENTS RESERVES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
	SITES ACTIFS

B.14 - La Janais

1 - Le contexte

a- le site

Le site de la Janais est situé dans la continuité des zones d'activités de la Moinerie, de la Maison Neuve et des Mottais.

Le site est délimité

- à l'est par la voie de desserte de la zone d'activités de la Maison Neuve,
- au nord, par la RD n°2, vers Saint-Méloir des Ondes,
- au sud par le chemin conduisant à la ferme du Fougeray
- à l'est par un bois de feuillus d'une grande qualité paysagère le long d'un talweg entre le Fougeray et les Mauriers.

Les zones d'activités de la Maison Neuve et de la Grassinais sont mitoyennes du site de la Janais.

Le site a conservé en partie sa vocation agricole. La partie sud du site est toutefois en friche et correspond à une ancienne zone de dépôt.

On peut souligner la présence d'un habitat rural diffus, notamment, les lieux-dits des Mauriers, de la Ville Anne et de la Janais.

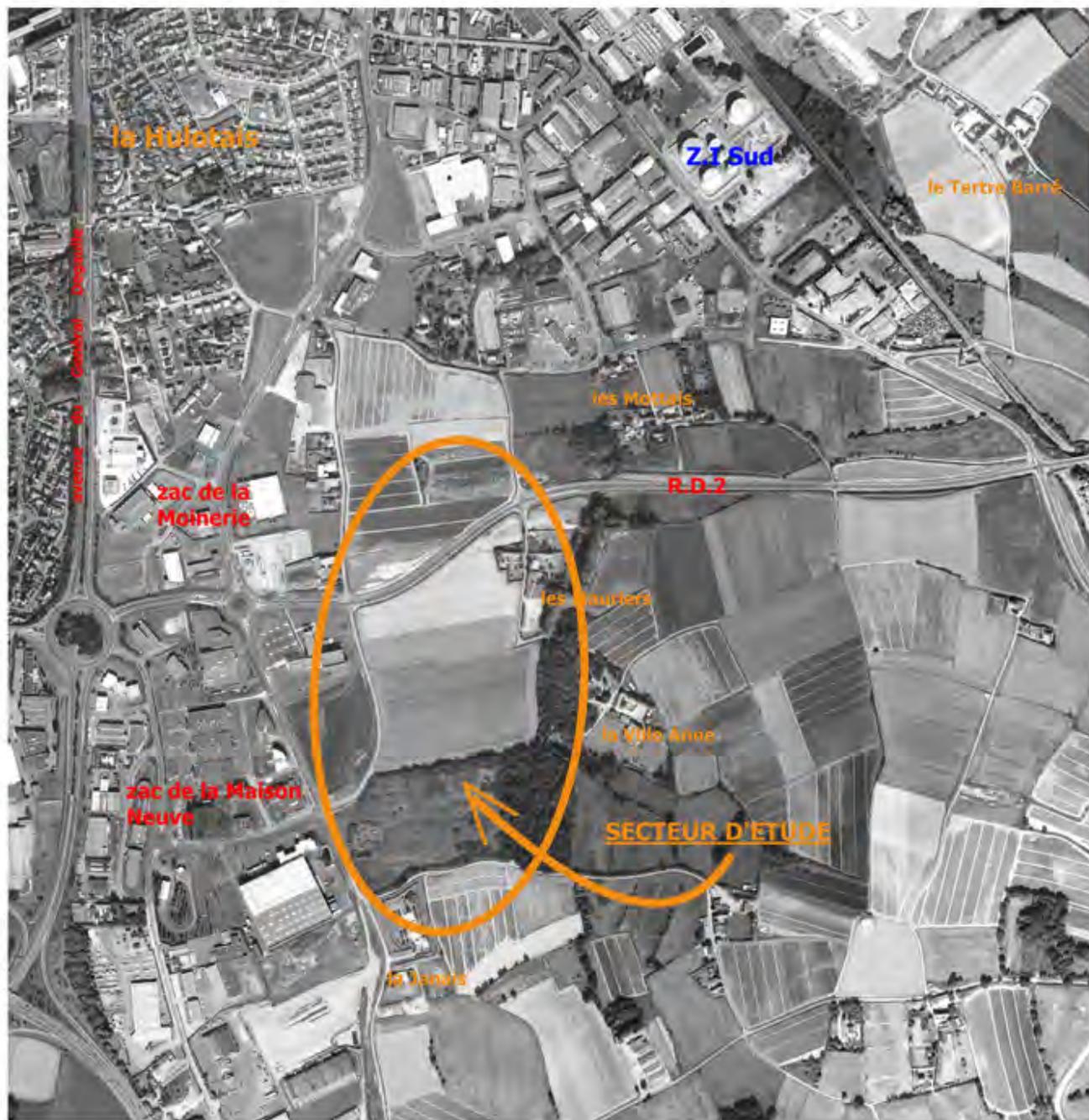
b- les enjeux urbains

Le site de la Janais représente un potentiel d'une superficie d'environ 20 hectares pour le développement des zones d'activités de la communauté d'agglomération de Saint-Malo.

Le plan de la zone d'activités de la Maison Neuve prévoyait dès l'origine cette éventualité. C'est dans cette optique que la voie de desserte de la zone a été implantée en périphérie, de façon à desservir par la suite les terrains à l'est, dans le périmètre du secteur de la Janais.

Si l'objectif était d'assurer une couture entre le projet de la Maison Neuve à l'ouest et la Janais à l'est, l'enjeu est différent sur la frange est de l'opération. Le talweg boisé constitue un élément du paysage qui marquera la limite de l'urbanisation et créera une transition entre les implantations industrielles à venir et la campagne de Château-Malo.

Le site de l'ancien centre d'enfouissement des déchets accueillera des activités économiques ne nécessitant pas d'affouillement ou de fondations spéciales.



B.14

la Janais

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- les objectifs pour l'aménagement du site

Le schéma directeur de développement des zones d'activités au sud de l'agglomération malouine prévoyait dès l'origine en 1996 l'implantation d'une zone d'activités sur le secteur de la Janais. Les plans de composition des secteurs de la Maison Neuve et des Mottais ont été dessinés dans cet esprit, notamment le dessin de la trame viaire de la zone de la Maison Neuve.

La ville de Saint-Malo entend poursuivre un développement maîtrisé de son territoire. Elle entend néanmoins soutenir l'emploi et le développement économique. L'emploi, l'attractivité et le dynamisme économiques sont les priorités affichées dans le projet de P.A.D.D.

A ce titre, la création de la zone de la Janais est un des projets soulignés dans le projet de P.A.D.D. Le P.A.D.D. souligne que la ville retient 6 sites, dont le site de la Janais dans la continuité des zones de la Moinerie et de la Maison Neuve, au sein de son projet de P.L.U., afin de maintenir des capacités d'implantations économiques à Saint-Malo, en compléments des objectifs déjà retenus par la communauté d'agglomération compétent en matière de développement économique.

La zone de la Janais constitue une des prochaines opérations d'aménagement à réaliser. C'est l'occasion pour la ville de Saint-Malo de mettre en œuvre les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable, notamment le parti pris environnemental que traduit ce document.

b- Principales affectations du site – programme prévisionnel

Le schéma directeur du développement des zones d'activités a permis d'avoir une logique d'intégration des zones. Le maillage viaire hiérarchisé témoigne d'une approche prospective dans la

conception des différentes zones. Cette approche se retrouve dans la conception des réseaux et dans la cohérence dans le type des affectations retenues, notamment pour les zones les plus récentes.

Ce secteur totalisant une superficie de 20 hectares est destiné à recevoir des activités économiques non polluantes.

Trois orientations sont prévues pour le site :

- **un secteur de zones d'activités**, constitué de plateformes permettant l'implantation de plusieurs emprises sur des emprises pouvant atteindre 3,5 hectares.

Les activités seront à l'image des activités implantées sur les zones de la Maison Neuve et des Mottais : des activités diversifiées : tertiaires ou de négoce.

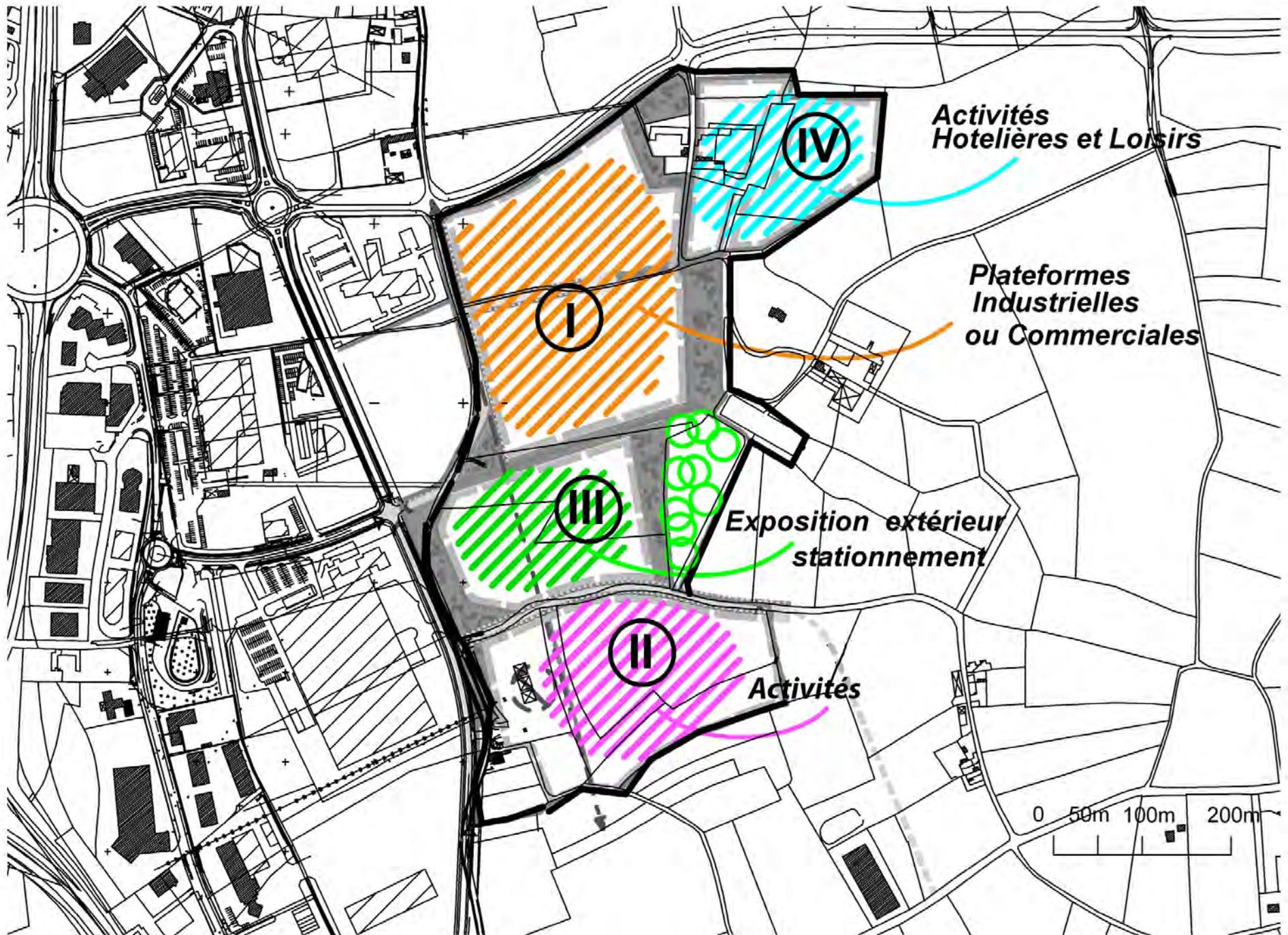
La situation de la Z.A.C. de la Janais à proximité de la Maison-Neuve est un site favorable à l'implantation d'équipements à vocation commerciale.

Le schéma de développement commercial du Pays de Saint-Malo signé le 4 novembre 2004 préconise d'optimiser l'attractivité des pôles majeurs du Pays.

Notamment, le schéma recommande d'organiser un développement maîtrisé et qualitatif (offre, environnement, charte d'enseignes...) des zones d'activités de la périphérie pour limiter l'évolution de l'évasion vers les grands pôles commerciaux voisins du Pays

Notamment, l'analyse préalable à l'élaboration du schéma de développement commercial montre un certain nombre de déficits notamment dans les domaines de l'équipement de la maison et l'équipement de la personne, induisant l'évasion d'une partie de la clientèle en dehors du Pays.

Le schéma recommande de prendre en compte la valeur ajoutée induite par de nouvelles enseignes et l'incidence des



Plan modifié suite à l'arrêté préfectoral en date du 8 juillet 2019 de Déclaration d'Utilité Publique et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Malo concernant le projet d'aménagement de la ZAC des Fougerais.

modernisations ou des nouvelles implantations sur l'attractivité par rapport au phénomène d'évasion.

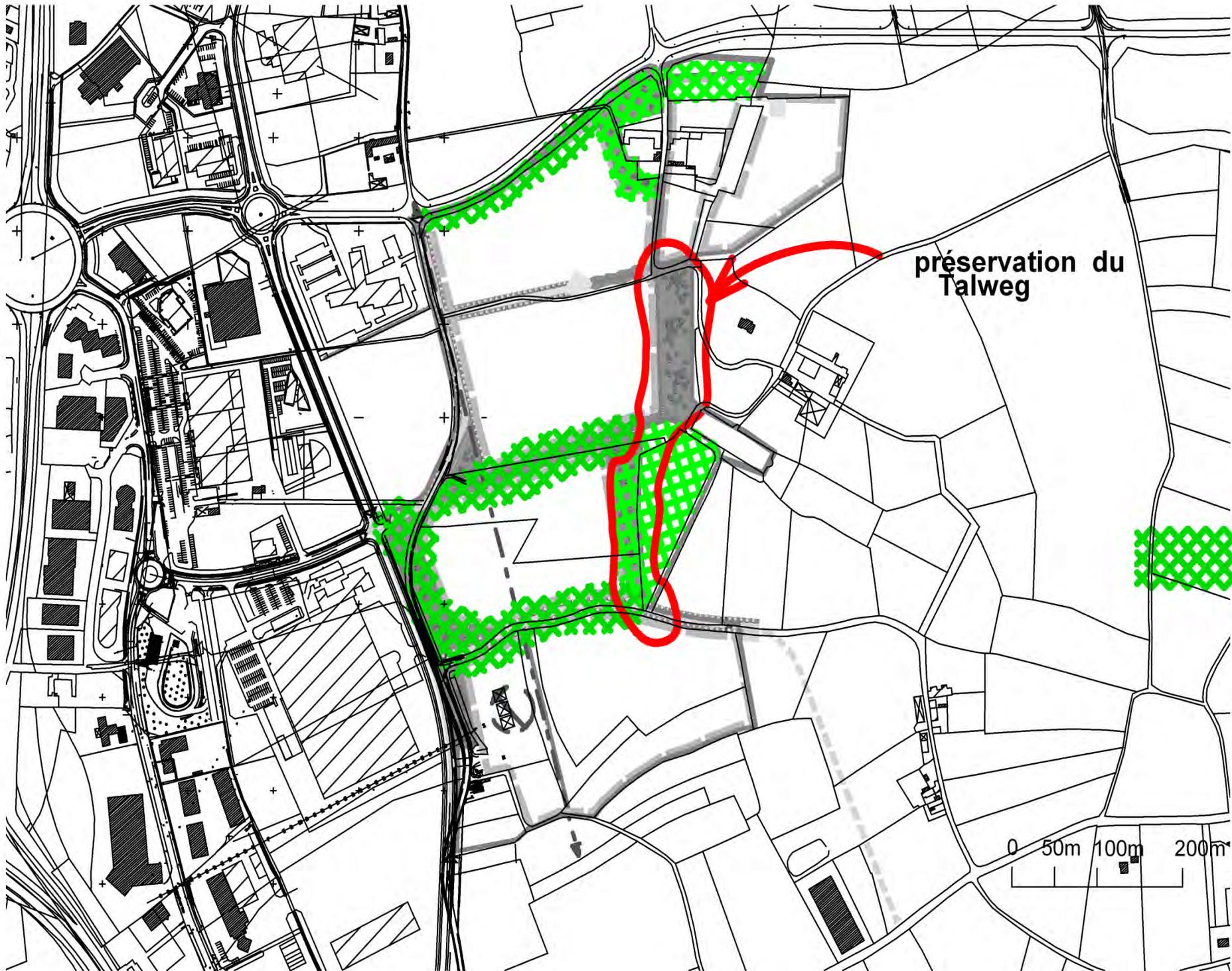
Le site de la Janais peut ainsi permettre l'implantation de nouvelles enseignes dans des secteurs d'activités présentant un déficit ou la délocalisation et l'extension d'enseignes préexistantes au sein de la zone de chalandise.

Les activités polluantes ou pouvant provoquer des nuisances sont exclues de la zone.

Il n'est pas exclu d'implanter au sein de la zone un équipement d'intérêt général à l'échelle de la ville ou de l'agglomération, à l'image du pôle médical de la clinique de la Côte d'Émeraude (secteur I et II).

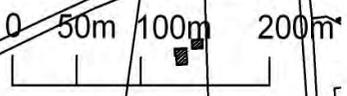
- **un secteur à vocation hôtelière et de loisirs** pour le secteur des Mauriers, en complément du restaurant, autour du plan d'eau, à l'entrée de l'agglomération malouine le long de la RD n°2 (secteur IV)
- **un secteur à vocation de zone de stationnement ou exposition** en extérieur peut être implanté sur la zone de remblais (secteur III).

Il n'est pas prévu à court terme le déplacement de la fourrière animale située au sud du site



préservation du
Talweg

Trame verte



B.15 - La Boudeville

1 - Le contexte

a- le site

Situé à proximité de la voie ferrée Rennes - Saint-Malo, le site de la Boudeville est longé par le tracé de la future pénétrante sud. Le site est situé de part et d'autre d'un talweg où coule un affluent du ruisseau du Routhouan.

D'une superficie de 10 hectares, le site est occupé par des prairies. On observe quelques boisements. Les installations de collecte et de traitement par compostage des déchets ménagers sont implantées sur le site de la Boudeville.

b- les enjeux urbains

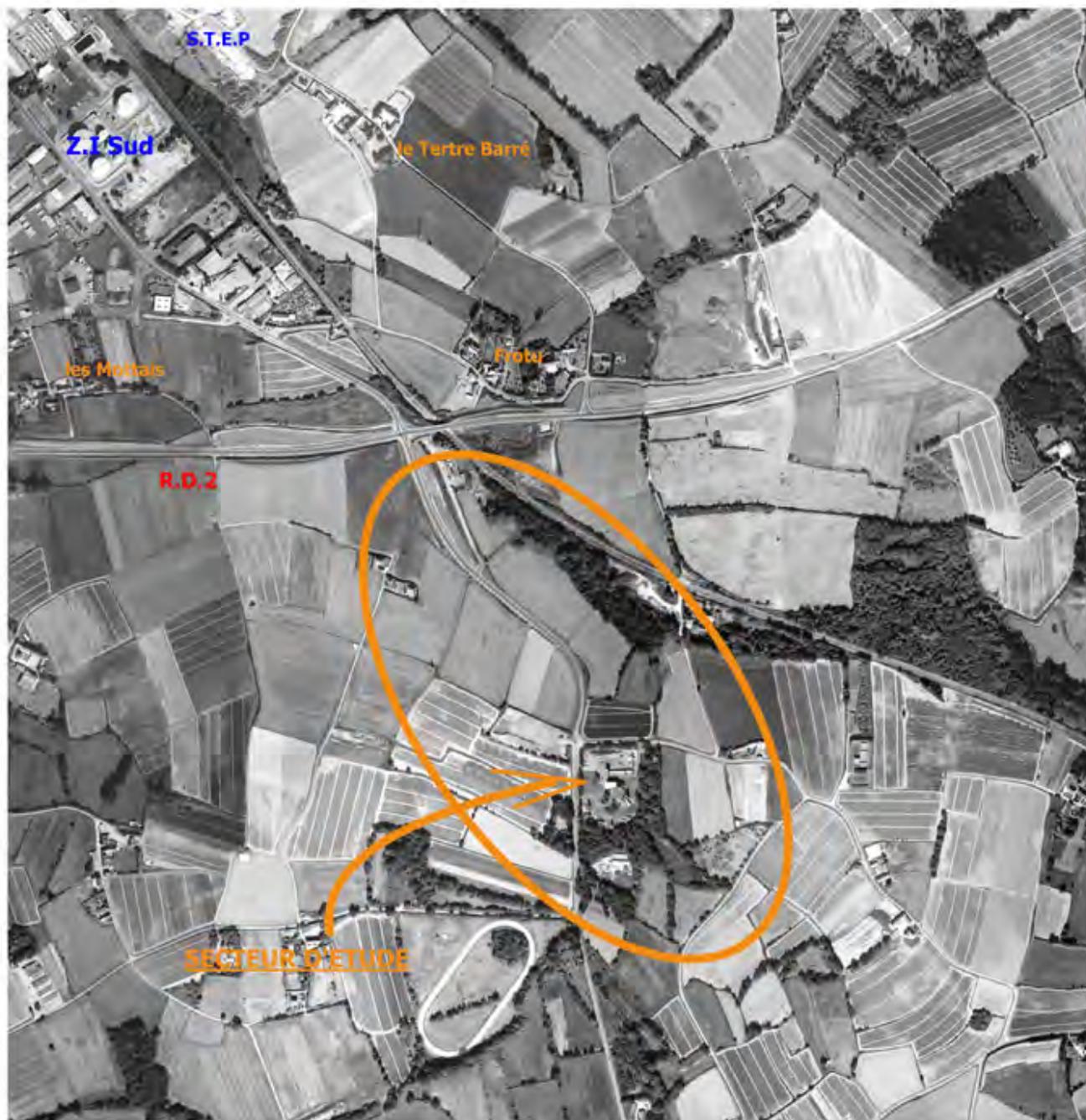
A la convergence de la voie ferrée et de la future pénétrante sud, le site peut être propice à l'aménagement d'une zone logistique intermodale.

Cette zone d'arrière-port permettrait de transférer une partie des activités et le stockage actuellement sur les quais du port.

Le scénario d'une base logistique multimodale permet d'envisager la constitution de trains de marchandises au départ de cette zone logistique.

Ce site peut également constituer une réserve foncière à long terme dans l'hypothèse du déplacement du faisceau fret sur ce site pour permettre de renforcer l'urbanisation du site de la gare.

La situation du site, en fond de vallée, permet de minimiser l'impact paysager de l'implantation d'un tel équipement. Cette zone logistique d'une nouvelle génération fera l'objet d'un accompagnement paysager et de solutions innovantes dans le traitement des eaux pluviales.



B.15

Boudeville

Plan de Situation

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le site est destiné à accueillir des activités de stockage ou un faisceau fret pour la constitution de trains de marchandises. Le site est organisé le long de trois lignes de force :

- la future pénétrante sud,
- un embranchement ferroviaire avec au moins deux voies ferrées équipées si nécessaire de quais latéraux.

De part et d'autre de la voie ferrée centrale sont localisées des plateformes de stockage.

Trois principes sont proposés pour la présentation du paysage par le relief important du site.

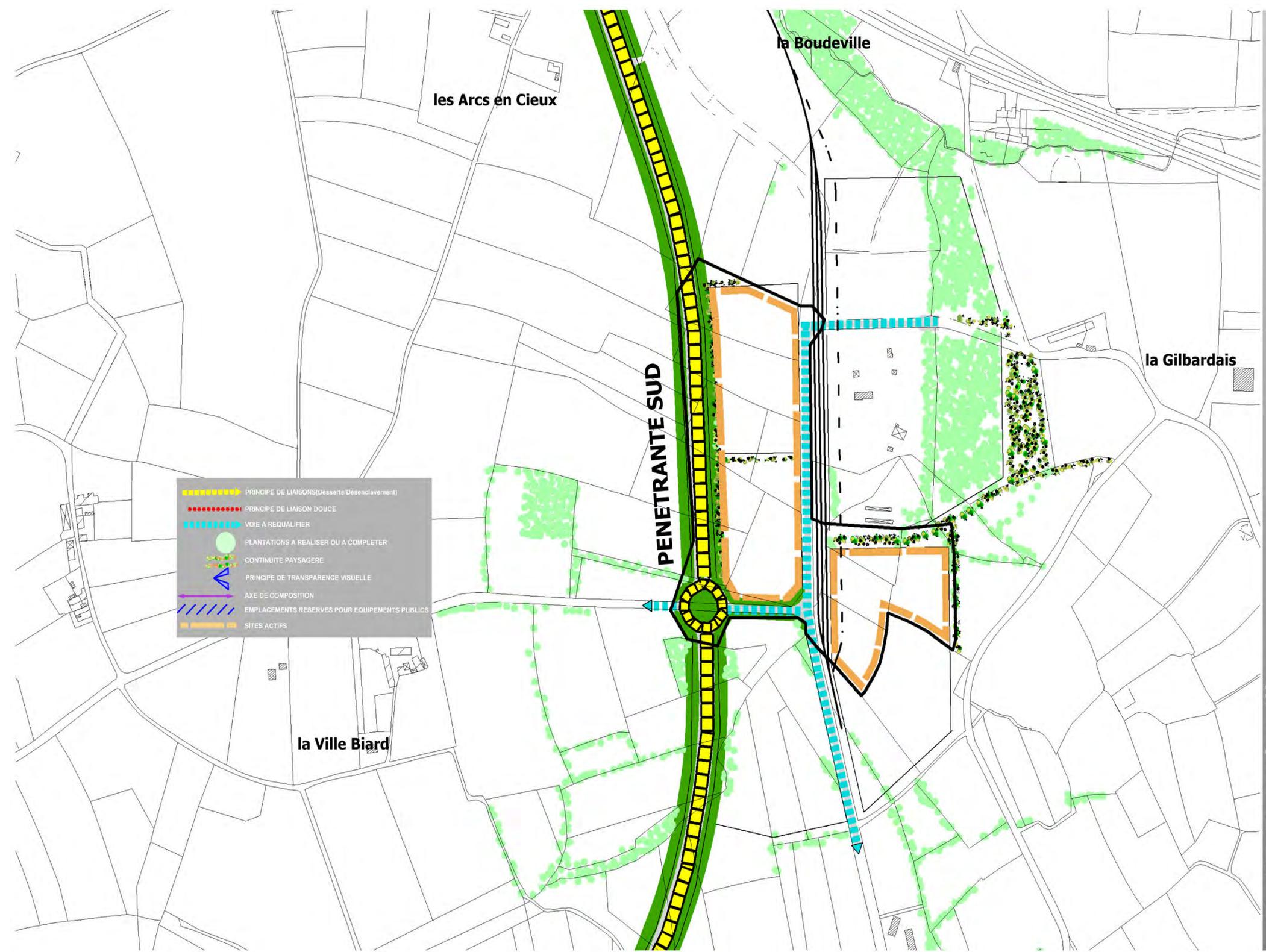
- a) un traitement paysagé de qualité en accompagnement de la future pénétrante sud rendant imperméable la vue sur les stockages
- b) un traitement paysager des franges de la zone intermodale sous la forme de haies et de boisements
- c) un traitement des eaux pluviales inscrit dans la composition du programme et participant à son intégration

b- composition urbaine

Situé dans un talweg, le site pourra être intégré par la végétalisation des franges du site. Des vues pourront être ménagées pour mettre en valeur cette future vitrine du bassin d'emplois malouin.

La voirie de desserte interne s'appuiera sur un carrefour entre la pénétrante sud et le chemin de la Ville Biard. Cette voie sera le trait d'union entre la zone intermodale de la Boudeville et le pôle d'activités de la Maison Neuve – La Janais et assurer la desserte de Château-Malo.

Depuis cette porte d'entrée sur le site, le voirie desservira le site suivant une orientation parallèle à la voie ferrée intérieure.



-  PRINCIPE DE LIAISONS (Desserte/Désenclavement)
-  PRINCIPE DE LIAISON DOUCE
-  VOIE A REQUALIFIER
-  PLANTATIONS A REALISER OU A COMPLETER
-  CONTINUTE PAYSAGERE
-  PRINCIPE DE TRANSPARENCE VISUELLE
-  AXE DE COMPOSITION
-  EMPLACEMENTS RESERVES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
-  SITES ACTIFS

B.16 - Blanche Roche

1 - Le contexte

a- le site

Ce secteur est situé en limite sud du territoire de Saint-Malo. Il est positionné pour partie sur la commune voisine de Saint-Jouan des Guérêts. Le site s'appuie sur les hameaux de Saint-Etienne sur le territoire de Saint-Malo et de Blanche Roche sur le territoire de Saint-Jouan. Le site est tenu à l'ouest par la RN 137 et d'autre part par la future pénétrante sud qui desservira à moyen terme l'agglomération malouine depuis un échangeur sur le territoire de Saint-Jouan des Guérêts

Le site est un ancien aérodrome. Il se présente sous la forme d'un vaste plateau avec un point culminant à une altitude de 46 mètres et une faible déclivité vers le nord.

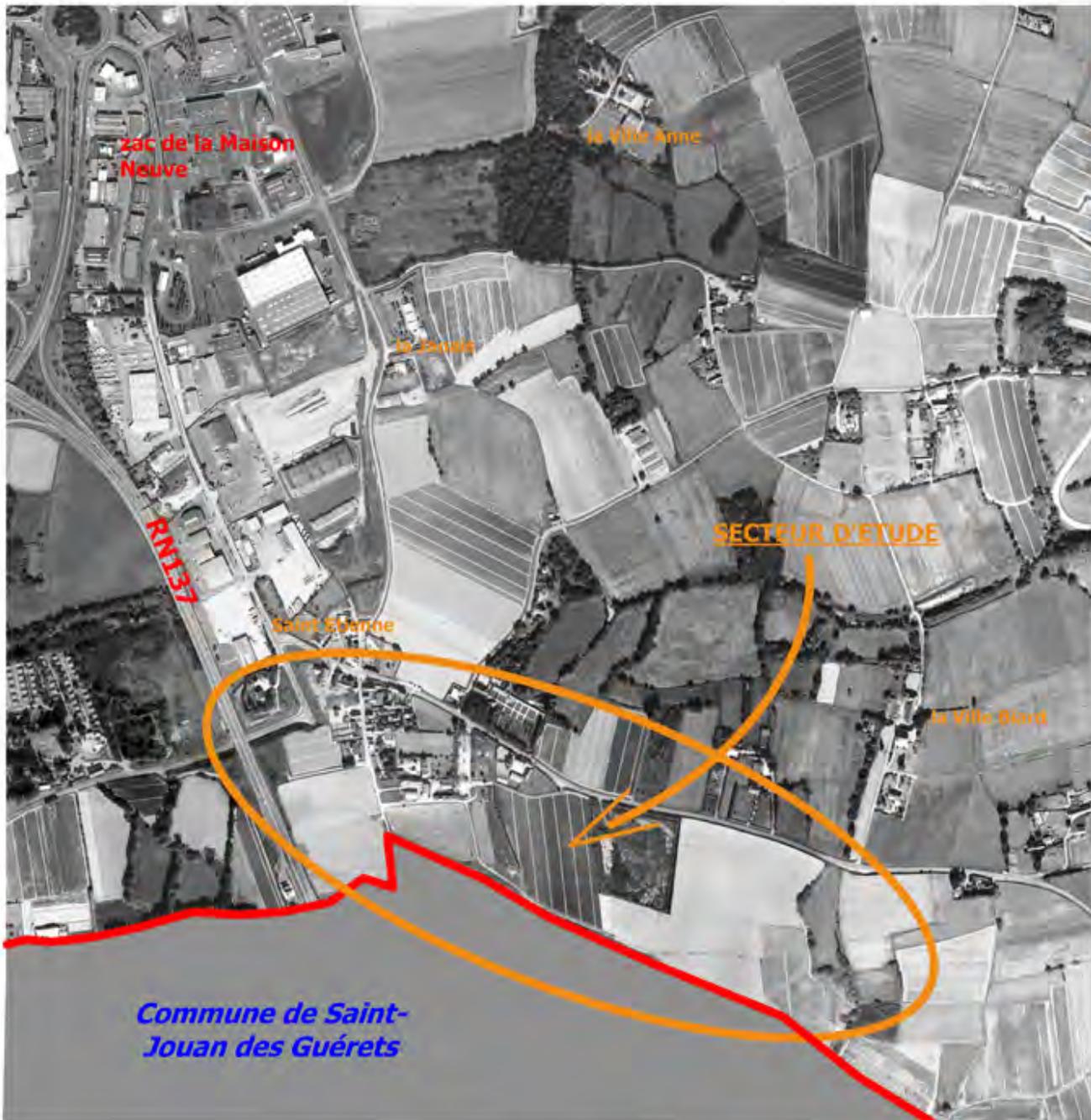
Le site a conservé pour partie sa vocation agricole. Certaines parcelles sont néanmoins occupées par de la friche. Le site est entouré de quelques corps de ferme.

b- les enjeux urbains

Situé entre deux axes majeurs de desserte de l'agglomération malouine, le site de Blanche Roche est un site stratégique pour la localisation d'activités économiques. L'enjeu de cette urbanisation dépasse le périmètre de la commune et, du fait de son intérêt économique et de sa localisation, ce site constituera une technopole complémentaire de Rennes-Atalante.

L'aménagement du secteur de Blanche Roche sera par ailleurs la première étape de l'aménagement d'une nouvelle entrée de ville avec la mise en service de la future pénétrante sud.

L'enjeu est de réussir l'intégration de ce secteur. Situé sur un plateau, le site doit faire l'objet de mesures d'accompagnement pour l'intégration des futures infrastructures. L'aménagement doit néanmoins être à la mesure de l'intérêt pour le Pays de Saint-Malo. Il doit être lisible et évolutif. Cet aménagement doit également s'inscrire dans la démarche de développement durable inscrite dans le projet d'aménagement et de développement durable.



zac de la Maison
Neuve

la Ville Anne

la Ville

RN137

Saint Ebanne

SECTEUR D'ETUDE

la Ville Blard

Commune de Saint-
Jouan des Guérets

B.16

Blanche Roche

Plan de Situation

Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Deux enjeux sont proposés :

- la création d'une importante zone d'activité sur le plateau de Blanche Roche destinée à l'accueil d'une technopole d'intérêt communautaire de 40 à 50 hectares.
- le maintien et le renforcement de la vocation résidentielle de Saint-Etienne écartés des trafics des zones d'activités.

b- composition urbaine

Différents objectifs justifient le parti d'aménagement :

1. pour la zone d'activité, la constitution d'une vaste esplanade verte de plus de 4 hectares constitue une composition végétale forte pour un parc tertiaire de haute technologie,
2. le maintien et le renforcement de la coupure verte d'entrée de ville en face du hameau de Saint-Etienne,
3. une possibilité d'évolution au sud sur le territoire de Saint-Jouan des Guérets,
4. le traitement paysagé de la future pénétrante sud,
5. le renforcement des protections autour de Saint-Etienne.

La pénétrante sud sera traitée comme une voie en zone naturelle, sans équipements urbains et bénéficiera d'un important traitement paysagé.

La voie secondaire, armature de la zone d'activités, sera traitée comme une voie de parc urbain. Les deux axes de circulation pourront être dissociés. La voie structurante secondaire réalisé dans

le prolongement de l'avenue de la Grassinai bénéficiera d'un traitement paysagé de grande qualité permettant de dissocier les liaisons cycles et piétonnes.

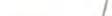
L'actuelle route de Château-Malo conservera sa vocation de desserte et de lien entre Saint-Etienne et son bourg de rattachement.

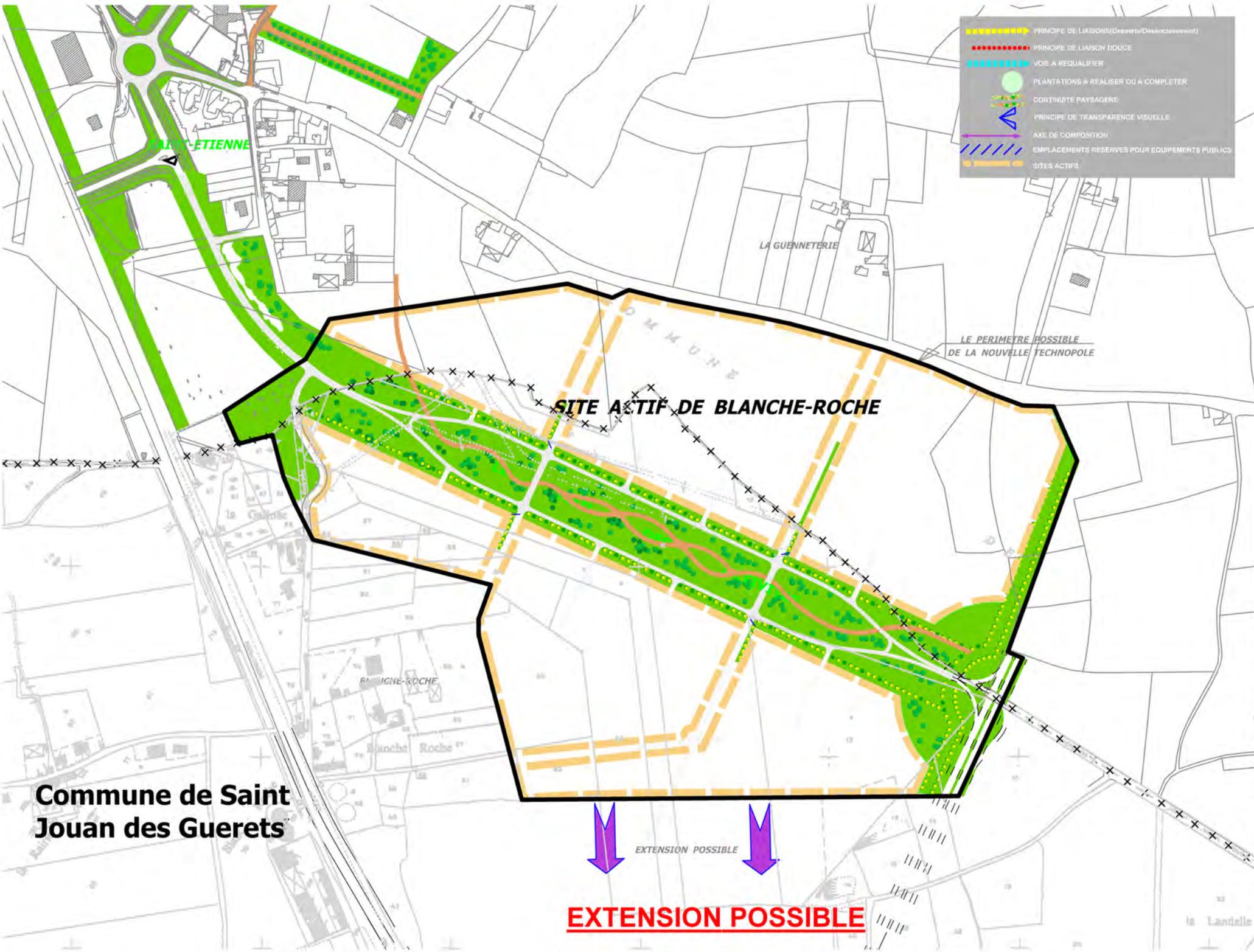
Le long de l'actuelle RN 137 le traitement paysagé sera poursuivi avec un traitement bocager très important, marquant une couture d'urbanisation au droit de Saint-Etienne et la zone NP conservée. Toutefois, ce secteur pourra être aménagé comme aire de repos et d'accueil le long de la RN 37.

Le site pourrait accueillir :

- un programme résidentiel de façon traditionnel en prolongement du hameau.
- Plus de 35 hectares de site actif dont 30 cessibles correspondant à des plates-formes de 5 000 m² à 50 000 m² de 10 à 25 implantations.
- A terme, une extension possible au sud d'environ 15 hectares.

Le terrain en bordure de la RN 137 est classé en zone naturelle afin de maintenir la coupure verte en rupture d'urbanisation avec Saint-Jouan et conserver un environnement de type rural permettant à Saint-Etienne de rentrer en lien avec un environnement naturel traditionnel.

-  PRINCIPE DE LIAISONS (Desserts/Désenclavement)
-  PRINCIPE DE LIAISON DOUCE
-  VOIE A REQUALIFIER
-  PLANTATIONS A REALISER OU A COMPLETER
-  CONTINUITÉ PAYSAGERE
-  PRINCIPE DE TRANSPARENCE VISUELLE
-  AXE DE COMPOSITION
-  EMBLEMES RESERVES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
-  SITES ACTIFS



SAINT-ETIENNE

LA GUENNETERIE

SITE ACTIF DE BLANCHE-ROCHE

LE PERIMETRE POSSIBLE DE LA NOUVELLE TECHNOPOLE

EXTENSION POSSIBLE

EXTENSION POSSIBLE

**Commune de Saint
Jouan des Guerets**

BLANCHE-ROCHE

Blanche Roche

B.17 - La Herviais – Le Point du Jour

1 - Le contexte

a- le site

Le bourg de Château-Malo est un très vieux hameau du clos Poulet sur le territoire de la commune de Saint-Malo.

Enroulé autour de son église, le bourg s'est développé dans la seconde moitié du 20^e siècle par des extensions pavillonnaires.

Le bourg de Château-Malo conserve une réelle identité et une image de centralité.

Le site de la Herviais – le Point du Jour est situé au sud du bourg, dans la continuité des extensions pavillonnaires.

Le site est délimité :

- à l'est, par les extensions pavillonnaires du bourg de Château-Malo,
- au nord, par l'arrière des pavillons implantés le long de route reliant le cœur du bourg au carrefour du Pié de la Vacherie,
- à l'ouest, par la route reliant le Point du Jour au carrefour du Pié de la Vacherie,
- au sud, par le limite communale, le long de l'ancien chemin reliant Saint-Étienne au Point du Jour.

On notera la proximité de la RD n°4 reliant l'échangeur de Saint-Jouan des Guérets à La Gouesnière. Cette voie constitue un accès important pour le bourg de Château-Malo.

L'est et l'ouest du site sont départagés par une vaste zone où est implanté le stade de Château-Malo. Le reste du site a conservé sa

vocation agricole légumière. On notera la présence d'une vaste ferme maraîchère au sud-est du site. Par ailleurs, on remarque la présence d'un bois de feuillus en partie sud et de quelques arbres diffus.

b- les enjeux urbains

Appelé à devenir un site de développement urbain résidentiel, le bourg de Château-Malo doit conserver sa cohérence et sa relation privilégiée avec son environnement.

Lieu de vie avec des commerces et des équipements de proximité, le bourg doit conserver cette proximité favorable à une vie de quartier conviviale.

L'enjeu de l'extension du bourg est de réussir la transition entre le cœur de bourg et les extensions futures. D'autre part, il convient de traiter la transition entre les espaces bâtis et les espaces naturels, notamment au sud le long de la voie entre le Point du Jour et Saint-Étienne, voie dont le tracé pourra servir de fil conducteur pour un traitement paysagé.

Le trait d'union entre le bourg et la paysage pourrait être le plateau sportif dans la continuité des équipements existants. Le bourg possède quelques équipements sportifs dont le développement pourrait s'intégrer dans un parc s'appuyant sur les éléments du paysage existants au sud du bourg.



SECTEUR D'ETUDE

Commune de Saint-Jouan des Guérets

Plan de Situation

B.17

la Herviais-Point du jour

2 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Le secteur de développement de Château-Malo constitue un développement rationnel de celui-ci, permettant de lui assurer son entité, son autonomie en matière d'équipements et de constituer une offre résidentielle de grande qualité, proche des zones d'emploi et des commerces, disposant des équipements indispensables.

Ce projet qui constitue une première tranche d'un grand projet avec le site potentiel de la Landelle répond à 3 enjeux :

1. un développement des équipements sportifs, restructurés et ouverts sur des voies secondaires,
2. une capacité de développement d'équipements structurants, pôle de vie du nouveau quartier,
3. un développement résidentiel au nord et au sud de ces équipements.

L'ancienne RD n°4 limite à l'est ce développement et est traitée comme un boulevard urbain structurant de cette nouvelle urbanisation.

Le quartier sera une vocation résidentielle avec une mixité sociale importante en matière de typologie et de financement des différents programmes, associant locatif social, locatif privé, accession, logements collectif, semi collectif et individuel.

- des logements de densité moyenne le long des 2 axes structurants et traité en individuel en couture de

l'urbanisation actuelle et en petits collectifs en lisière du plateau sportif

- des logements de type individuel ou semi-individuel, avec quelques petits collectifs en bordure du terrain des sports
- le développement du site sportif permettant la création d'un troisième plateau sportif et éventuellement d'équipements de superstructure de type salle de sport,
- la création d'un parc urbain de plus de 3 hectares autour des boisements existants et d'un plan d'eau à constituer sur le site.

b- composition urbaine

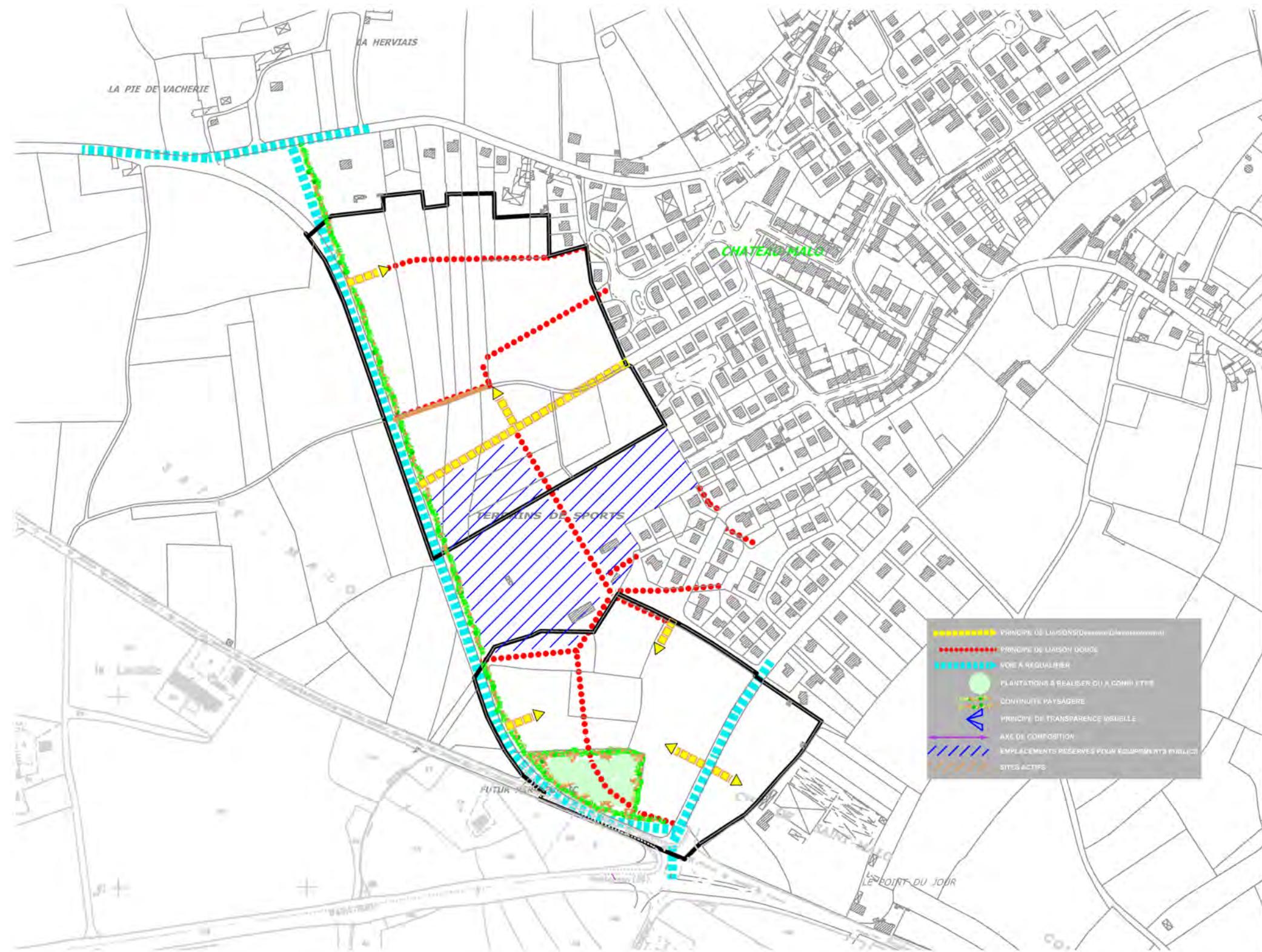
Deux axes structurent cette nouvelle urbanisation :

- L'ancienne RD n°4 sera paysagée. Elle sera la voie de ceinture de l'extension du bourg de Château-Malo. , Le prolongement de la rue Arnaud Guillaumin qui longe le parc des sports agrandi.

Au sud, l'urbanisation nouvelle prolonge l'avenue Frédéric Bazille.

Cette urbanisation nouvelle « s'enroule » autour du parc des sports, prolongé au sud sur les espaces actuellement boisés par un vaste parc public à l'échelle de ce nouveau Château-Malo.

En complément de cette composition urbaine, un maillage piéton, traversant le stade, permet de relier les quartiers nord et sud au bourg et au futur parc public.



B.18/19/20 - Eglise Château-Malo - Paul Cézanne - Château-Malo Nord-Est - Claude Monet

3 - Le contexte

a- le site

Le secteur Eglise de Château-Malo – Paul Cézanne est localisé en arrière plan de l'église de Château-Malo, en limite nord du bourg. Délimité au nord par une haie, le site est traversé par la rue des Belettes, reliant le centre de Château-Malo à l'agglomération malouine.

On observe une déclivité sensible vers le nord (altitude entre 40 et 44 mètres). Le site a conservé sa vocation agricole légumière.

Le secteur Château-Malo nord-est est situé sur la frange nord-est du bourg, en limite d'extensions pavillonnaires récentes.

Le site est desservi au nord par la rue Paul Cézanne et au sud par la rue Berthe Morisot.

Le site bénéficie d'une ouverture sur le paysage, sous la forme d'un coteau exposé à l'est.

Le site a conservé son activité agricole. On observe par ailleurs quelques arbres d'un ancien bocage.

Le secteur Claude Monet correspond à un ensemble de parcelles insérées dans le tissu urbain existant de la partie est du bourg de Château-Malo.

Les parcelles forment la transition entre un habitat rural ancien et des extensions pavillonnaires récentes.

Les autres secteurs correspondent aux terrains rue Claude Monnet, à l'arrière de la rue de Toulouse-Lautrec à un petit îlot situé face au cimetière de Château-Malo.

On notera la présence du manoir de Château Doré à l'origine d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

b- les enjeux urbains

Les trois secteurs forment des extensions très mesurées du bourg de Château-Malo, créant

- pour le secteur Eglise de Château-Malo – Paul Cézanne, un arrière plan à l'église et la maison de quartier de Château-Malo,
- pour le secteur Château-Malo nord-est, une ceinture paysagère pour les extensions pavillonnaires récentes dans laquelle s'intégrera un habitat pavillonnaire structuré,
- pour le secteur Claude Monnet, un habitat offrant une transition entre les constructions de la rue Claude Monnet et l'habitat plus récent des extensions pavillonnaires

Ces trois extensions du bourg de Château-Malo participent à la création d'une frange paysagée pour le bourg, tout en créant des fenêtres sur le paysage de la vallée du Routhouan.



Commune de Saint-Jouan des Guérets

Plan de Situation

Chateau Malo

B.18-B.19-B.20

4 - Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

a- principales affectations et orientations de programme

Les secteurs nord et nord-est situés en limite d'urbanisation définitive de Château-Malo sont traités en plate-forme épousant les lignes du relief et disposant d'un large écran boisé en limite d'urbanisation.

Les secteurs plus petits correspondent à des dents creuses et leur urbanisation est sans impact sur l'environnement.

b- composition urbaine

La rue des Belettes sera traitée en voie résidentielle d'entrée de Ville avec mise en perspective de l'église de Château-Malo.

Ces secteurs sont exclusivement réservés à de l'habitat résidentiel de faible et moyenne densité permettant d'assurer des programmes associant du locatif ou accession sociale.

Les voies secondaires compléteront le maillage déjà existant des voies tertiaires de Château-Malo.

Le secteur nord sera maillé sur le jardin public de la salle de quartier qui pourra être agrandi.

SEAUVAIS

LA GROTTTE

LA HERVIAIS

LA PIE DE VACHERIE

LE GRAND

CHATEAU MALO

CINETIERE

S A I N T - M A L O

-  PRINCIPLE DE LIAISON (Départ/Déroulement)
-  PRINCIPLE DE LIAISON DOUCE
-  VOIE A REQUALIFIER
-  PLANTATIONS A REALISER (ou A COMPLETER)
-  CONTRIBUTE PAYSAGERE
-  PRINCIPLE DE TRANSPARENCE VISUELLE
-  AXE DE COMPOSITION
-  EMPLACEMENTS RESERVES POUR EQUIPEMENTS PUBLICS
-  SITES ACTIFS

TABLE DES MATIERES

I. LA MISE EN VALEUR D'UN TERRITOIRE RICHE DE SON HISTOIRE ET DE SES PAYSAGES	5
I.1. LA MISE EN ŒUVRE DES Z.P.P.A.U.P.	6
I.2. LE PATRIMOINE D'INTERET LOCAL ET LE PATRIMOINE BALNEAIRE	14
I.3. LE PLAN DE GESTION DU SITE DE LA VARDE	17
I.4. EXTENSION DE LA COUPURE VERTE ENTRE SAINT-IDEUC ET ROCHEBONNE	22
I.5. EXTENSION DU CIMETIERE-PARC DES ORMEAUX	24
II. LES PROJETS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS : LA « VILLE MOBILE »	27
II.1. L'EXTENSION DU PARKING RELAIS – PROJET DE T.C.S.P.	29
II.2. LA DESSERTE SUD DE L'AGGLOMERATION DE SAINT-MALO	32
II.3. LA VOIE NOUVELLE NORD DU ROUTHOUAN	35
II.4. L'AMELIORATION DES LIAISONS ROUTHOUAN – PARAME NORD	38
II.5. AMELIORATION DE LA LIAISON PARAME - PARAME CENTRE	40
II.6. LA REQUALIFICATION EN BOULEVARD URBAIN DE L'AVENUE DU GENERAL DE GAULLE	43
II.7. VOIE DE LIAISON CROIX-DESILLES – LE PONT	46
II.8. LA VOIE NOUVELLE SUD DE ROTHENEUF	48
III. L'AMENAGEMENT DES FRANGES PORTUAIRES	51
III.1. LES FRANGES NORD ET EST DU BASSIN DUGUAY-TRUIN	52
III.2. LES FRANGES EST DES BASSINS JACQUES CARTIER ET BOUVET	55
III.3. LES FRANGES OUEST ET SUD DES BASSINS VAUBAN ET BOUVET	58
IV. LES SECTEURS DE REHABILITATION ET DE RESTRUCTURATION	61
A.01 - SECTEUR EDF – CASERNE DE ROCABEY	66
A.02 - ARISTIDE BRIAND – LE CLOS CADOT	70
A.03 - LE PLATEAU DES ANGLAIS	74
A.04 - Z.A.C. GARE-REPUBLIQUE	78
A.05 - LA VALLEE	82
A.06 - LES SERRES DE LORETTE	86
A.07- ECOQUARTIER DE LORETTE	90

B.01 - LE PONT – ROTHENEUF	103
B.02 - LA HAIZE – LA BASTILLE	107
B.03/04/05 - SAINT-IDEUC – BONNE RENCONTRE – LA CROIX DESILLES NORD	111
B.06/07 – ROND-POINT CROIX DESILLES ET CROIX DESILLES EST	115
B.08 - LA FONTAINE AUX PELERINS – LE PONT ROBERT	119
B.09 - LE PETIT PARAME – LES MARETTES	123
B.10 - LES ORMEAUX – LA CAILLEBOTTE	127
B.11 - LA MONTAGNE SAINT-JOSEPH – LA VIGNE	131
B.12 – LA CROIX CHEMIN – MONDESIR	135
B.13 - FROTU	139
B.14 - LA JANAIS	143
B.15 - LA BOUDEVILLE	149
B.16 - BLANCHE ROCHE	153
B.17 - LA HERVIAIS – LE POINT DU JOUR	157
B.18/19/20 - EGLISE CHATEAU-MALO - PAUL CEZANNE - CHATEAU-MALO NORD-EST - CLAUDE MONET	161