

# PLAN GUIDE GUICHEN PONT-RÉAN 2050

Cahier n°2 : Portrait de Pont-Réan et perspectives

Pont-Réan

Guichen

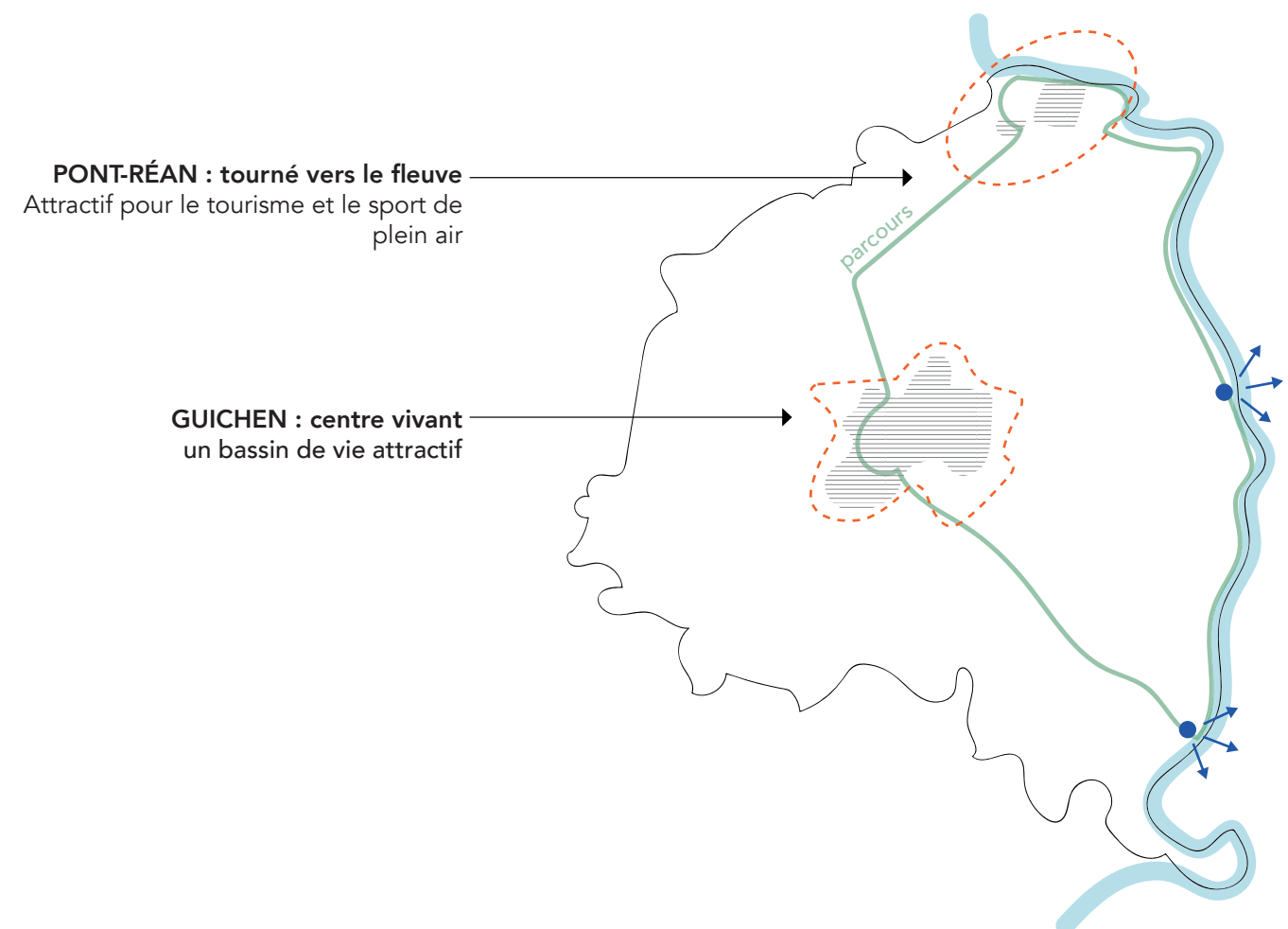
PLAN GUIDE CULTUREL ET TERRITORIAL

Réalisé par Cuesta, Léa Muller, Alexandre Bastien et Guillaume Leclerc  
Pour la ville de Guichen | Juillet 2023



# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	5
<b>Partie 1 : portrait de Pont-Réan</b>	7
Un site unique à l'échelle du département	8
Pont-Réan perçu par ses habitant.es	16
Des tissus urbains déconnectés du tissu historique	22
Mobilités	26
Synthèse et enjeux	28
<b>Partie 2 : schéma directeur</b>	33
Une épine dorsale :	34
Première séquence : les quais	37
Seconde séquence : le jardin sauvage et l'oasis	46
Troisième séquence : le port	52
Un maillage dense et efficace de circulation douce	54
Fluidifier et apaiser les mobilités carbonées en centre-bourg	56
Une pacification de la rue de Redon et de la rue de Louvain	64
Synthèse du schéma directeur de Pont-Réan	70
<b>Annexes</b>	74



# INTRODUCTION

Vous avez entre les mains, le cahier dédié à Pont-Réan, un des deux centres-bourgs de la commune depuis toujours lié à Guichen et rassemblant avec ces hameaux environ 3 000 habitant.es.

Ce cahier s'organise en deux parties :

- La première pose un diagnostic complet du centre-bourg à partir de l'enquête Le Grand déballage menée avec les habitant.es et acteur.rices du territoire, d'une analyse spatiale, urbaine et environnementale.
- La seconde pose le schéma directeur de l'aménagement du centre-bourg en indiquant les grandes orientations stratégiques pour valoriser cet espace exceptionnel et le rendre habitable pour les générations actuelles et futures.

Des fiches action sur des zooms spatiaux et/ou méthodologique complètent ce document (voir Cahier n°4 - Fiches action).

## Guichen Pont-Réan, la ville aux deux visages

La particularité de la commune de se développer sur deux centres bourgs créant un certain nombre de problématiques sur la répartition des équipements, la mobilité... est aussi une richesse excep-

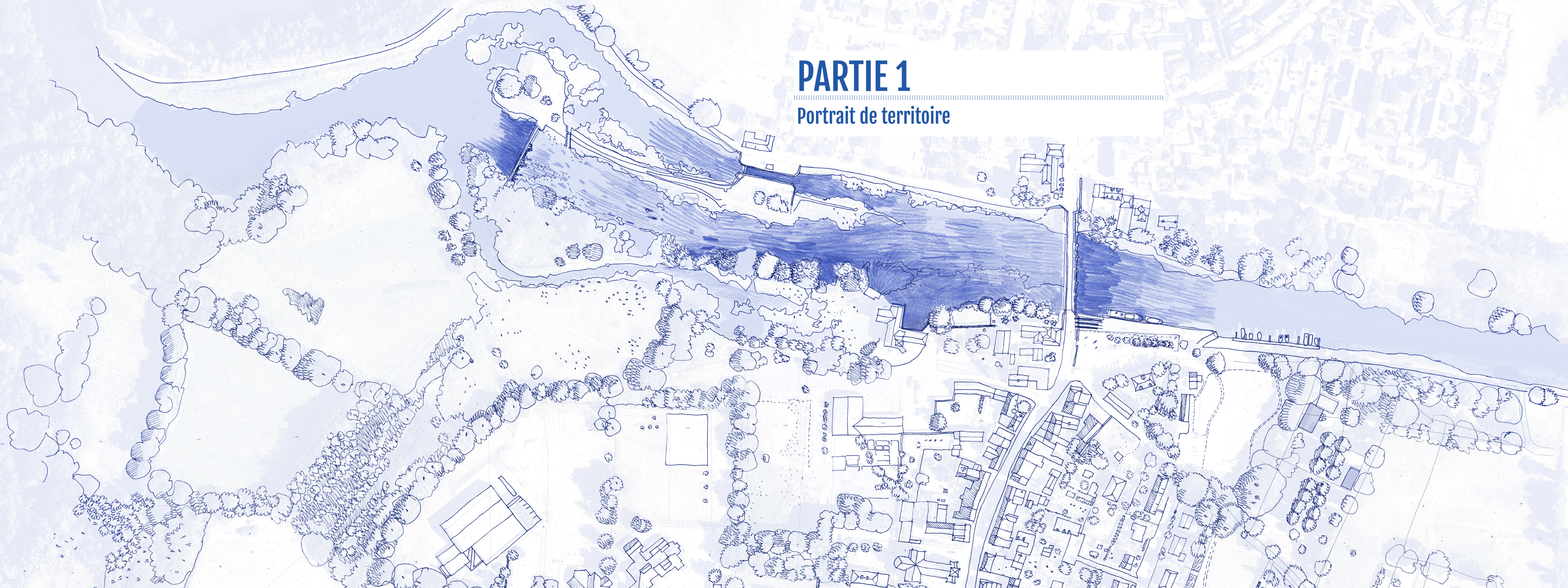
tionnelle. Les deux centres-bourgs ont chacun des caractéristiques propres que nous proposons d'accentuer à horizon 2050 :

- Située dans un cadre remarquable et possédant des atouts et attraits en lien avec la présence du fleuve, **Pont-Réan attire** (les visiteurs) **et attache** (destination de loisirs pour les habitant.es de la commune et fort sentiment d'appartenance). À l'horizon 2050, Pont-Réan est un centre-bourg remarquable dans un écrin de verdure et d'eau où il fait bon se promener et que l'on prend plaisir à découvrir dans un périple en Bretagne.
- Située sur les côteaux cultivés, Guichen est au cœur d'un bassin de vie attractif, on y trouve les commerces et équipements pour la commune mais aussi pour toutes les communes alentours. On y fait ses courses, on s'y rend pour des démarches administratives. À horizon 2050, Guichen devient un centre vivant et attractif aux nombreux commerces, utile pour tout le territoire et régulièrement animé.

Un parcours piéton longeant la Vilaine permet de créer une grande boucle de promenade et de découvrir l'ensemble du territoire de la commune et ses atouts, bâtis et naturels.

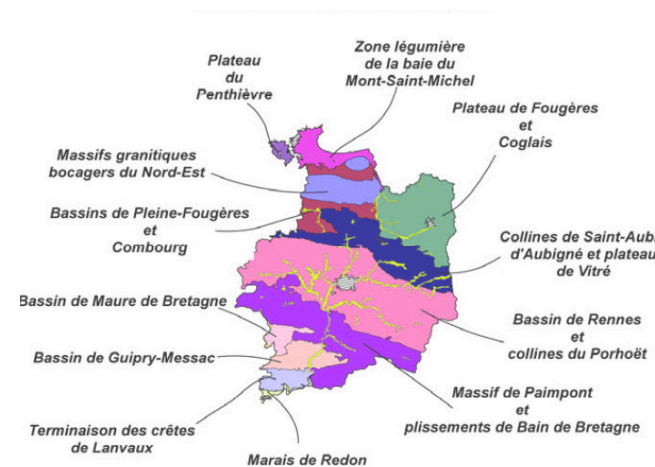
# PARTIE 1

## Portrait de territoire

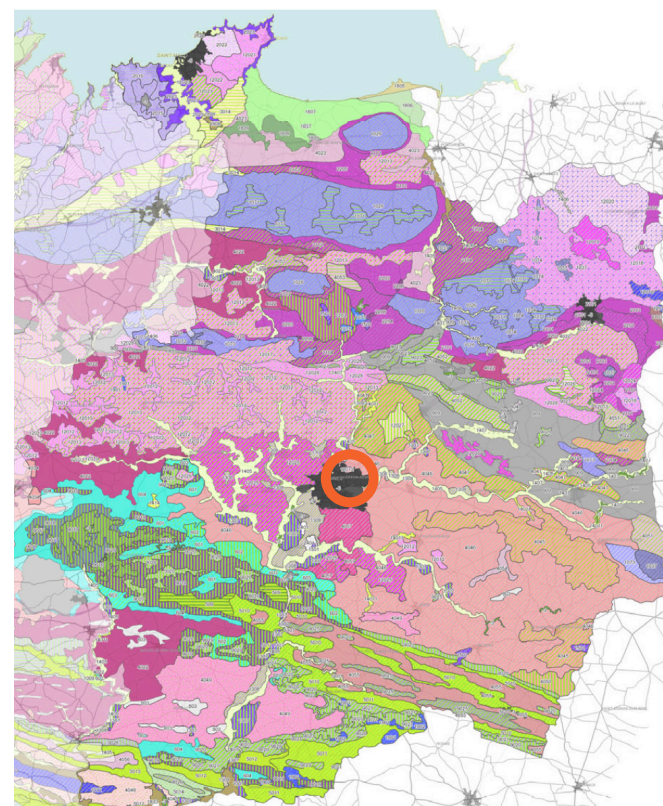


# Un site unique à l'échelle du département

## ► Contexte naturel



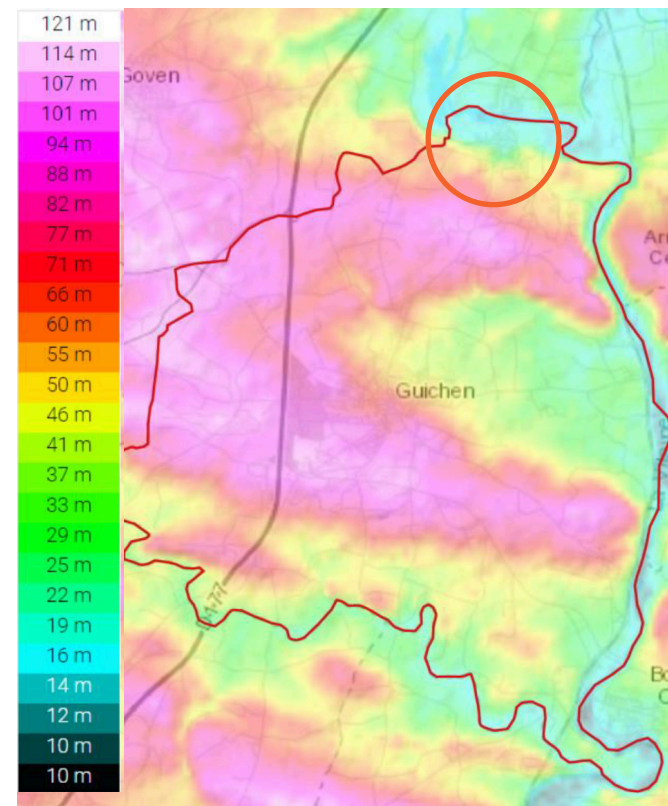
Le contexte naturel de Pont-Réan est particulièrement intéressant ; il en fait un de ses atouts et intérêts majeurs qui le distingue du centre-bourg de Guichen. Pont-Réan se situe à la limite de plusieurs entités géologiques : le bassin de Rennes, les plissements de Bain-de-Bretagne et les terrasses alluviales de la Vilaine. Cette situation lui confère une richesse et diversité de paysages.



**Cartes 1** - Cartes des grands ensembles géologiques d'Ille-et-Vilaine et carte géologique

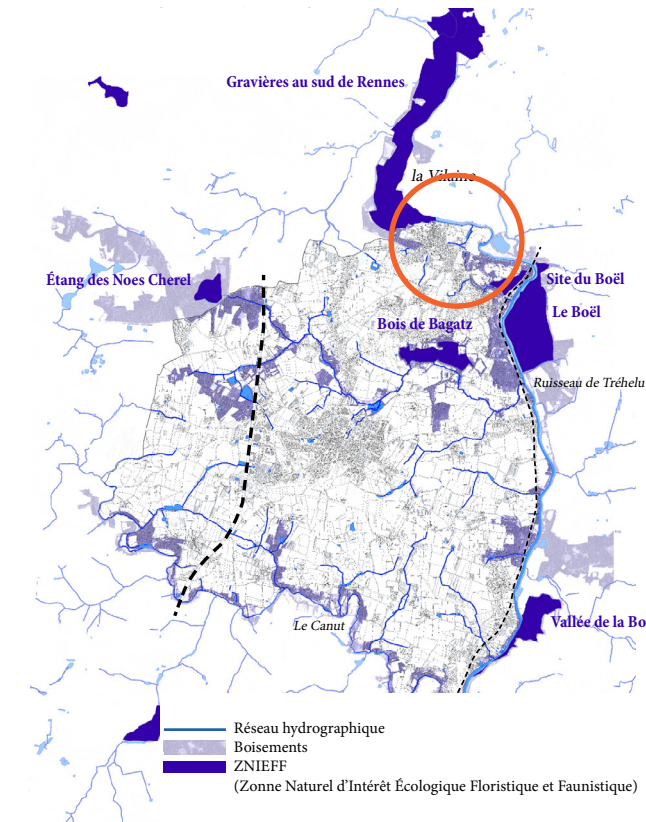
La topographie de Pont-Réan est également un atout d'un point de vue paysager. Elle l'expose néanmoins au risque d'inondations.

En effet, Pont-Réan s'implante en bord de Vilaine sur une large terrasse surmontée d'un coteau (le début des plissements de Bain-de-Bretagne).

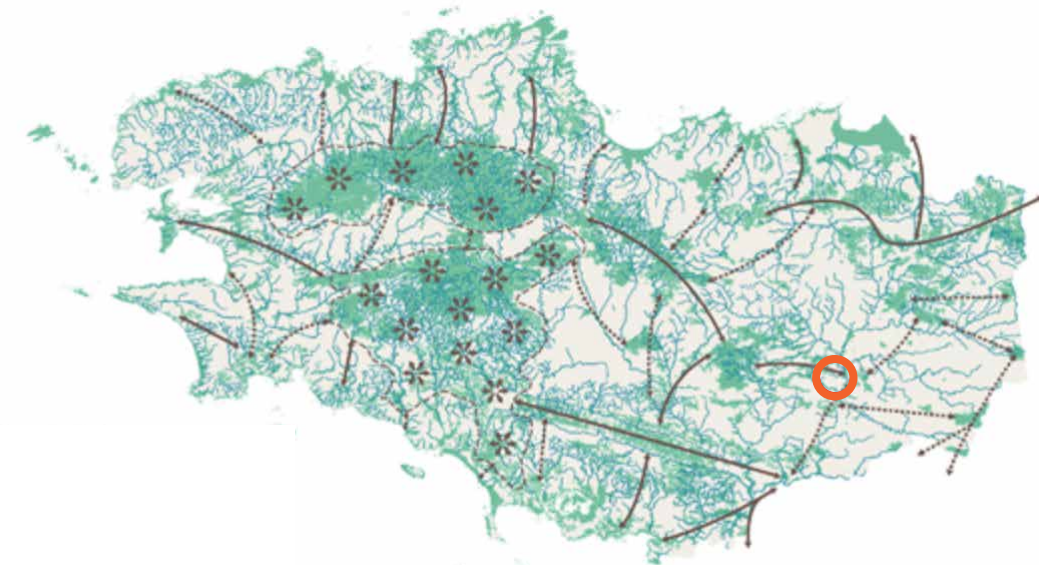


**Carte 2** - Topographie de Guichen Pont-Réan (topographic-map.com)

Pont-Réan est entouré de Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF). Le bourg est sur le parcours de plusieurs corridors écologiques à l'échelle régionale et à l'échelle locale et notamment un corridor qui la relie à la forêt de Paimpont et au corridor de la



**Cartes 3** - Carte des continuités écologiques régionales et des grands ensembles naturels de Guichen Pont-Réan



220222-forum-1-échelle communale-A0-paysage.pdf

De la forêt de Brocéliande jusqu'au-delà de la moyenne Vallée de la Vilaine, s'étend un territoire se caractérisant par une connexion élevée entre milieux naturels, à associer pour l'essentiel aux vallées et aux bois de plateaux ou de lignes de crête. Dans ce contexte, la connexion entre la forêt de Brocéliande et la vallée de la Vilaine, et au-delà jusqu'aux reliefs dominant le Sud du bassin de Rennes, revêt une importance régionale.



## ► Contexte naturel

Les autres sites d'intérêt écologique sont les suivants :

- Gravières du Sud de Rennes (530009899) : les gravières du Sud de Rennes se situent en bordure de la Vilaine à l'Ouest de Bruz et de Saint-Jacques-de-la-Lande. Cette ZNIEFF regroupe un ensemble de carrières et leurs bordures comprenant des roselières, des peupleraies, des saulaies, des boisements de résineux et des chênaies. L'intérêt floristique est marqué par la présence de Flûteau nageant (*Luronium natans*), espèce protégée au niveau national, Potamot filiforme (*Potamogeton trichoides*), Hottonie des marais (*Hottonia palustris*) et Souchet brun (*Cyperus fuscus*), espèces inscrites sur la liste des espèces végétales menacées dans le massif armoricain. L'intérêt faunistique est important, on peut notamment observer la nidification de Faucon hobereau (*Falco subbuteo*), Phragmite des joncs (*Acrocephalus schoenobaenus*) et Huppe fasciée (*Upupa epops*). Les gravières sont en grande partie dégradées par des aménagements liés aux loisirs (pêche, chasse), entraînant une banalisation des habitats et un dérangement important de l'avifaune.

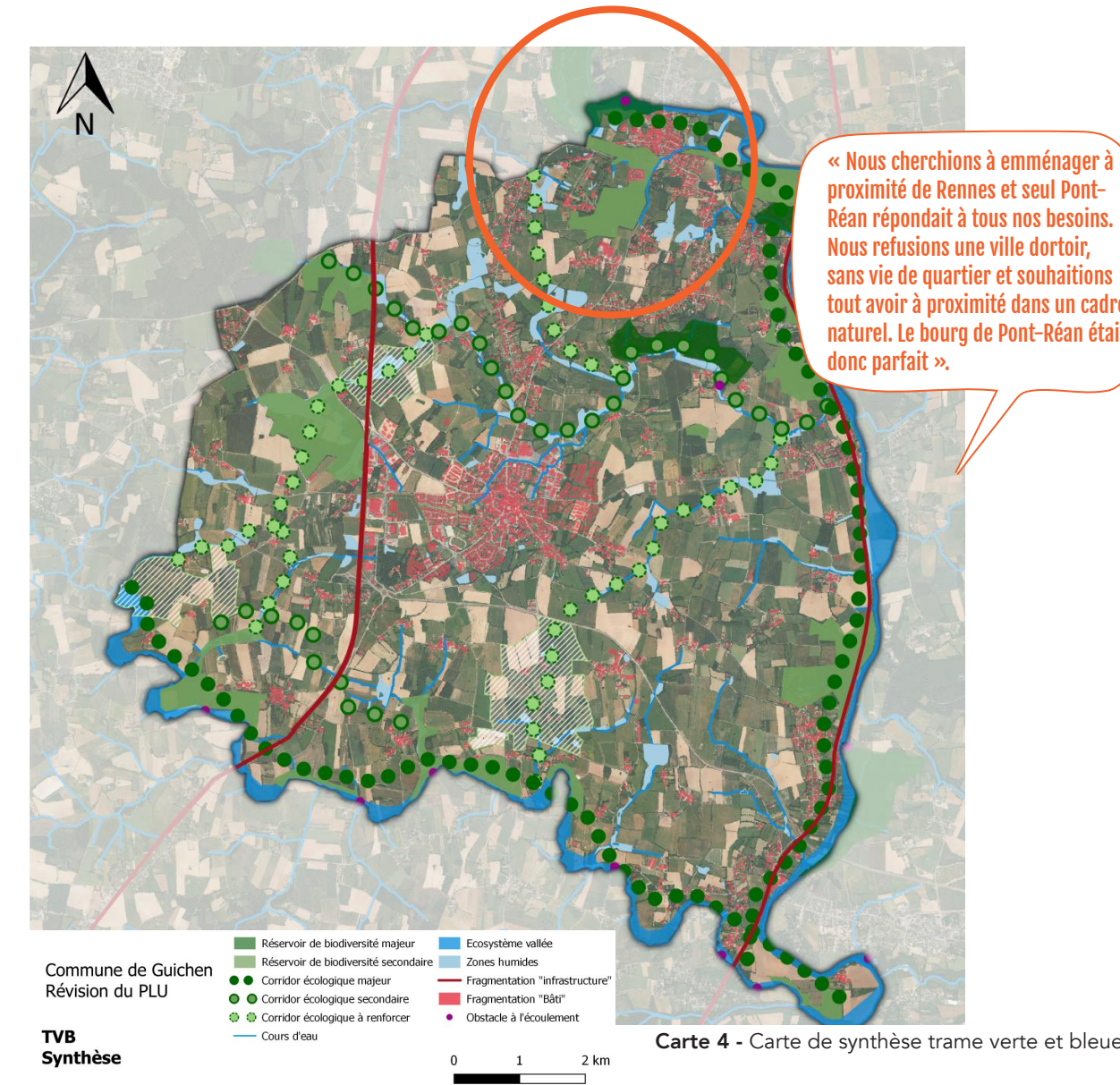
- Site de Boël (rive droite) (530001041) : la ZNIEFF est située sur le coteau en rive droite de la Vilaine. On observe au niveau des affleurements schisteux des pelouses sèches et des landes sèches présentant un intérêt patrimonial. L'intérêt floristique est marqué par la présence de Silène de Thore (*Silene vulgaris* subsp. *Thorei*) et Asplénium lancéolé

(*Asplenium obovatum* subsp. *Billotii*), espèces inscrites sur la liste des espèces végétales menacées dans le massif armoricain et par la présence d'une grande diversité de lichens et de mousses. On recense également Sténobothre nain (*Stenobothrus stigmaticus*) et Gomphocère tacheté (*Myrmeleotettix maculatus*), deux espèces d'Orthoptères rares en Bretagne intérieure. L'état de conservation est sensiblement dégradé par un enrichissement des landes.

- Bois de Bagatz (530009070) : le site est composé d'un boisement très fréquenté (Motocross, VTT, randonneurs, promeneurs), de plantations de conifères, de plantations mixtes (conifères et feuillus), de plantations de Châtaignier (*Castanea sativa*) et de zones boisées plus « naturelles » : aulnaie-frênaie en bordure de ruisseau, chênaie acidiphile.

La diversité des plantations arborescentes, mêmes artificielles, crée une diversité d'habitats qui induit une richesse spécifique importante avec notamment la présence d'Aubépine épineuse (*Crataegus laevigata*) et Ophioglosse commun (*Ophioglossum vulgatum*), espèces inscrites sur la liste des espèces végétales menacées dans le massif armoricain. Malgré la fréquentation importante, le site accueille une population de Chevreuils et de Blaireaux dans les zones les moins fréquentées du boisement, en bordure du ruisseau et sur les zones de fortes pentes.

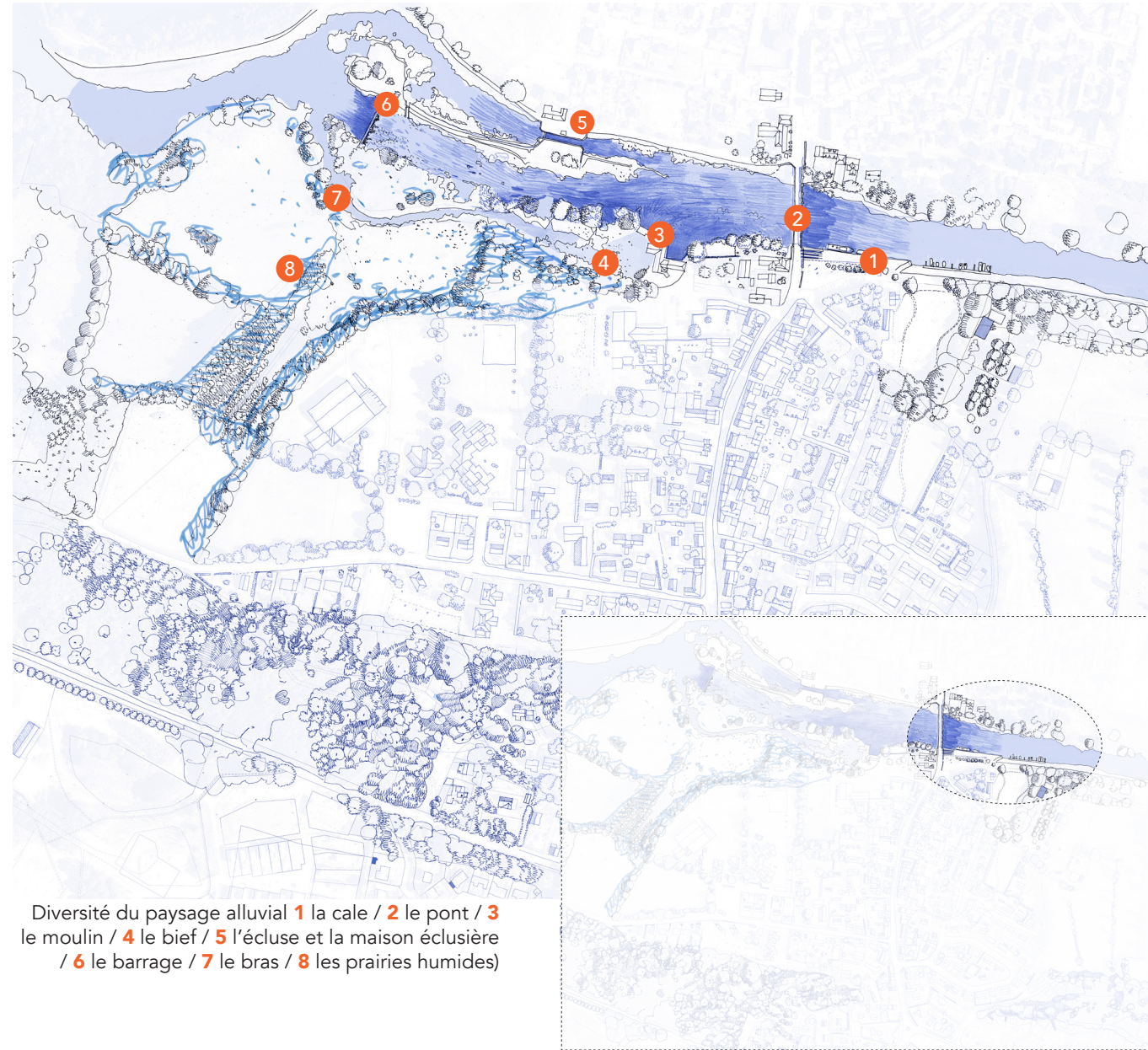
(source : extrait du rapport de présentation du PLU de Guichen Pont-Réan)



Carte 4 - Carte de synthèse trame verte et bleue

Source: GéoBretagne, BDTOPQ, SCoT Pays des Vallons de Vilaine, inventaire des zones humides, 2017  
Réalisation : AMETER, 2018

► Lié à la Vilaine



Diversité du paysage alluvial 1 la cale / 2 le pont / 3 le moulin / 4 le bief / 5 l'écluse et la maison éclusière / 6 le barrage / 7 le bras / 8 les prairies humides)



Cale de Pont-Réan et le pont, classé, en arrière plan

Pont-Réan est implanté en bord de Vilaine. Cette situation géographique a façonné l'histoire et le paysage de la ville. La densité d'ouvrage hydraulique à proximité de Pont-Réan constitue un patrimoine incontournable : le pont classé au titre des monuments historiques, l'écluse et le moulin de Pont-Réan ainsi que l'écluse et le moulin du Boël.

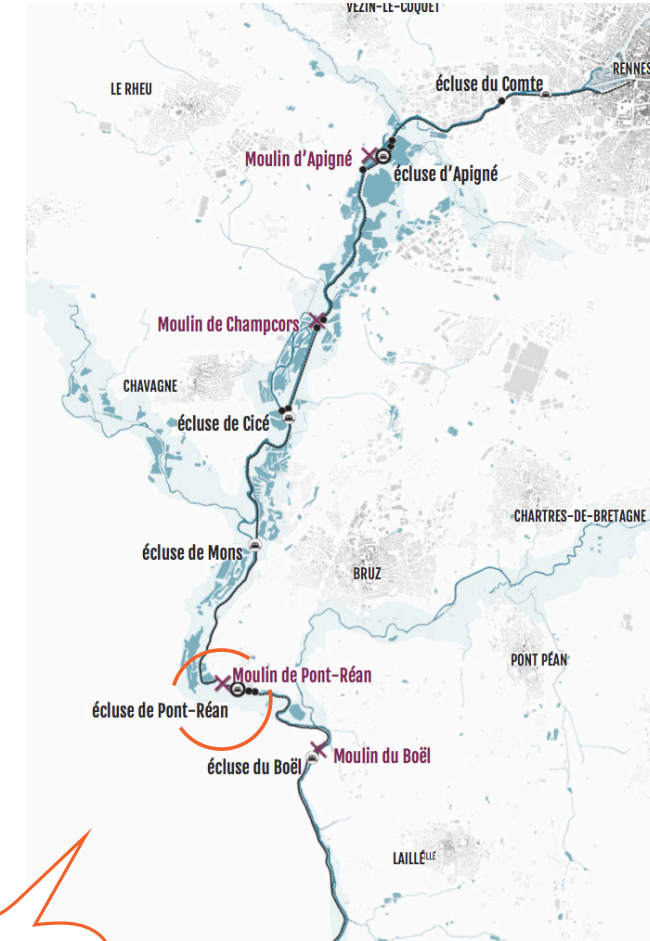
L'exploitation des carrières du Boël, au XIXe siècle, laisse aussi derrière elle l'histoire des cahotiers, ces bateaux, chargés de pierres, qui remontaient la Vilaine jusqu'à Rennes. Ces éléments contribuent à l'intérêt touristique de Pont-Réan.

La diversité des milieux naturels et des configurations fluviales : bief, retenue d'eau, bras, écluse, barrage, milieux humides, prairies alluviales, ripisylve... font aussi l'intérêt du site.

Néanmoins, aujourd'hui, la diversité des bords de Vilaine est peu valorisée. Seule la cale permet à la ville de se tourner vers son fleuve.

Cette situation géographique singulière est aussi à l'origine d'une identité et d'un attachement particuliers des habitant.es de Pont-Réan vis-à-vis du centre-bourg de Guichen.

« Nous les Pont-Réanais avons toujours été sous-estimés par la ville de Guichen. Nous avons toujours dû nous battre pour avoir les mêmes droits que les guichenais en étant les plus pauvres et les plus malheureux avec les inondations. Nous nous serrions les coudes tous ensemble ce qui a créé l'âme du village qui n'est pas la même qu'à la grande ville de Guichen ».



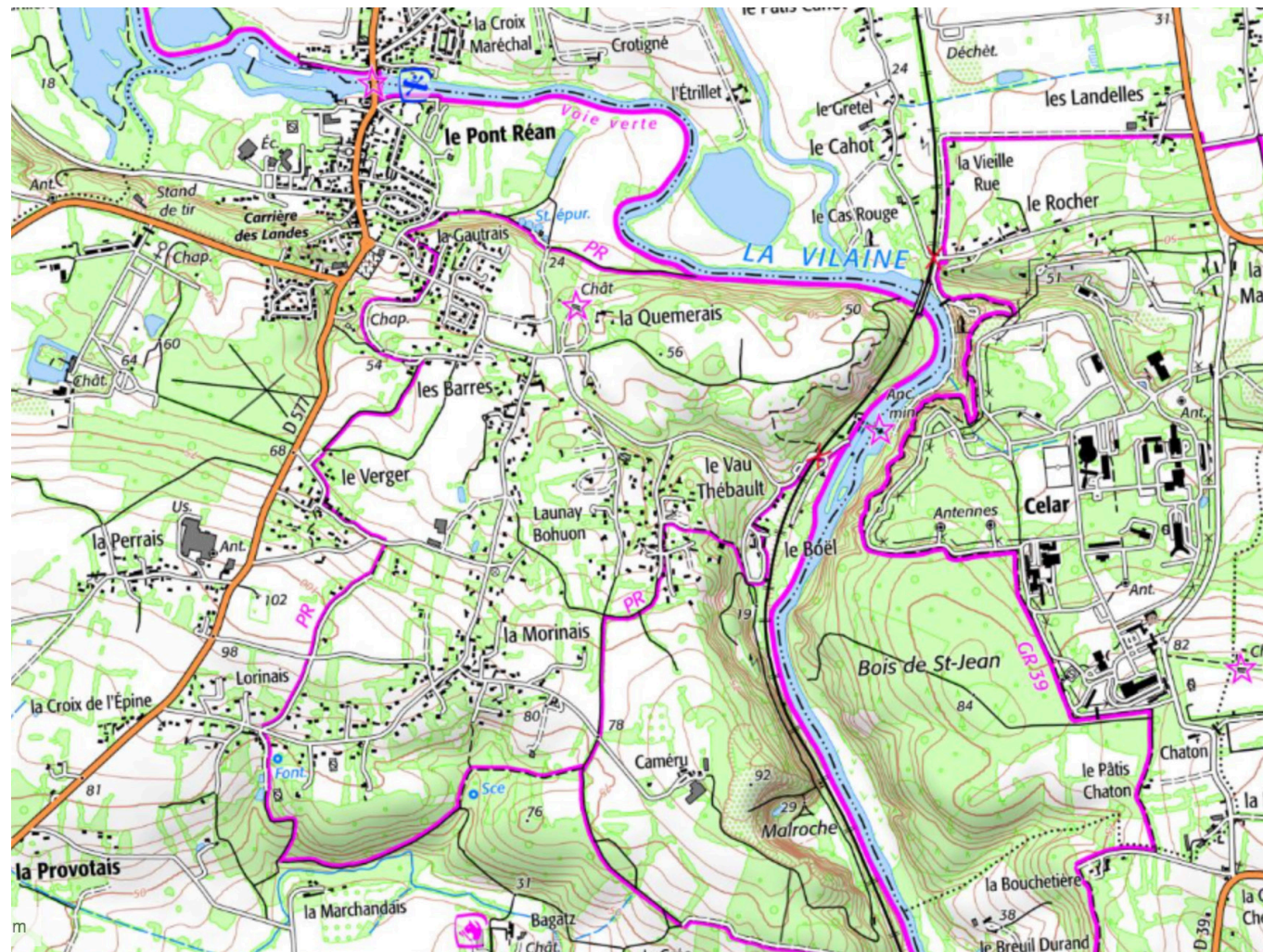
écluse écluse et port quais moulin chemin de halage Vilaine et affluents lit majeur

Carte des ouvrages hydrauliques sur la Vallée de la Vilaine



Pont-Réan, le moulin et la Vilaine. En haut, le cahotier est vide à Pont-Réan en amont du pont. En bas, un cahotier en construction à même le rivage Collections du Musée de la Batellerie de l'Ouest, Redon

► Attractif pour le tourisme



Pont-Réan est un lieu de destination pour le département et la région. Le site est particulièrement fréquenté le week-end et aux beaux jours par les habitant.es comme les visiteur.ses.

Son contexte naturel et son paysage, sa situation en bord de fleuve mais aussi son patrimoine architectural et son offre en sport de plein air sont les raisons de son attractivité. D'un point de vue architectural, seul le pont est classé au titre des monuments historiques. Néanmoins, le bourg de Pont-Réan offre un fort caractère patrimonial. Le bâti traditionnel en pierres, en front de rue et de part et d'autre de l'église, est encore majoritairement présent. Il apporte une identité propre à Pont-Réan.

Le château de la Massaye et la chapelle de la Massaye, à l'histoire méconnue, participent également au patrimoine de la commune. Le secteur de la Massaye connaît un important projet d'urbanisation qui changera fortement le contexte paysager et social de ces deux ouvrages.

Par ailleurs, Pont-Réan propose une grande offre de sports plein air. La voie verte offre un itinéraire cyclable. De nombreux circuits et sentiers de randonnées piétonnes sillonnent le territoire, notamment à l'est de la D577. D'autres parcours piétons et cyclistes pourraient d'ailleurs se développer de l'autre côté de la départementale autour du château de la Massaye notamment. Le club de canoë kayak est particulièrement réputé et plusieurs centres équestres sont présents.



Bâti traditionnel rue de Redon



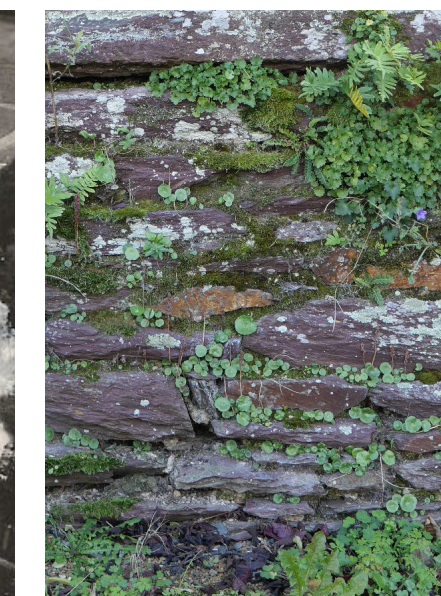
Bâti traditionnel rue de Redon



Puit derrière le moulin



Château de la Massaye



Mur en pierres de schiste



# Pont-Réan perçu par ses habitant.es

► Traversée - diagnostic en marchant (février 2022)



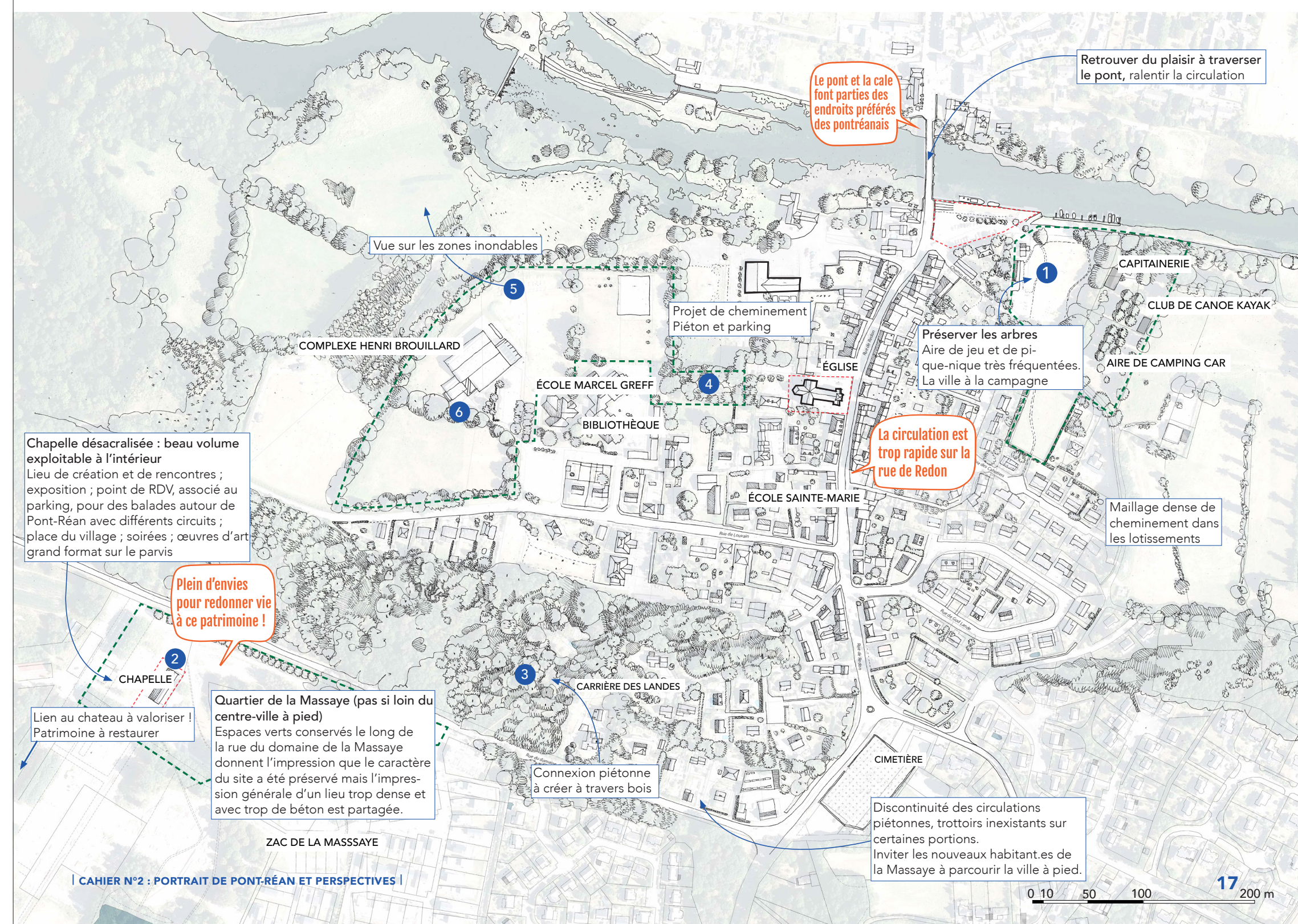
© Crédit photo : ville de Guichen / Élodie Girot

## Ce qu'on retient :

- Un grand attachement au centre-bourg de Pont-Réan : la cale, le patrimoine de la Massaye
- Des difficultés à circuler à pied (trottoirs trop étroits notamment pour les poussettes)

- La nécessité de réduire la vitesse, sans empêcher la circulation des tracteurs
- L'envie d'investir la Chapelle de la Massaye
- Le manque de jeux pour les enfants

Le récit de la traversée :



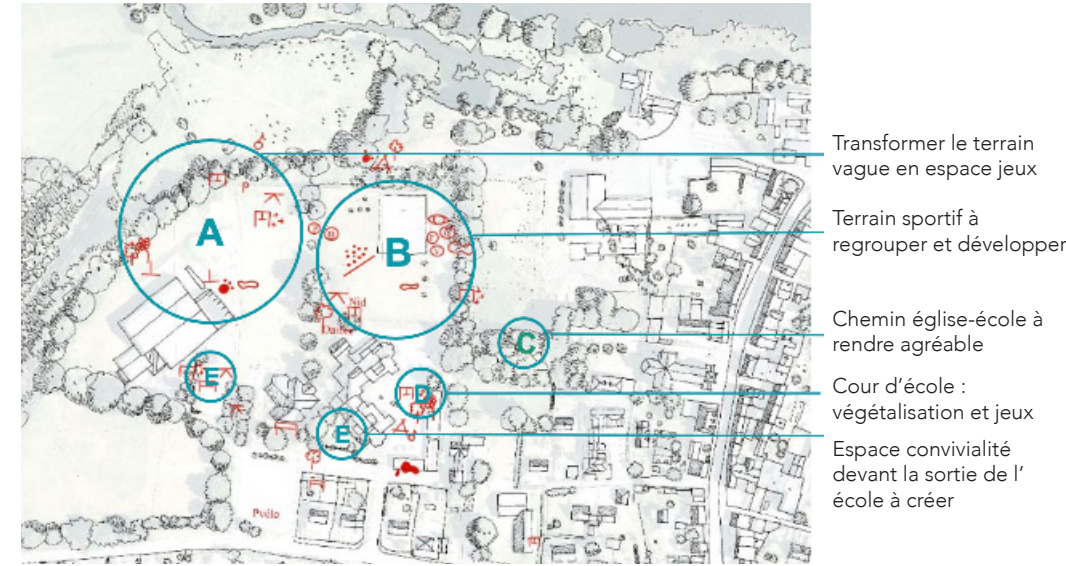
# Les arrières de Pont-Réan perçu par les enfants

► Enquête la Rue aux enfants - diagnostic en marchant (juin 2022)

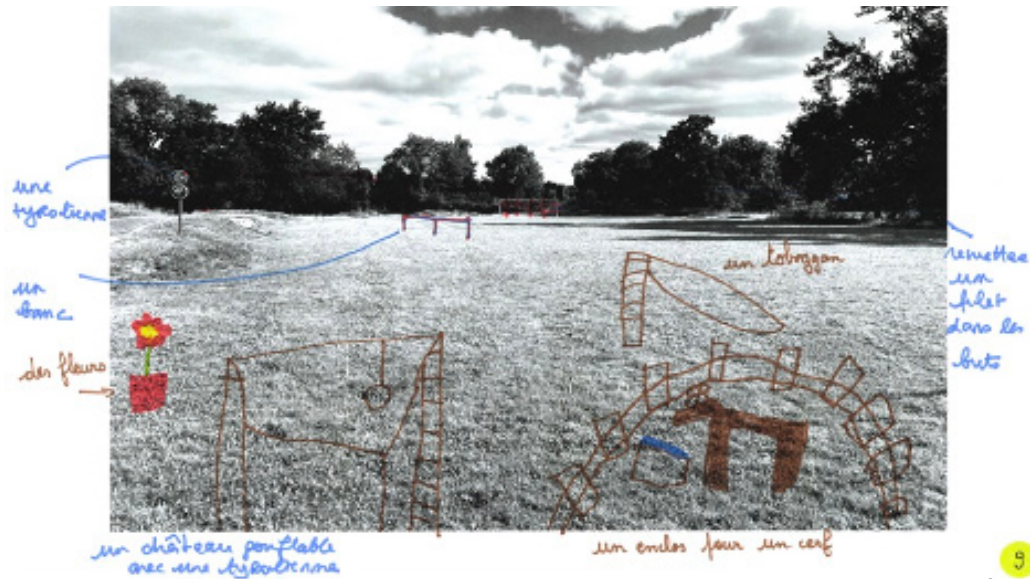
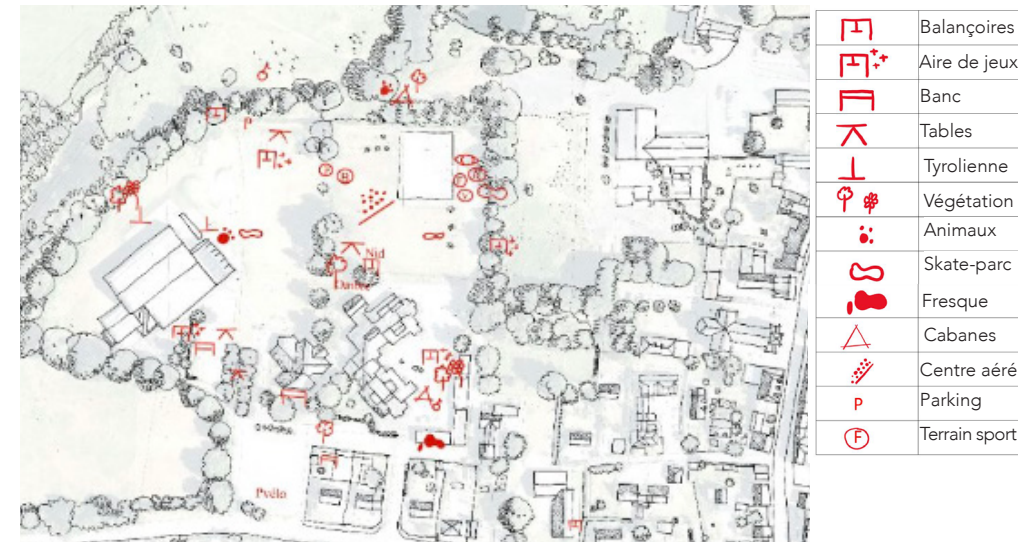
## Les problèmes rencontrés



## Les usages souhaités par espaces

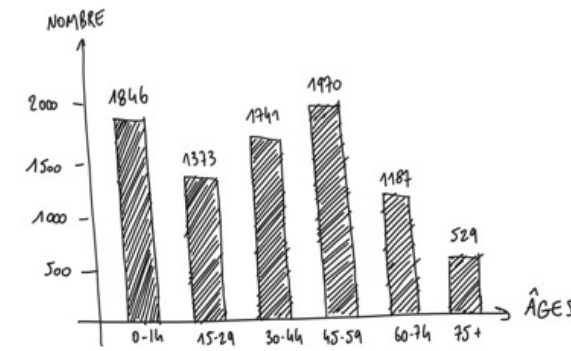


## Les besoins exprimés par les enfants



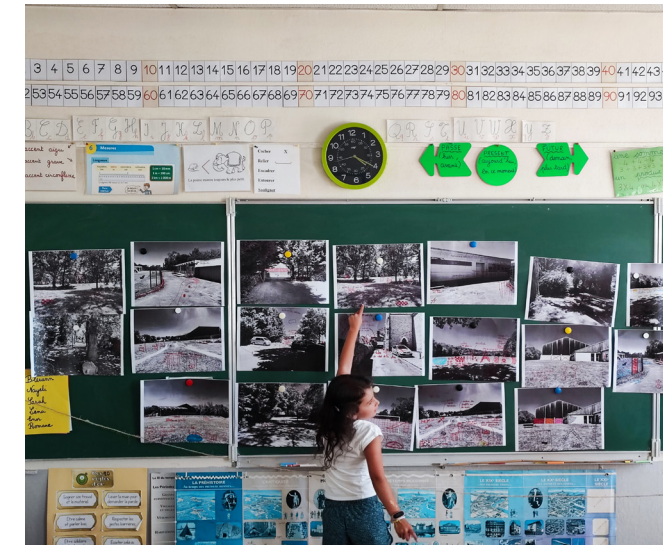
Proposition d'usages souhaités - dessin d'enfant

Une des particularités de Guichen est la présence importante de familles et d'enfants. La ville possède de nombreux équipements scolaires et périscolaires plutôt concentrés sur le centre-bourg de Guichen.

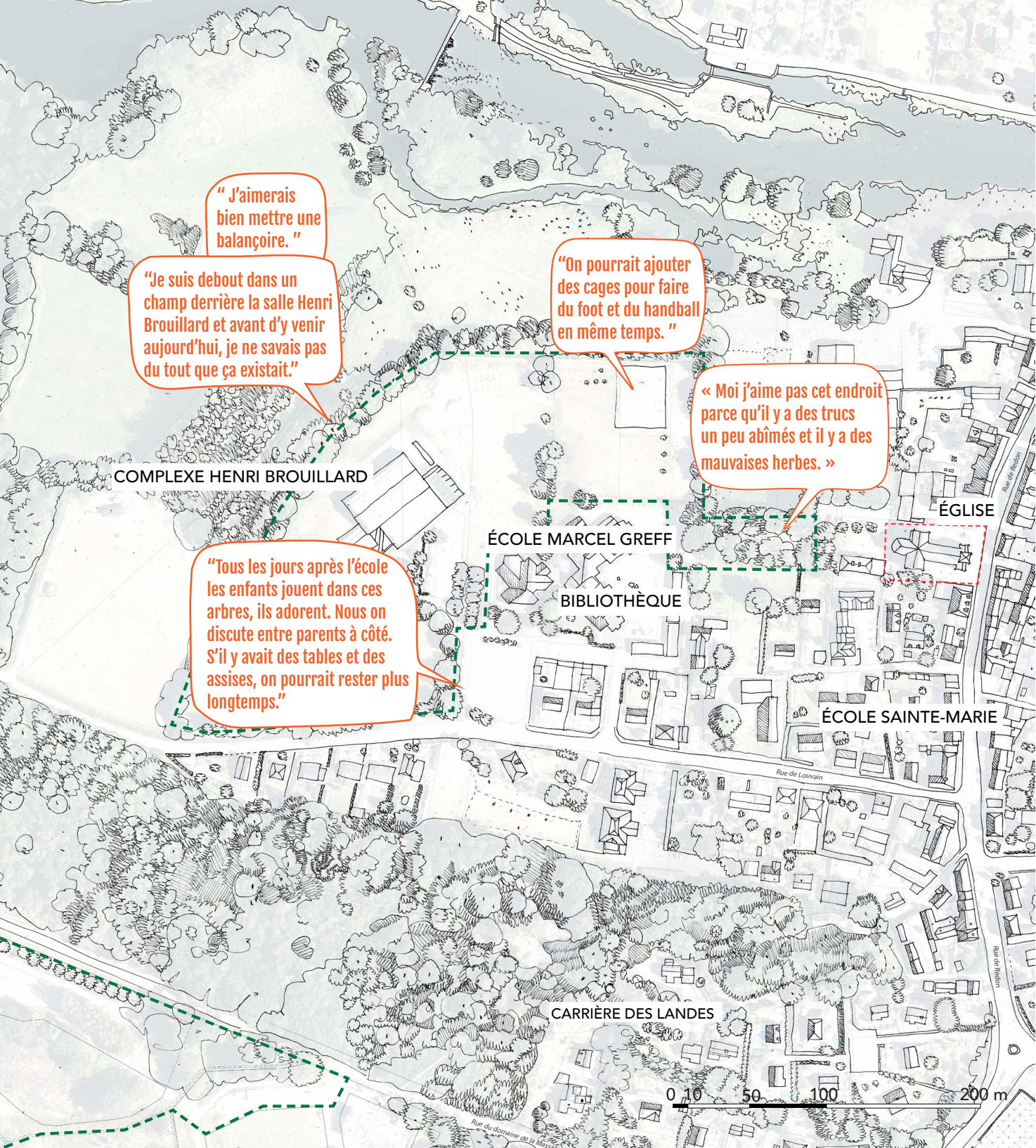


Les habitant.es de Pont-Réan sont inquiets de la capacité de la commune à répondre au développement démographique du territoire et notamment de l'afflux de familles qui vont s'installer à la Massaye et nécessiter un agrandissement de l'école. Pareillement, les habitant.es se sentent lésés sur la bibliothèque de Pont-Réan par rapport à la médiathèque de la Chouette et regrettent qu'il n'y ait aucun espace pour les jeunes dans la commune.

Des regrets aussi sur les aires de jeu très pauvres à Pont-Réan. Les arrières de Pont-Réan regroupent tous les équipements scolaires et parascolaires du centre-bourg, nous l'avons observé à hauteur d'enfants.



Ateliers avec les écoles Marcel Greff et Sainte-Marie, juin 2022



### Ce qu’on en retient :

- Le désir de végétaliser les cours d’école “J’aime bien parce qu’il y a des végétaux et on n’en a pas beaucoup dans la cour.”
- Le besoin de créer un espace de convivialité à la sortie des écoles en aménageant le chemin qui mène de l’école à l’église et au terrain sportif.
- Installer une aire de jeu près du complexe Henri Brouillard assez méconnu des enfants.

Au delà de ces aménagements, ce diagnostic nous apprend aussi que :

- Les enfants viennent en grande majorité en voiture or certains préfèrent venir à pied ou en vélo : « Le lundi on vient à pied parce que mon papa ne travaille pas et le reste de la semaine on vient en voiture. Je préfère venir à pied parce que ça pollue moins ».
- Les enfants sont inquiets lorsqu’ils sont dans les lieux où se regroupent les ados : « Je veux enlever la table pique-nique parce qu’il y a des jeunes qui viennent, ils ont l’air méchant et apparemment ils ont des pistolets ».
- Les alentours de l’écoles sont peu entretenus : « des bouteilles par terre, des mégos. Il faudrait mettre des poubelles ».



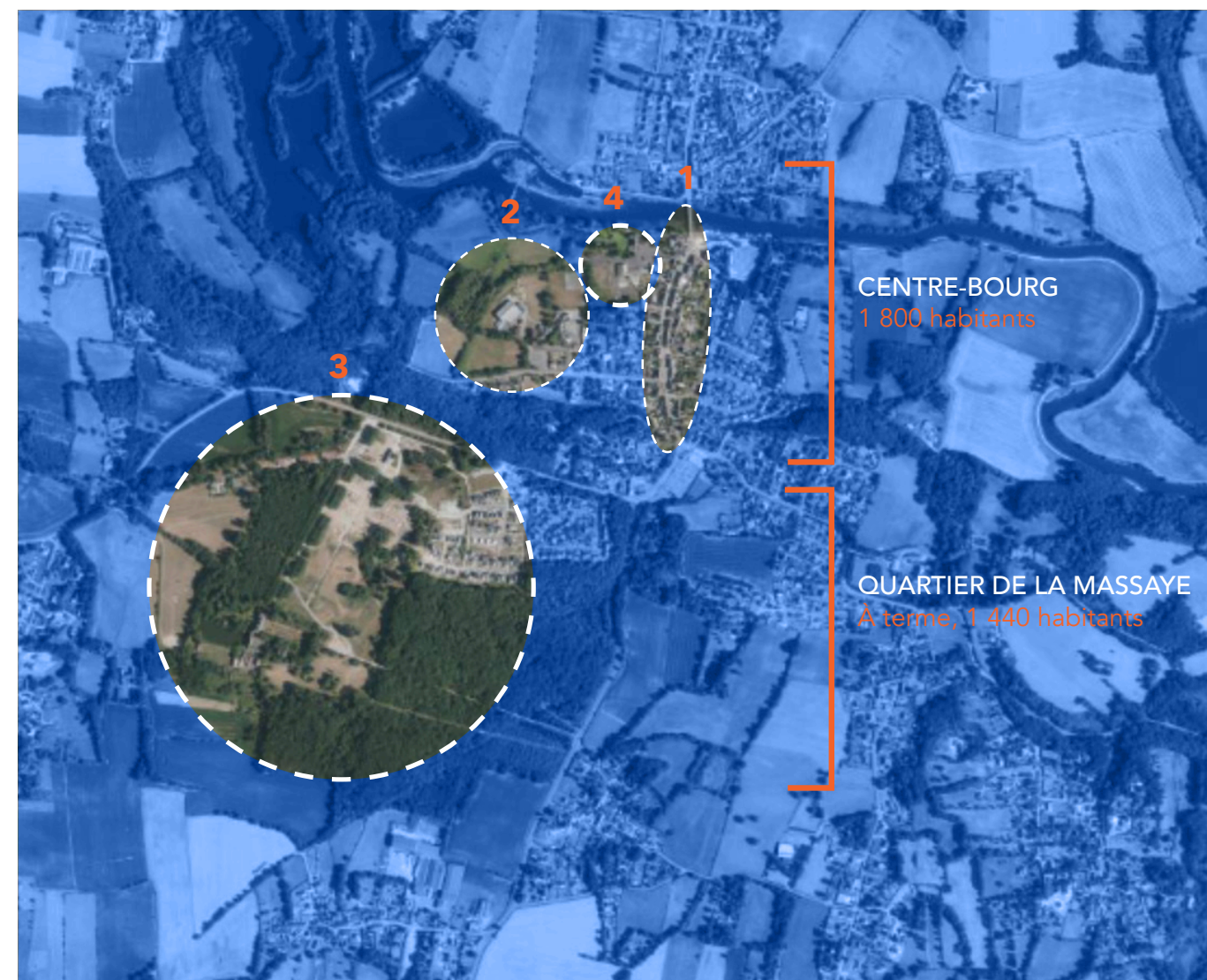
Présentation des travaux d’enfants, septembre 2022



Ateliers avec les écoles Marcel Greff et Sainte-Marie, juin 2022

# Des tissus urbains déconnectés du tissu historique

► Un centre-bourg scindé en plusieurs entités

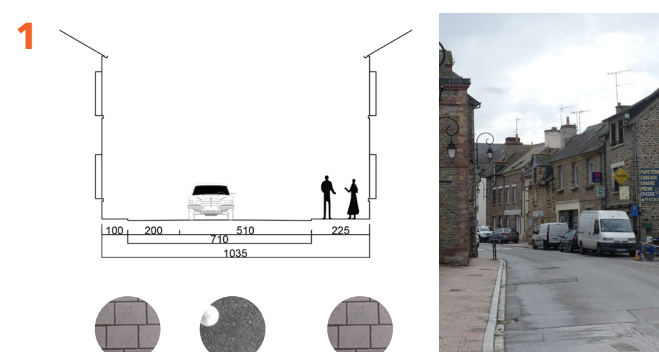


**CENTRE-BOURG**  
1 800 habitants

**QUARTIER DE LA MASSAYE**  
À terme, 1 440 habitants



- rue principale : rue de Redon
- ➔ entrées de ville
- lieux ou équipements publics
- cellules commerciales



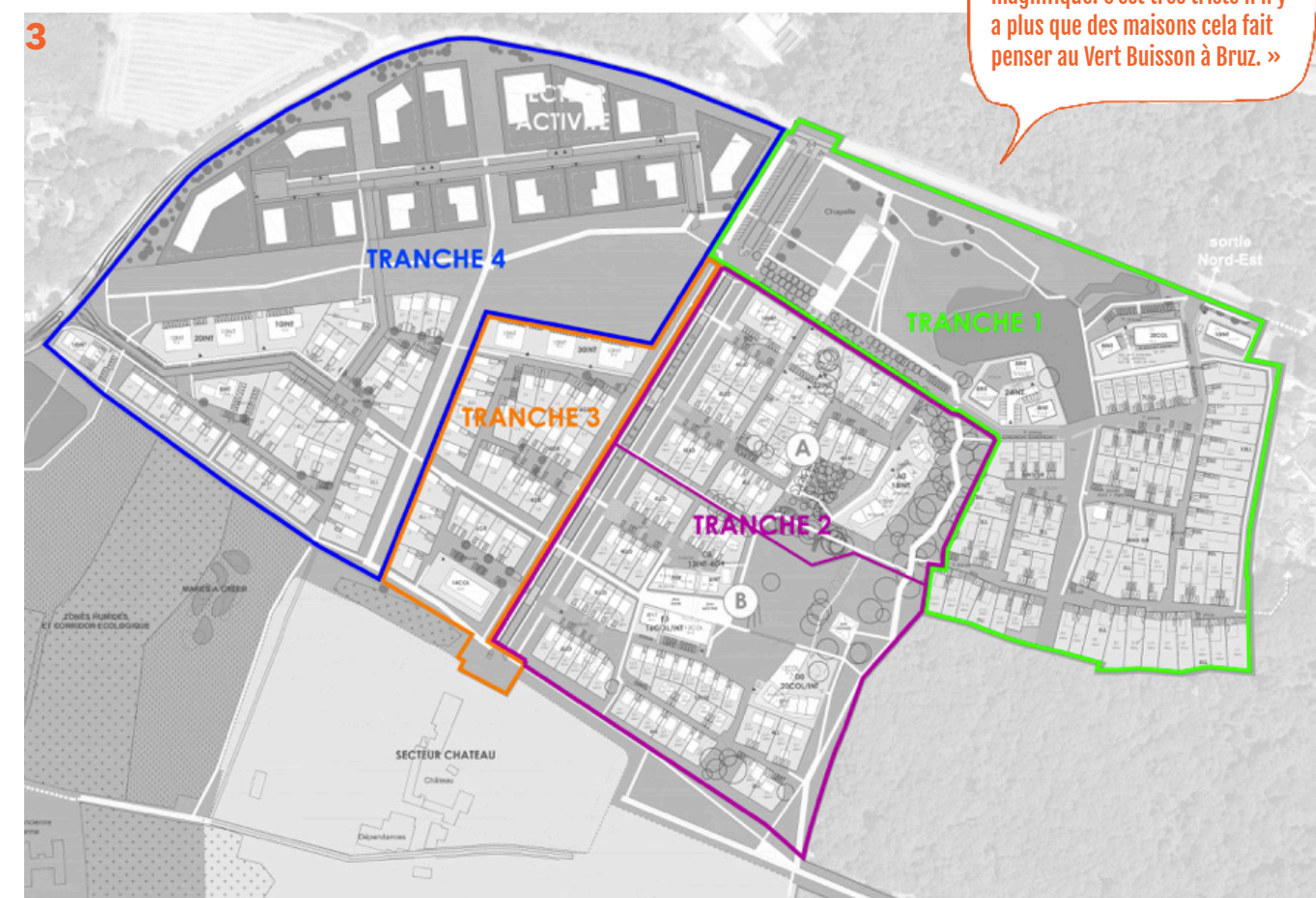
## La rue de Redon

Cœur commercial de la commune, cette rue étroite est perçue comme dangereuse : peu de place pour les piétons, peu adaptée aux PMR, enfants et poussettes.



## Les arrières de Pont-Réan

Des équipements (bâti et aménagements extérieurs) en pleine nature aux accès confidentiels. Certains bâtis nécessitent une rénovation : gymnase, médiathèque et école. Un projet lauréat du budget participatif prévoit l'aménagement d'agrès et table de ping-pong en extérieur.



« La ZAC de la Massaye, ce n'est pas terrible. Avant il y avait un bois magnifique. C'est très triste il n'y a plus que des maisons cela fait penser au Vert Buisson à Bruz. »

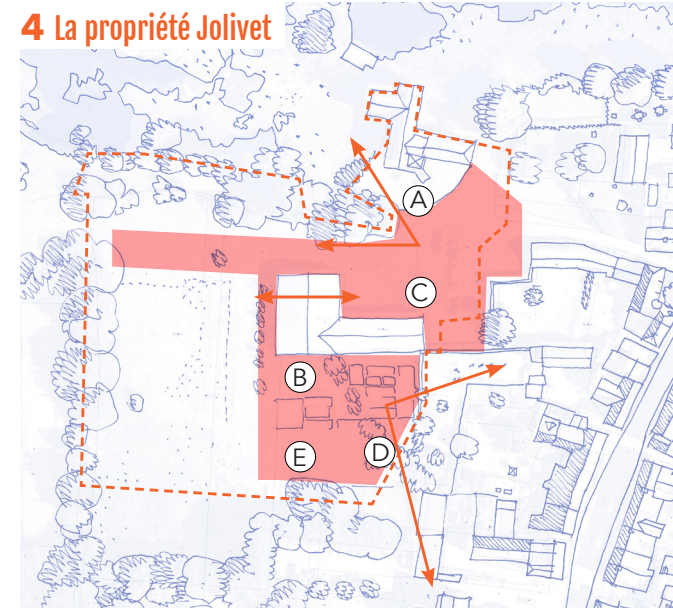
## Quartier de la Massaye : Plan masse de la ZAC

L'arrivée du quartier de la Massaye déplace drastiquement le centre de gravité de Pont Réan en accueillant 1 400 habitant.es contre 1 800 dans le centre historique. Géographiquement, le quartier de la Massaye surplombe le centre historique de

Pont-Réan en s'implantant au-dessus du coteau boisé qui borne ce dernier. Les connexions douces sont donc difficiles à matérialiser tout en étant particulièrement nécessaires pour limiter la dépendance à la voiture.

► Un centre-bourg scindé en plusieurs entités

4 La propriété Jolivet

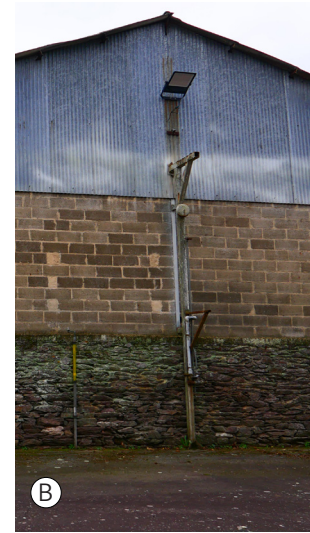


La propriété de la famille Jolivet qui comprend l'ancien moulin (A) et le hangar (B) que l'on voit sur les photo ci-contre (cf plan de division foncière en annexe) est en vente : 1 hectare en bord de Vilaine et une réelle opportunité pour la ville.

Elle donne sur le bief du moulin. Actuellement envahi par la jussie, le plan d'eau formée par la retenue est bordé de grands arbres de ripisylve (C).

Elle offre également un point de vue inédit sur les arrières et jardins du bâti traditionnel de la rue de Redon (D).

Une grande partie des sols de la propriété a été imperméabilisée pour les besoins de l'ancienne activité (E).



1539, date du début de la navigation de la Vilaine

En 1845, l'usine se compose de 2 corps de bâtiment séparés auxquels on accède par un pont de service, le grand moulin est reconstruit et converti en minoterie. Les deux moulins sont activés chacun par une roue hydraulique de 65 cm de largeur ; la première est située entre les deux bâtiments et la seconde à l'extrémité gauche.

En 1841, un déversoir neuf est construit aux frais de l'Etat

En 1852 l'usine continue à s'agrandir et à se moderniser. Le propriétaire, J.-M. Evenet, est autorisé à transformer en minoterie le petit moulin à blé, situé au sud, faisant corps avec la première minoterie. Une lettre du 12 juillet 1852 décrit la construction projetée du petit moulin : "l'ancien moulin sera démolit et une construction nouvelle sera faite sur la même place avec une élévation de trois étages y compris le rez-de-chaussée. Ce bâtiment fera le complément de la minoterie actuelle avec laquelle il ne fera qu'un."

En 1853, les travaux de reconstruction du second moulin sont inachevés. La minoterie est actionnée par une roue de côté qui mesure 2 m de largeur, et actionne quatre paires de meules.

En 1898, elle fonctionne avec huit paires de meules.

Ensemble de bâtiments construits autour de 1890 par la fa-mille Jolivet Morin. Ici, un poulailler expérimental, des écuries et le magasin industriel. La maison du directeur porte la date "1889" sur sa façade nord, associée aux initiales de la famille "JM". Les autres bâtiments ont été édifiés à la même période. Cet ensemble n'a été que très peu remanié depuis et constitue un exemple particulièrement homogène de l'architecture civile de la fin du 19e siècle.

En 1936, la force motrice est distribuée par une roue verticale, d'1,80 m de largeur, une turbine hydraulique Francis et un moteur à gaz pauvre Baechtold.

En 2001, un incendie détruit une partie des bâtiments au Sud de la parcelle

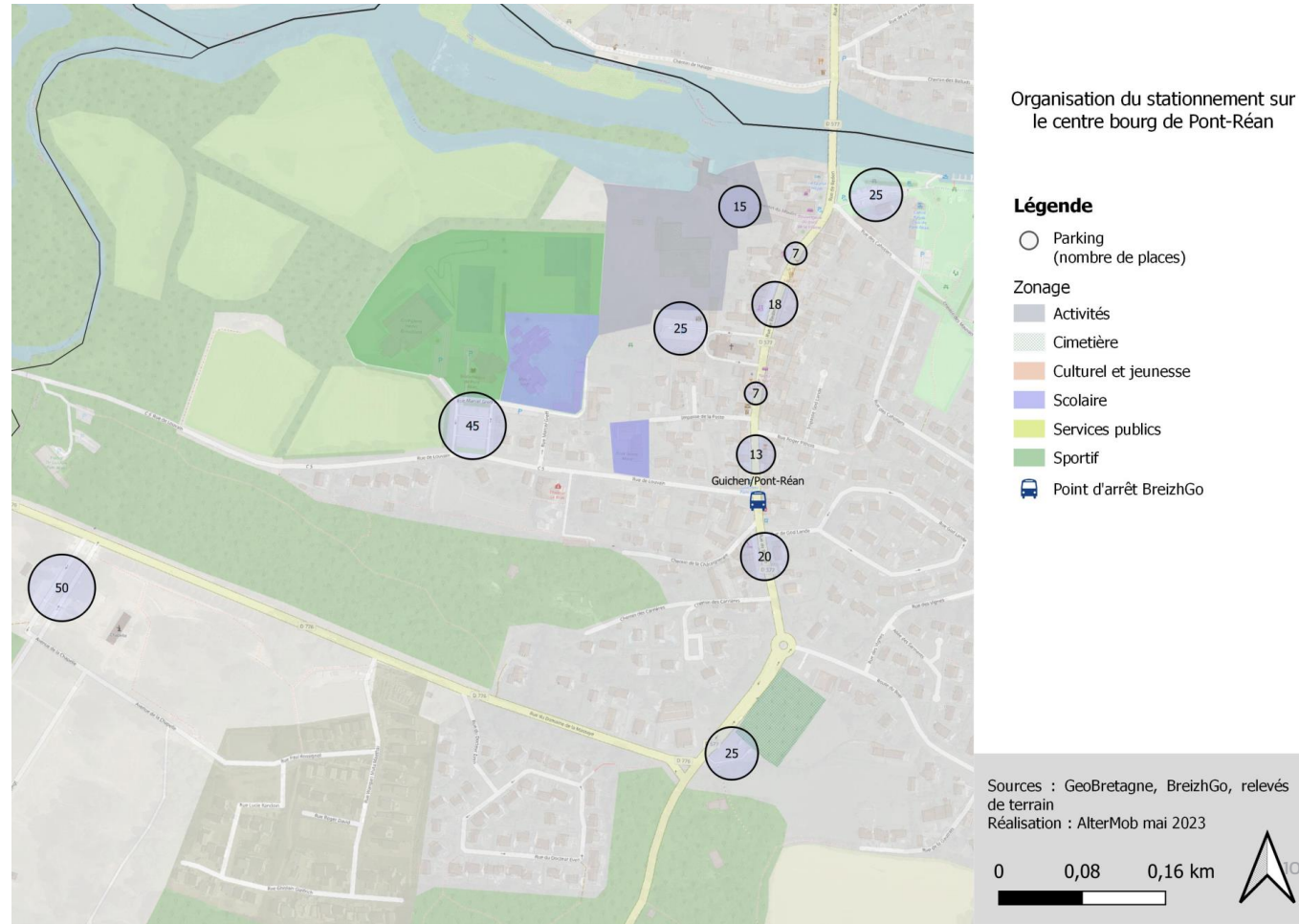
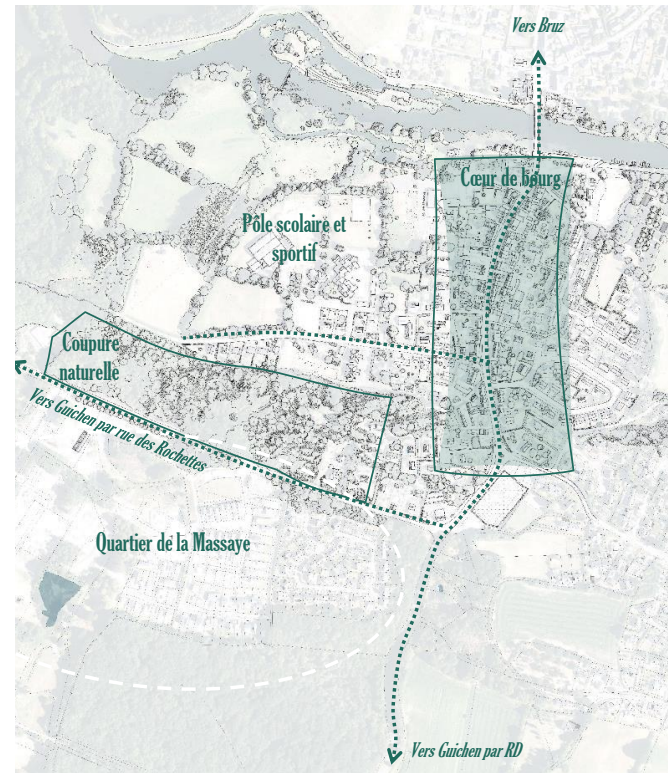
Depuis 1946, les bâtiments abritent une usine de produits pour l'alimentation animale, la Société d'Exploitation Moulin Jolivet. On voit ici des bâtiments, de construction plus récente, édifiés en béton armé recouvert d'un essentage de tôle et couverts de toits à longs pans en métal, bordent l'autre côté de la cour.

Création du moulin, date inconnue. Deux moulins appelés le petit et le grand moulin

Source : Frise extraite d'une étude menée par l'Agence Jolivet-Roche et l'école d'architecture de Rennes en Juillet 2014

# Mobilités

## ► Deux enjeux forts : la répartition des stationnements et la rue de Redon



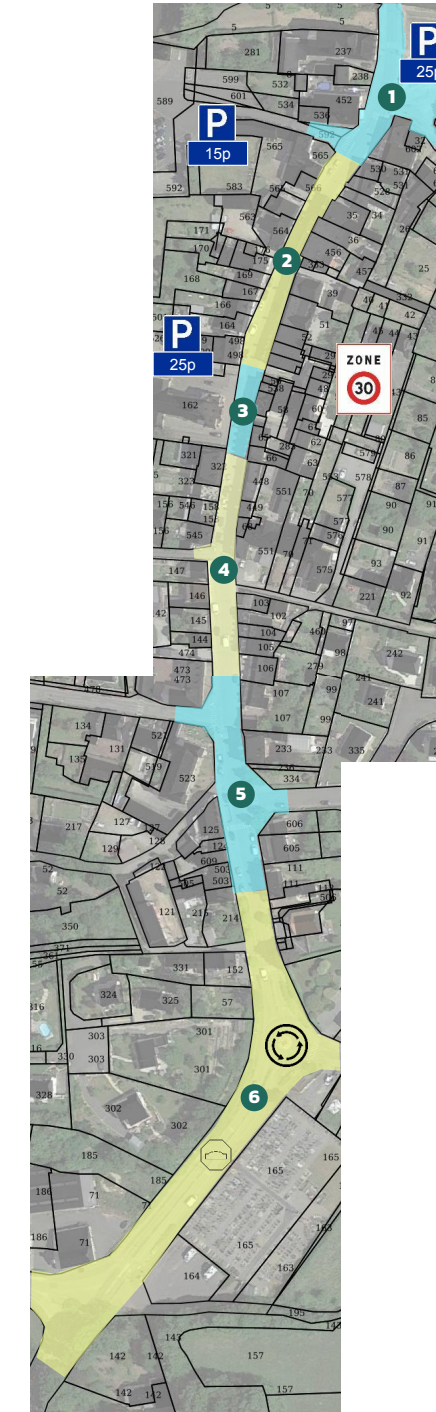
Le bourg de Pont-Réan s'organise autour de la Rue de Redon (D577), axe structurant et incontournable du bourg par la traversée sur la Vilaine au pont de Pont-Réan.

Cet axe est contraint par le bâti historique de la commune et regroupe également l'ensemble des commerces du bourg. Les enjeux de stationnement (habitant.es, visiteurs des commerces) et de partage de la voirie (piétons, cycles, voitures) y sont donc forts.

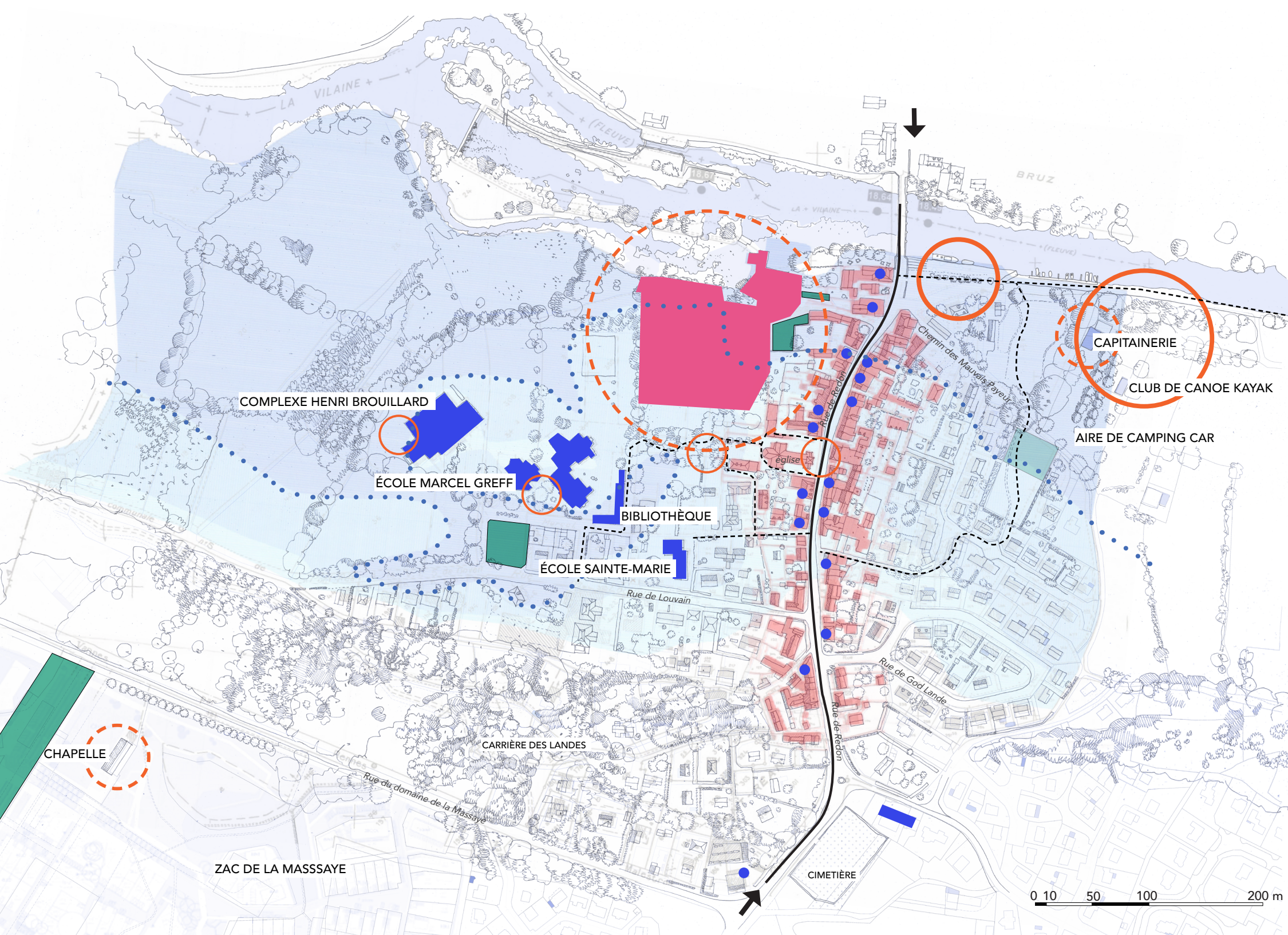
Le quartier de la Massaye, en cours de développement (1 440 habitant.es à terme, contre 1 800 habitant.es dans le centre historique). Coupé du cœur de bourg historique par une barrière naturelle, les enjeux de liaisons douces sont particulièrement prégnants.

Le développement de la liaison vers Guichen par la rue des Rochettes apparait également comme un enjeu fort du territoire, à la fois pour absorber les flux de véhicules motorisés à venir et assurer le partage modal avec les modes actifs.

La rue de Redon (RD577) qui représente le principal enjeu pour les circulations motorisées est aujourd'hui organisée d'une manière continue alors que les espaces peuvent varier fortement. L'ensemble de l'axe est limité à 30 km/h.



- 1- Entrée de bourg/Pont**  
**Voirie** : large et ouverte sur la cale (foncier public), resserrement lié à la traversée de la Vilaine.  
**Stationnement** : concentré sur la cale.  
**Commerces** : Boulangerie, Grand Hotel.  
**Enjeu** : favoriser la traversée des piétons, aménager une entrée de bourg agréable et apaisée.
- 2- Zone commerciale**  
**Voirie** : peu large, contrainte par le bâti resserré.  
**Stationnement** : longitudinal, 3 arrêts minutes devant le bureau de presse.  
**Commerces** : La Presse, Bar concert le Shadok, Créperie la Cale.  
**Enjeu** : reprise du linéaire avec des revêtements facilitant le partage de l'espace entre modes. Organisation du stationnement pour favoriser le court durée.
- 3- Abords de l'Eglise**  
**Voirie** : contrainte en largeur et impactée par le parvis de l'Eglise.  
**Stationnement** : pas de stationnement en voirie, parking latéral à l'Eglise et derrière l'Eglise (25 pl).  
**Commerces** : NC.  
**Enjeu** : Travailler cet espace comme une place de vie, malgré la traversée par la RD et les accès au parking.
- 4- Zone commerciale**  
**Voirie** : peu large, contrainte par le bâti.  
**Stationnement** : longitudinal.  
**Commerces** : Bar, Poste.  
**Enjeu** : reprise du linéaire avec des revêtements facilitant le partage de l'espace entre modes Organisation du stationnement pour favoriser le stationnement de courte durée.
- 5- Entrée coeur de bourg - Station service**  
**Voirie** : large.  
**Stationnement** : Longitudinal, en nombre élevé  
**Commerces** : Garage Station service, Tabac/restaurant (Café des sports), Pharmacie, bar snack (Le Galet Bleu).  
**Enjeu** : sortie du coeur de ville, stationnement pour résidents, gestion des flux de circulation.
- 6- Entrée de bourg**  
**Voirie** : large, peu contrainte  
**Stationnement** : peu de stationnement  
**Commerces** : Pas de commerces, espace santé  
**Enjeu** : gestion des vitesses, marquer l'entrée de ville



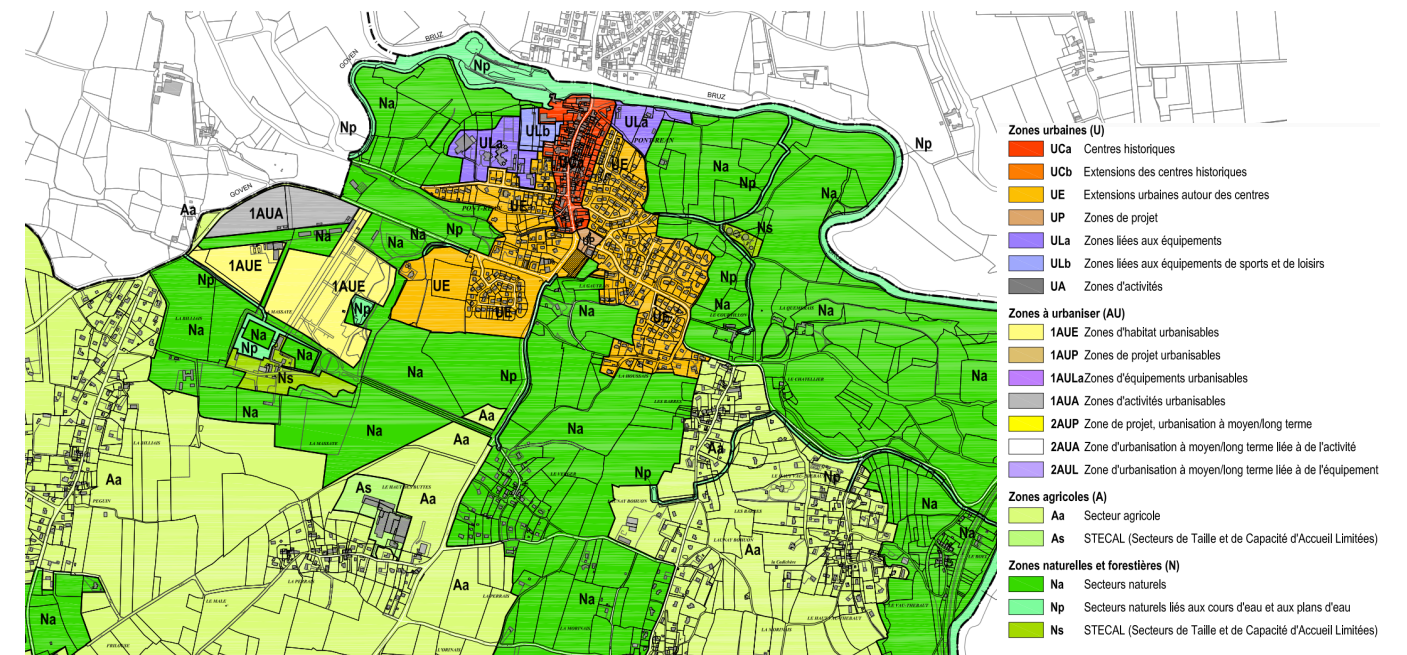
## Synthèse et enjeux

### ► Carte de présentation

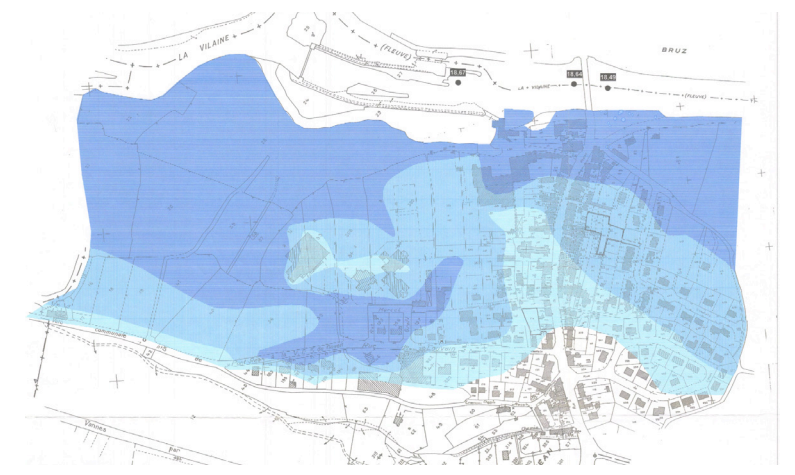
- Bâti traditionnel
- Propriété Jolivet
- Rue principale : rue de Redon
- Entrées de ville
- Cheminement piéton
- Parkings existants
- Parkings en projet
- Lieux ou équipements publics
- Cellules commerciales
- Lieux de rencontres et usages
- Lieu d'usages potentiels
- Limite de la zone rouge du PPRI : aléas forts à très fort

### Projets en cours

- CAPITAINE** : projet à imaginer après le déménagement du club de canoë-kayak
- ÉCOLE MARCEL GREFF** : projet d'extension en cours
- BIBLIOTHÈQUE** : projet de déplacement
- CHAPELLE** : futur équipement culturel [Spot à la chapelle]



Plan des Zones - PLU Guichen Pont-Réan - révision approuvée février 2019



PPRI en cours de révision (cf premiers éléments transmis par les services de l'Etat en annexes)

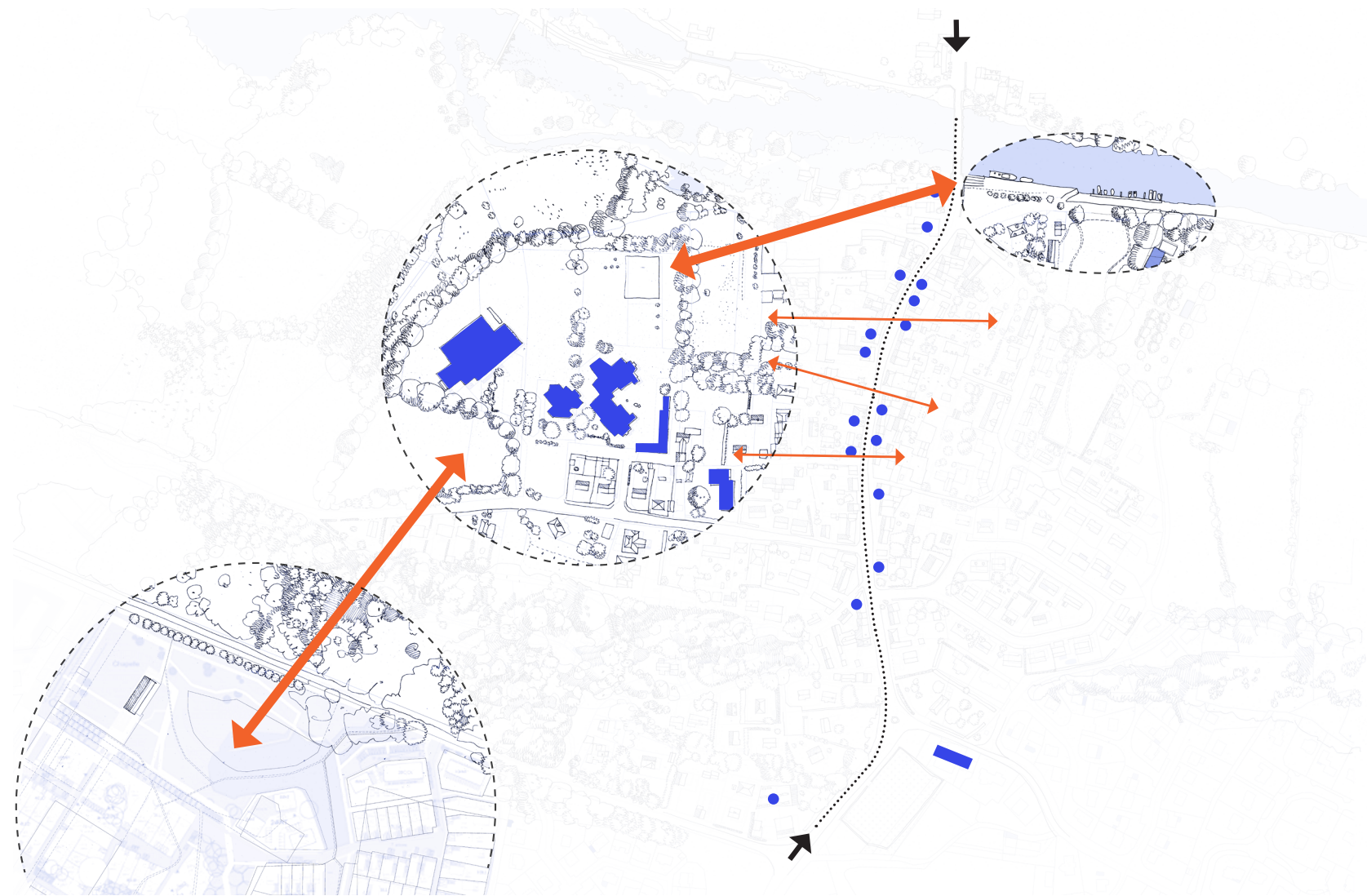


Schéma directeur

## Synthèse et enjeux

### ► Schéma directeur

Le diagnostic paysager et urbain de Pont-Réan ainsi que l'analyse des usages et pratiques des habitant.es et visiteur.es révèlent de nombreux atouts et potentialités pour le centre-bourg mais aussi des particularités évidentes qui le distinguent nettement de celui de Guichen.

L'omniprésence du paysage, les coteaux boisés comme horizon permanent, la présence du fleuve, les différents milieux naturels attenants et les ouvrages hydrauliques associés, la qualité et la cohérence architecturale d'ensemble du bâti traditionnel, des équipements publics (écoles notamment) en quasi pleine nature, l'offre en sports de plein air et l'artère commerciale de la rue de Redon en font un lieu très agréable à vivre au quotidien et un lieu de destination à l'échelle départementale et régionale. Autre particularité : le projet de la Massaye qui va presque doubler de population en peu d'années avec l'accueil de nombreuses familles ce qui nécessite de repenser complètement les espaces publics mais aussi les équipements et en premier lieu les équipements pour les enfants et les jeunes qui ne sont pas dimensionnés pour cette nouvelle population (bibliothèque, écoles, espaces de rencontres, espaces sportifs, espaces ludiques...).

Néanmoins,

- La rue de Redon est très fréquentée est perçue comme dangereuse.
- Les accès modes doux aux arrières de Pont-Réan sont très confidentiels et peu empruntés.
- Le nouveau quartier de la Massaye sur les hauteurs de Pont-Réan pose la question du lien au centre historique.
- La propriété de la famille Jolivet comprenant le moulin, le hangar et les parcelles attenantes représentant plus d'un hectare empêche le lien direct entre la cale et les arrières de Pont-Réan et la valorisation du fleuve (moulin, bief, plan d'eau, puit, prairies humides, ripisylve,...) de toutes les parties ouest des berges.

Le schéma directeur du centre-bourg de Pont-Réan doit ainsi répondre à plusieurs enjeux :

- Ouvrir la ville sur son fleuve et ses zones humides.
- Pacifier les artères principales : la rue de Redon et ses commerces mais aussi la rue de Louvain.
- Connecter le quartier de la Massaye au centre

historique et rééquilibrer les équipements publics entre les deux centralités (ferme, chapelle).

- Faire de Pont-Réan une ville exemplaire sur les modes doux pleinement appropriés aux circulations de tous (habitant.es et touristes) avec une attention particulière pour les enfants.
- Valoriser les arrières de Pont-Réan, en renforçant l'offre pour les jeunes et les enfants tout en préservant la qualité paysagère du site.
- Élargir la zone d'attractivité de la commune, inviter les visiteurs à de nouveaux cheminements.
- Faire de Pont-Réan une vitrine du tourisme durable.





## PARTIE 2

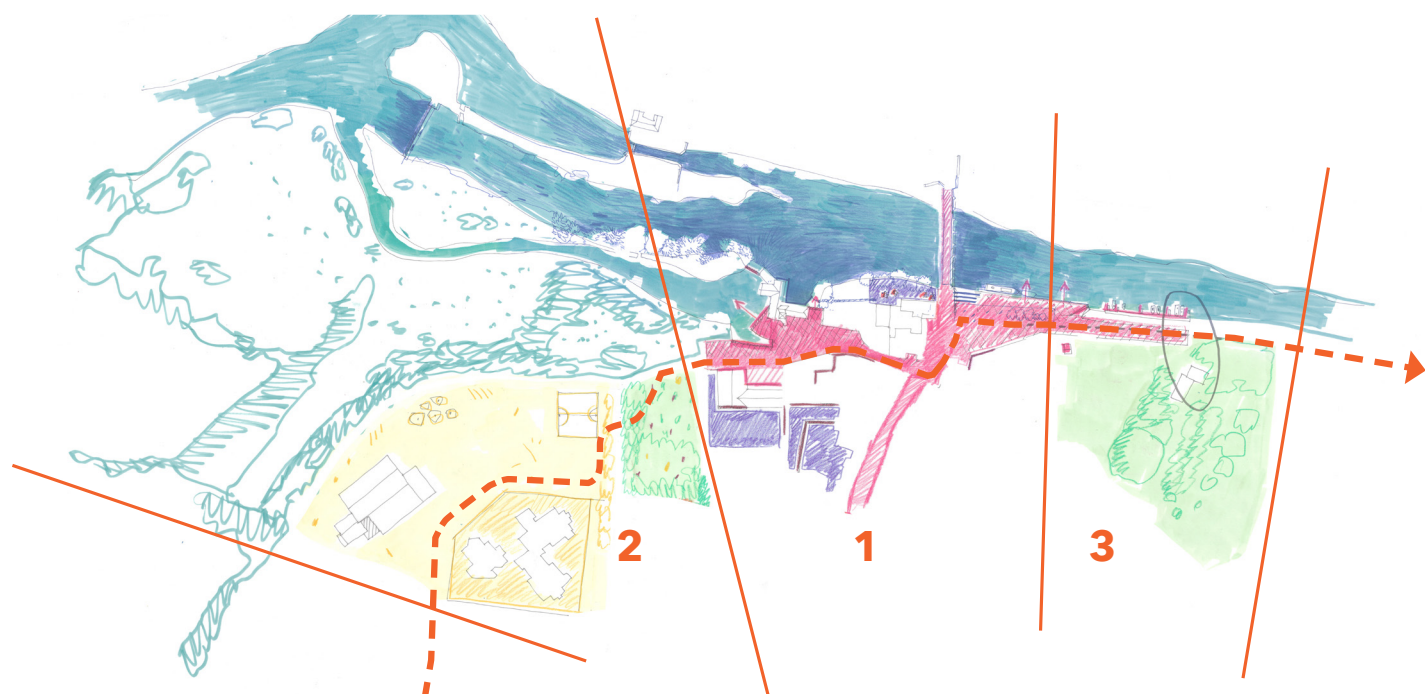
### Schéma directeur

#### Les trois orientations du schéma directeur

- ▶ Matérialiser une épine dorsale, grand cheminement doux structurant à l'échelle du centre-bourg.
- ▶ Créer un maillage dense et efficace de cheminements doux, offrant une alternative concrète aux axes routiers principaux.
- ▶ Apaiser et fluidifier les mobilités carbonnées en créant des poches de stationnement connectées aux circulations piétonnes et en pacifiant les artères principales.

## Une épine dorsale

► De la Massaye à la cale



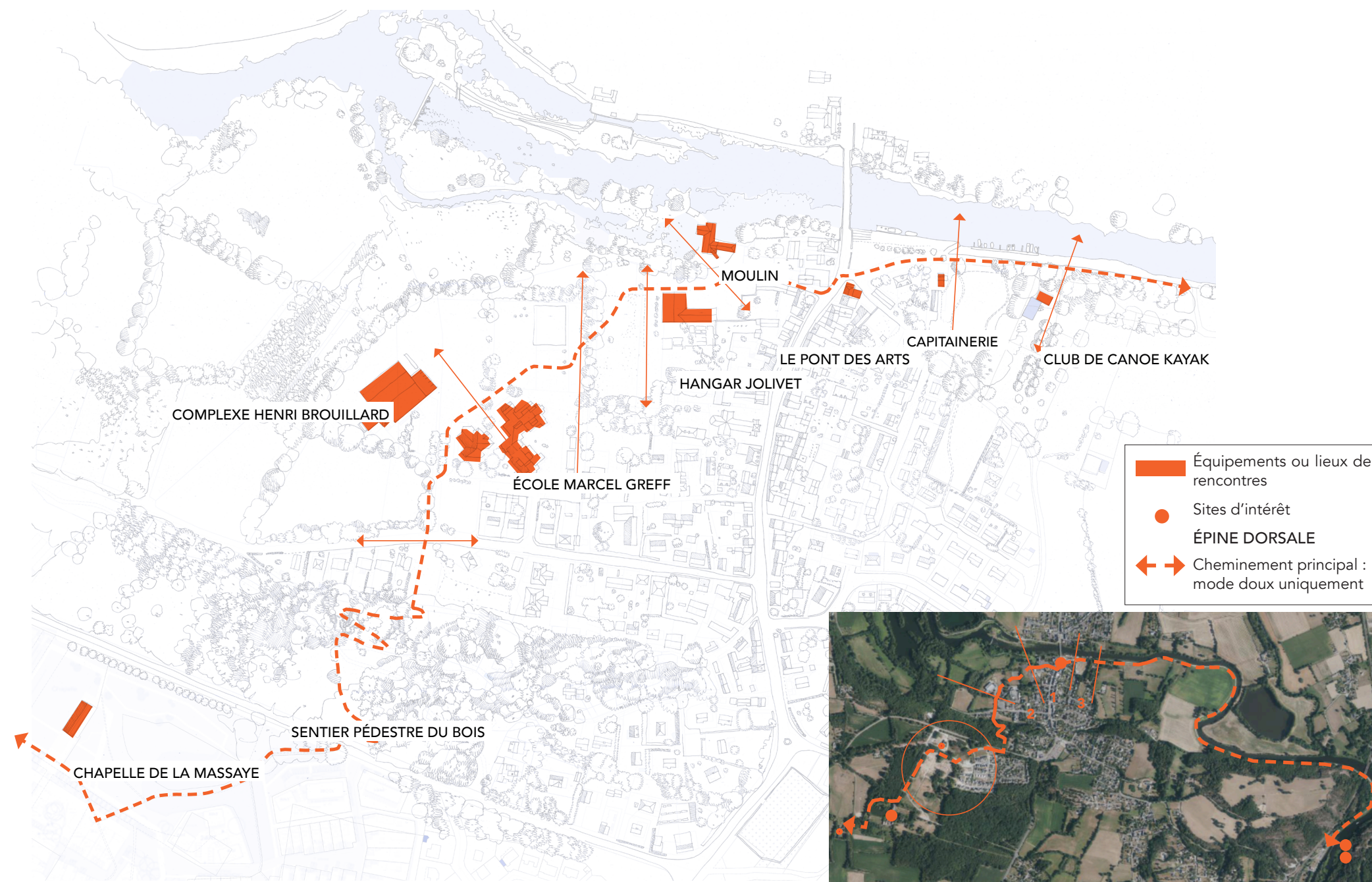
Carte 1 - Une épine dorsale rythmée par les séquences principales de le centre-bourg de Pont-Réan

### 3 séquences distinctes, en traversant le centre-bourg

- 1 Une première séquence, centrale dénommé les Quais qui propose des espaces publics tournés vers la Vilaine de part et d'autre de la rue de Redon.
- 2 Une seconde séquence dénommée le Jardin Sauvage et l'Oasis qui offre des espace de pleine nature autour des équipements de Pont-Réan.
- 3 Une dernière séquence dénommée le Port tournée vers les activités nautiques, le club de canoë kayak et l'aire de camping car.

La proposition structurante du schéma directeur du centre-bourg de Pont-Réan est la mise en œuvre d'une liaison mode doux majeure qui lierait l'ensemble des fonctionnalités et tissus urbains de la cale au nouveau quartier de la Massaye en passant par le moulin, les arrières de Pont-Réan, les écoles, le coteau, la chapelle de la Massaye (carte 3) et qui se prolongerait au delà du centre-bourg, à l'est vers le chemin de halage et le moulin du Boël et à au sud est par le château de la Massaye et par l'itinéraire vélo vers Guichen proposé par le plan guide (carte 2).

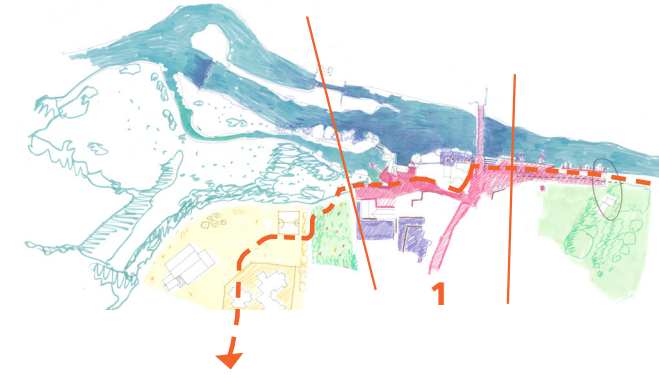
Cette épine dorsale proposerait ainsi une réelle alternative à la voiture pour tous les déplacements quotidiens à l'intérieur du centre-bourg par un circuit efficace dans les distances à parcourir et sécurisé car complètement dissocié du maillage routier.



Carte 2 - Une épine dorsale qui se prolonge en dehors du centre-bourg.

## Une épine dorsale

### ► Première séquence : les quais



Comme nous l'avons remarqué dans la partie précédente (diagnostic), aujourd'hui, la cale est le seul endroit où la ville se tourne réellement vers son fleuve. À Pont-Réan, la Vilaine revêt cependant une multitude de facettes et propose une série d'ouvrages hydrauliques à valoriser (moulin, pont, bief, déversoir,...).

La propriété Jolivet apparaît aussi comme une **opportunité foncière**, permettant donner un accès public à cette richesse et de désenclaver les arrières de Pont-Réan. Un projet global est à mener pour imaginer les nouveaux usages possibles des bâtiments, le montage et portage du projet et son fonctionnement à terme.

Cependant, quelque soit le positionnement de la commune, elle peut se porter acquéreur des espaces qui permettent d'effectuer généreusement la liaison est-ouest.

Ainsi, l'espace public de la cale de Pont-Réan, libéré de ses places de stationnement, se prolonge à l'ouest de la rue de Redon et un nouvel espace public attractif et valorisant pour la commune voit le jour entre le moulin et le hangar.

D'est en ouest, l'entrée de la rue du moulin est requalifiée. La cale, le seuil du Pont des Arts, la traversée de la rue de Redon et l'entrée de la rue du moulin deviennent un ensemble cohérent. Les deux espaces de stationnement actuels à proximité du moulin sont optimisés, désimperméabilisés et végétalisés. Un balcon donne accès au déversoir et au bief. Des actions de lutte contre la jussie donnent un nouveau visage à la retenue d'eau, bordée de sa ripisylve. Le seuil du hangar Jolivet est traité et permet de faire un lien entre les activités menées dans le bâtiment et l'espace public. Plus loin, en dehors des zones zones circulées, des parties de l'enrobé sont conservées pour en faire un lieu d'apprentissage du vélo et de la trottinette pour les petits. Des circuits sont tracés au sol. Des pontons donnent accès à l'eau.

Les zones de circulations et les accès aux bâtiments prennent place sur des sols déjà anthropisés et aucun nouvel accès carrossable n'est créé.

Dans notre schéma directeur, un cheminement piéton dérobé permet de rejoindre le parking de l'église. Il donne à voir la face cachée de Pont-Réan, il longe les murs en pierres existants et les

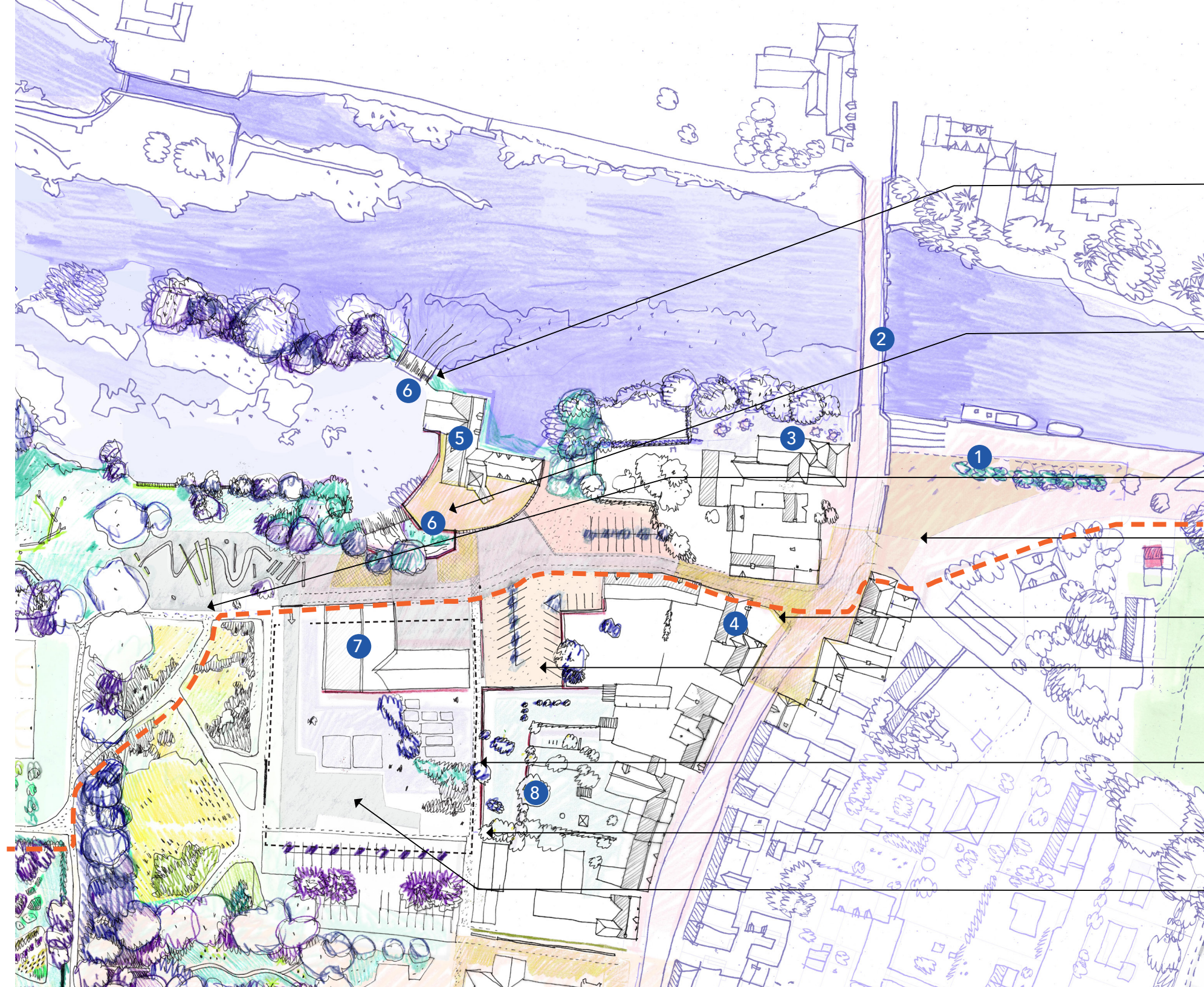
parcelles de jardins des maisons du centre-bourg et offre une vue sur l'église. **Le cachet et l'identité de Pont-Réan est conservé et donné à voir.**

Ce schéma ne préconise pas le projet initial de la commune de relier le parking de l'église et les parkings du moulin par une voie carrossable (cf schéma et plans de principes en annexes).

Il prend le parti pris de ne pas créer de nouvelles voies carrossables de manière générale et encore plus dans ce secteur préservé, sensible et remarquable, d'un point de vue social (proximité des écoles et équipements), patrimonial (identité et cachet des arrières de la ville, vue sur l'église,...) et environnemental (trame verte et bleue, zone d'expansion des crues,...) et de favoriser la marchabilité de la commune.

Par ailleurs, le réaménagement de la propriété Jolivet, très fortement imperméabilisée, nécessitera le plus grand soin pour ne pas être énergivore. Un diagnostic fin de la localisation et de l'état des sols et revêtements devra être réalisé. Partir de l'existant sera donc un préalable ; trouver le bon compromis entre les enjeux d'économie de matériaux (éviter les changements de revêtements) et les enjeux de désimperméabilisation en sera un autre.

## ► Les quais : zoom sur le schéma directeur



Valorisation de la retenue d'eau :  
suppression des plantes invasives

Point de vue en balcon sur le bief.  
Valorisation du patrimoine hydraulique du moulin :  
restauration du déversoir

Conservation de l'enrobé pour une zone de jeux /  
apprentissage du vélo, de la trottinette...

Suppression des places de stationnement sur la  
cale

Requalification de l'entrée de la rue : changement  
du revêtement et traitement en plateau zone 20

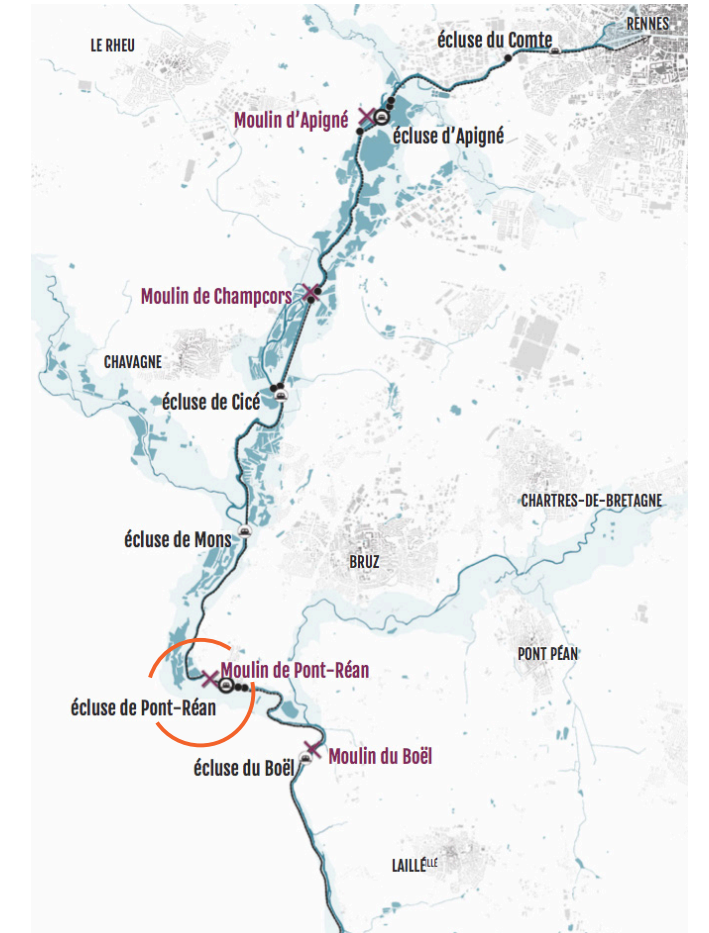
Requalification des zones de stationnements :  
désimperméabilisation et végétalisation

Cheminement piéton - présuppose une adaptation  
du bâtiment lors de sa restauration (dans le cas d'un  
portage foncier de la commune)

Conservation des murs en pierres

Utilisation de l'enrobé existant pour les besoins  
logistiques et pour les stationnements liés à  
l'activité en place

- 1 La cale
- 2 Le pont
- 3 La terrasse de l'hôtel
- 4 Ensemble patrimonial : longère - Maison d'angle
- 5 Moulin
- 6 Retenue d'eau et déversoir et autres ouvrages
- 7 Anciens bâtiments d'activité - Jolivet
- 8 Les arrières de Pont-Réan - les jardins



Carte des ouvrages hydrauliques, Vallée de la Vilaine

► Les quais : images de références

Reconversion de site d'activités ou industriel



Parc de la Morinais, Saint-Jacques-de-la-Lande



Traitement des espaces publics sur l'île de Nantes, conservation des revêtements existants



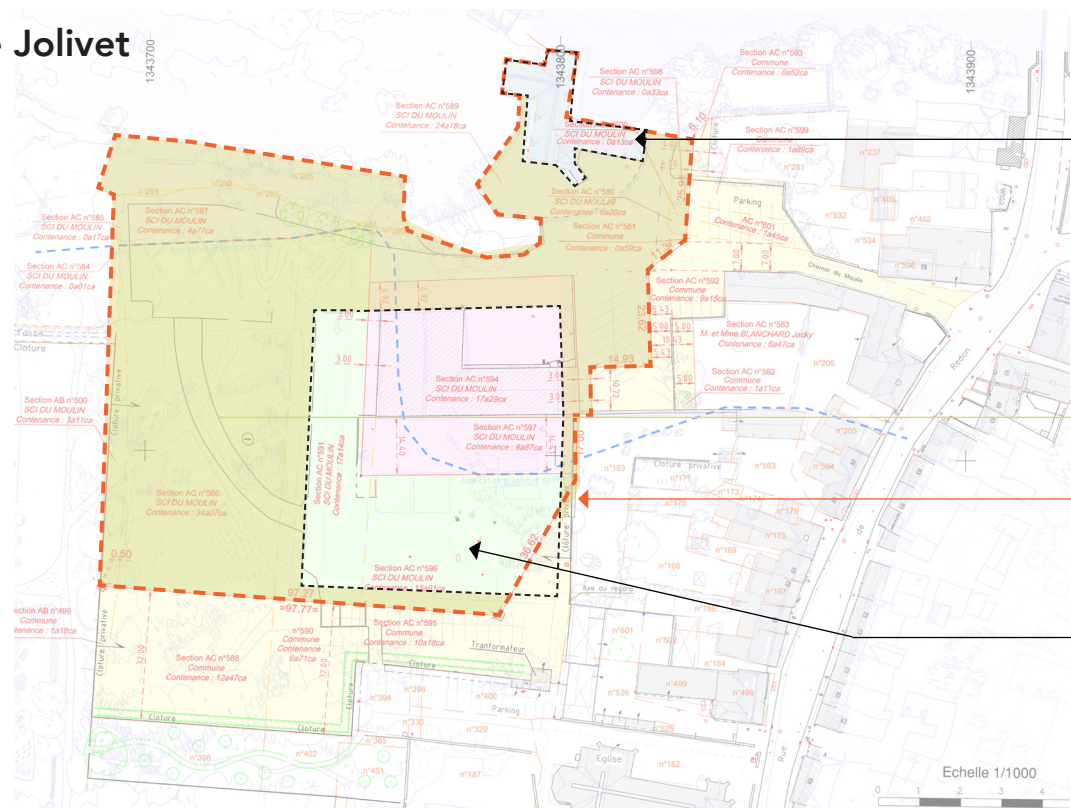
Tempelhof, Berlin



Zolverein, reconversion d'un site industriel

► **Les quais : zoom sur la parcelle Jolivet**

Le plan guide suggère l'acquisition des parcelles Jolivet pour maîtriser le foncier et porter la responsabilité de ne pas construire de bâtiments neufs en secteur sensible (inondable aléas fort), et sur un espace naturel (zéro artificialisation nette).



Opération privée qui bénéficiera des nouveaux aménagements réalisés par la commune

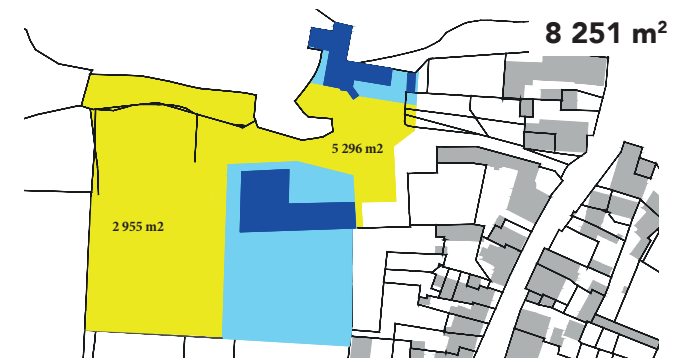
Maîtrise foncière publique des espaces naturels et non bâti en zone inondable

Limite de propriété actuelle de la famille Jolivet

Portage public - programme mixte acteurs privés et publics. Proposition d'un programme adapté à la nature du bâtiment sans changement de destination

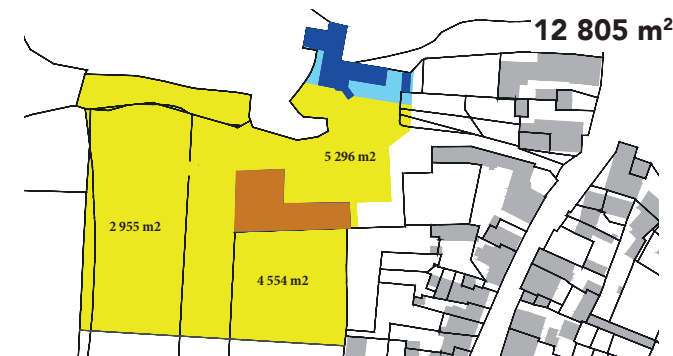


Vue depuis le bief et photomontage après l'arrachage de la jussie pour dégager le cours d'eau



► **Scénario 1**

Maîtrise foncière publique d'une servitude en bord de Vilaine et du terrain à l'ouest des hangars, qui peut être valorisée comme un attrait touristique supplémentaire et un lieu calme et sécurisé pour les jeunes (proximité école et équipements). Privilégier un portage privé du hangar avec une reconversion économique et commerciale.

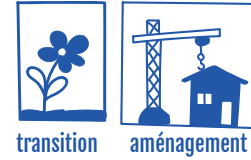


► **Scénario 2**

Maîtrise foncière publique du secteur Jolivet à l'exception du moulin.

## Transformer la parcelle du moulin

Fiche action n°1



- ▶ **Où** : Centre-bourg Pont-Réan
- ▶ **Combien** : Acquisition environ entre 100 et 350 k € (à négocier), aménagement définitif à évaluer suivant projet retenu et études techniques et d'opportunité
- ▶ **Quand** : Calendrier aménagement définitif : long terme

### Qu'est ce que c'est ?

La parcelle du moulin, propriété de la SCI Jolivet, représente près de 12 hectares dans un contexte géographique privilégié, en bordure de Vilaine, située dans une zone à très fort risque inondation (voir nouvelles cartes PPRI). Elle est composée d'un moulin, de hangars et d'espaces naturels. L'action propose à la commune de saisir l'opportunité exceptionnelle de la mise en vente actuelle par la SCI pour l'acquérir globalement ou partiellement, selon les deux scénarios proposés, afin d'aménager cette parcelle en continuité de l'épine dorsale, enjeu structurant du plan guide.



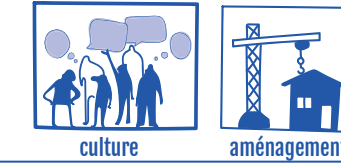
### Une parcelle à forts potentiels :

- **Écologique** : assurer les continuités écologiques, et suivre les recommandations imposées par le PPRI dont le risque d'aléas est actualisé à la hausse, et la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette).
- **Symbolique** : visibiliser un élément majeur du patrimoine matériel de Guichen.
- **Touristique** : élargir l'accessibilité des bords de Vilaine.
- **Économique** : renforcer le potentiel, touristique et local, de la commune en travaillant un véritable récit de centre-bourg.

Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4

## Spot à la Chapelle

Fiche action n°3



- ▶ **Où** : Centre-bourg Pont-Réan - quartier de la Massaye
- ▶ **Combien** : Étude architecturale et travaux : 100 000 €
- ▶ **Quand** : Court terme : expérimenter // Aménagement définitif : Moyen terme

### Qu'est ce que c'est ?

Une opération d'aménagement d'ampleur est en cours au sud de Pont-Réan dans l'ancien parc de la Massaye : 1 300 habitant.es vont s'installer dans ce quartier en cours de réalisation. La chapelle de la Massaye, seul bâtiment de la ZAC Massaye avec l'ancienne ferme à ne pas être reconvertis en logements, est en attente de fonctions et d'usager.es. Dans ce quartier de logements, un lieu culturel et de rencontres permettrait de fédérer les habitant.es. Par ailleurs, Pont-Réan manquant d'espaces pour les jeunes, ce lieu pourrait avoir cette fonction.



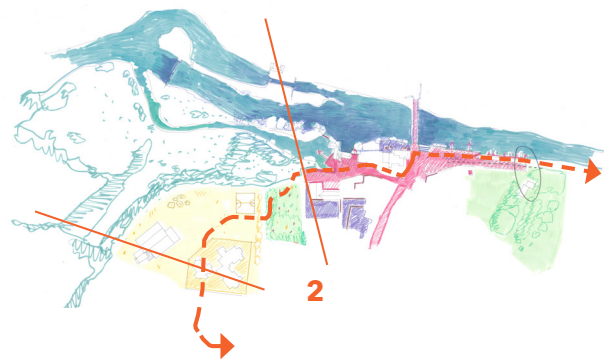
### Les principes fondateurs

- Valoriser le patrimoine intimement lié à l'histoire des lieux et faire partager l'histoire de la Massaye inconnue des nouveaux habitant.es.
- Créer un équipement public, un point de rencontre pour les nouveaux habitant.es du quartier de la Massaye mais rayonnant à l'échelle du centre-bourg de Pont-Réan voire de la commune.
- Penser un aménagement intérieur et extérieur qui permette une multiplicité d'usages avec une attention pour les jeunes.

Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4

## Une épine dorsale

### ► Seconde séquence : le jardin sauvage et l'oasis



Après la séquence des quais, l'épine dorsale se prolonge en descendant vers le sud, traversant la séquence que nous étudions sur cette double page, le jardin sauvage et l'oasis, pour s'orienter vers le quartier de la Massaye.

Comme nous l'avons constaté, les arrières de Pont-Réan, l'école Marcel Greff et le complexe Henri Brouillard, fréquentés par les enfants et les jeunes se situent dans un contexte paysager remarquable mais peu mis en valeur tant dans leur accès que dans le traitement des espaces naturels et publics qui y sont associés. Par ailleurs, à plus grande échelle, ce secteur se situe dans un périmètre où les enjeux de continuités écologiques sont forts. **Le schéma directeur propose de renforcer la valeur environnementale et pédagogique de cet espace.**

D'une part, le parti est pris de ne pas bâtir sur la dernière zone constructible (à l'ouest de l'actuel hangar Jolivet). Ainsi, une activité à vocation artisanale se développe, sans changement de destination, dans le hangar Jolivet. Un espace extérieur est

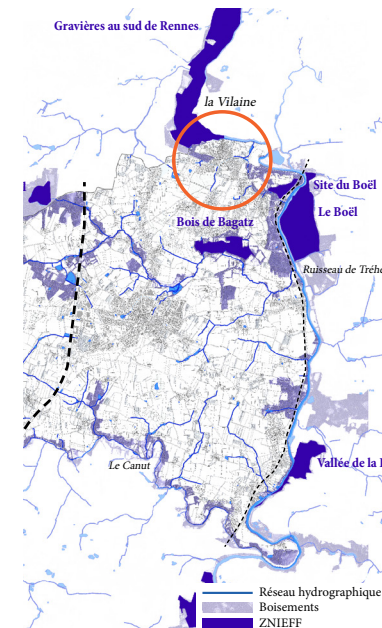
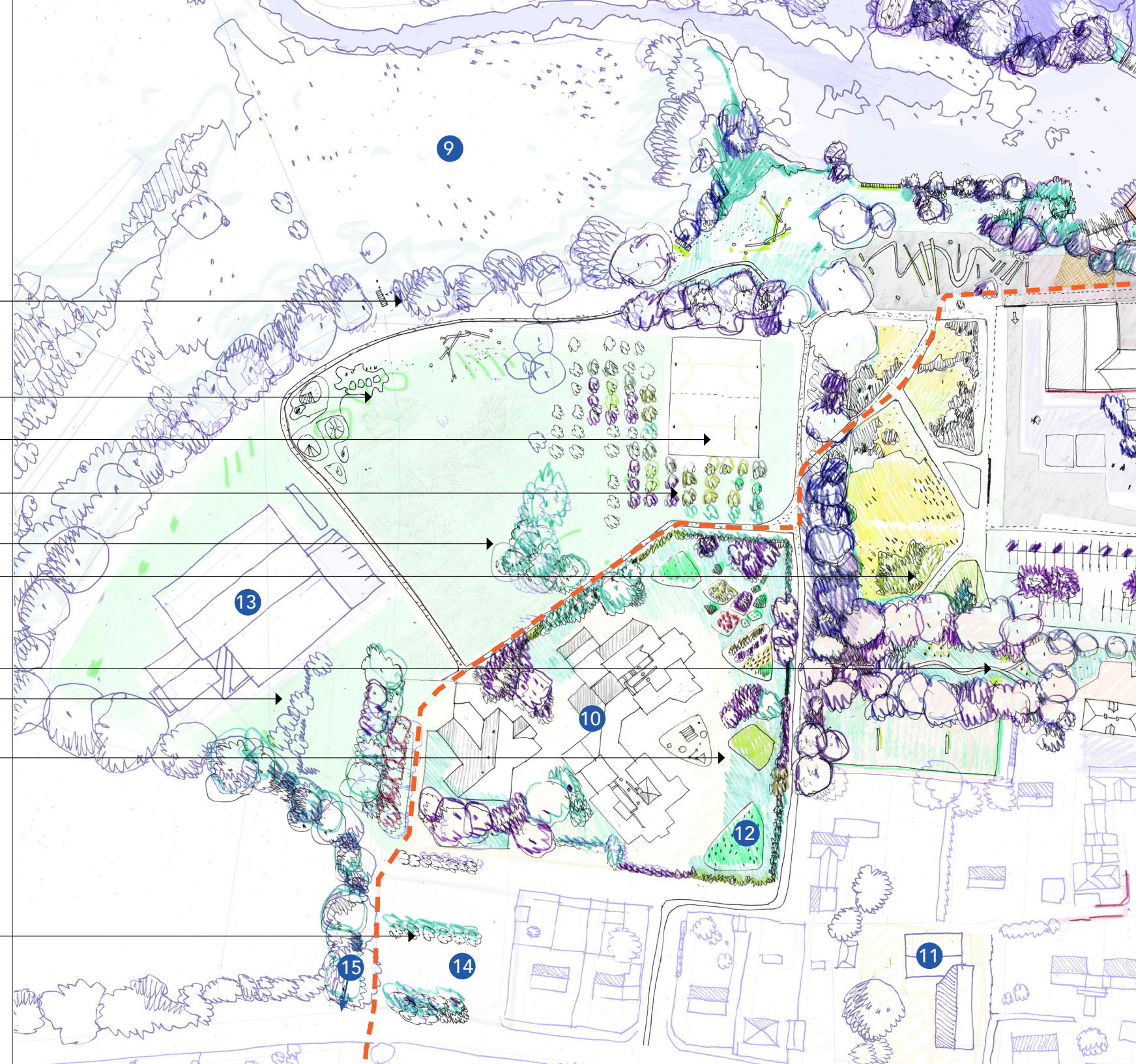
alloué à cette activité, au sud du bâtiment. Toute la partie à l'ouest, quant à elle, accueille alors un projet expérimental et pédagogique de renaturation. Des îlots sont délimités à l'intérieur desquels aucune gestion n'est prodiguée. Ils évoluent librement et accueillent une faune et une flore spontanées. L'espace devient un site d'observation et de compréhension de l'évolution spontanée des milieux, en lien avec les écoles à proximité. Des nichoirs à oiseaux et reptiles sont répartis dans les îlots. Des circulations piétonnes permettent de se balader entre les îlots.

D'autre part, la proximité de l'école Marcel Greff et Sainte-Marie permet de proposer l'implantation d'un verger pédagogique géré par les enseignants, les enfants, les parents et le service espaces verts. L'extension de l'école Marcel Greff est aussi l'occasion d'imaginer que la cour s'agrandisse et soit complètement revisitée pour inventer des espaces de récréation et un enseignement plus proche de la nature (cour «oasis»).

**Enfin, l'épine dorsale facilite l'accès aux arrières de Pont-Réan. Depuis la Massaye, elle offre un accès sécurisé à l'école Marcel Greff pour les enfants du quartier, tout en facilitant l'accès au nouvel équipement culturel de la Chapelle, pour les jeunes de Pont-Réan.**

**Au nord, l'épine dorsale se connecte également à la rue aux enfants, située derrière l'église, facilitant la circulation des enfants venant du centre-bourg et des quartiers à l'est de la rue de Redon.**

- Observatoire
- Restauration des bosses et espace de jeux expérimental
- Restauration des terrains de basket et enrichissement pour d'autres pratiques sportives
- Verger pré pédagogique - géré par l'école
- Prairie en fauche tardive
- Délimitation de zones en libre évolution - création de bosquets sauvages spontanés / protection des zones inondables et milieux humides
- La rue aux enfants
- Espace ado maintenu en dehors des circulations principales
- Extension de l'école et réaménagement de la cour en «cour oasis». Intégration de la bibliothèque au projet d'extension de l'école
- Végétalisation du parking de l'école



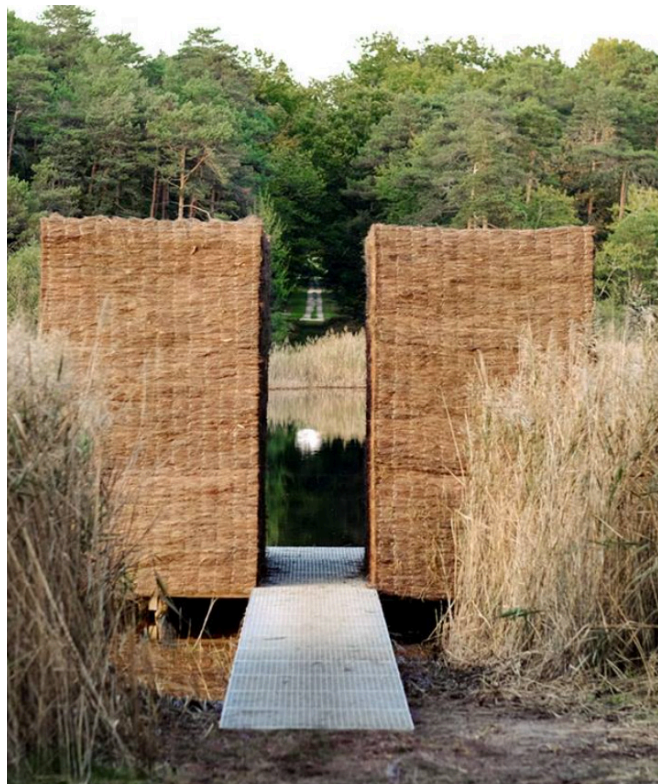
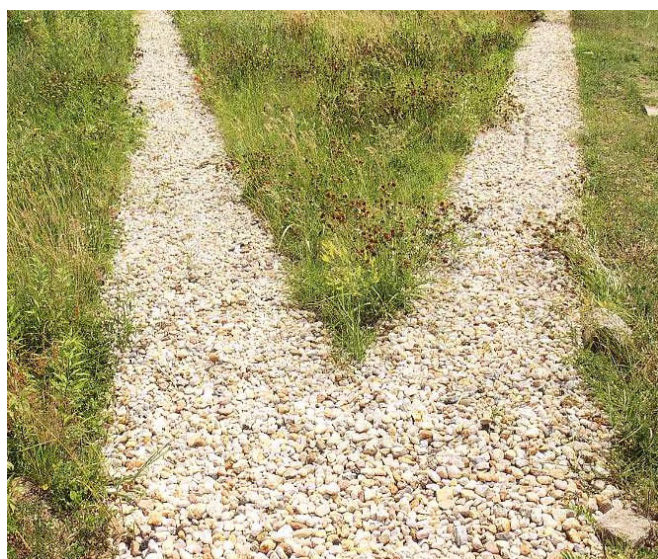
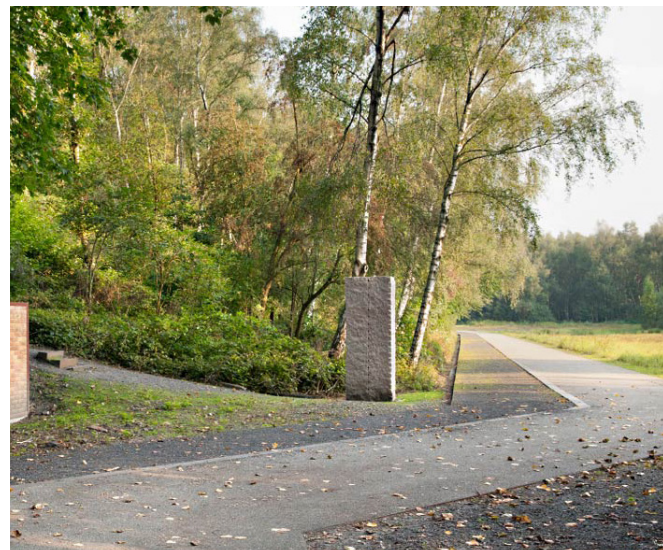
Cartes 3 - Carte des continuités écologiques régionales et carte des grands ensembles naturels de Guichen Pont-Réan

- 9 Prairie humide et boisements alluviaux
- 10 École Marcel Greff (projet d'extension en cours)
- 11 École Sainte-Marie
- 12 Actuelle bibliothèque
- 13 Complexe Henri Brouillard
- 14 Parking de l'école
- 15 Chapelle de la Massaye



► **Seconde séquence : le jardin sauvage et l'oasis**  
Le parcours

**Aménagement d'espaces naturels**



Exemples d'espaces naturels accessibles au public

**Parcours ludiques**



Des parcours ludiques qui favorisent la marchabilité et «spielgarten»

## Aires de jeux



Le moutonium dans le quartier de la Courrouze à Rennes



Exemple de «cours oasis» et rue aux enfants

## La rue aux enfants

### Fiche action n°2



culture

transition

aménagement

ZOOM SUR

► Où : Centres-bourgs de Guichen et de Pont-Réan (expérimentation à Pont-Réan)

► Combien : Expérimentation : 3 000 € (matériaux et accompagnement artistique) // Aménagement définitif : €€

► Quand : Calendrier expérimentation : 2023 // Calendrier aménagement définitif : 2024-2050

### Qu'est ce que c'est ?

Longtemps l'enfant a été un familier de la ville; par la suite toute pédagogie a écarté l'enfant de la rue. Il y a des raisons objectives à cela : l'occupation de l'espace public par la voiture et les accidents potentiels. Il y a aussi des raisons morales : la rue est vue comme source de dangers, de pollution physique et morale, de contagion et de délinquances. Autoriser nos enfants à reprendre les rues c'est les responsabiliser et leur donner confiance en eux ! C'est gagner du terrain sur la voiture et récupérer de l'espace public !

### Les principes fondateurs

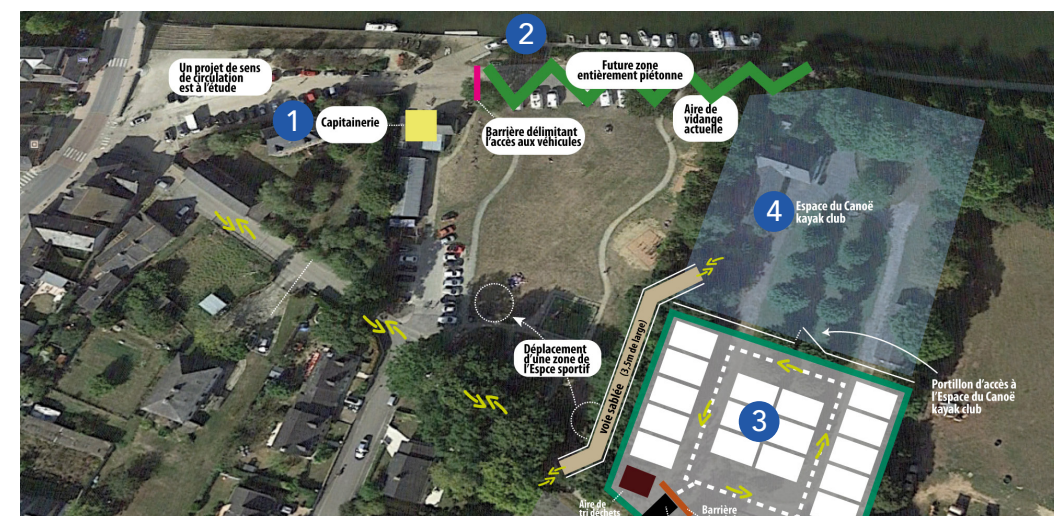
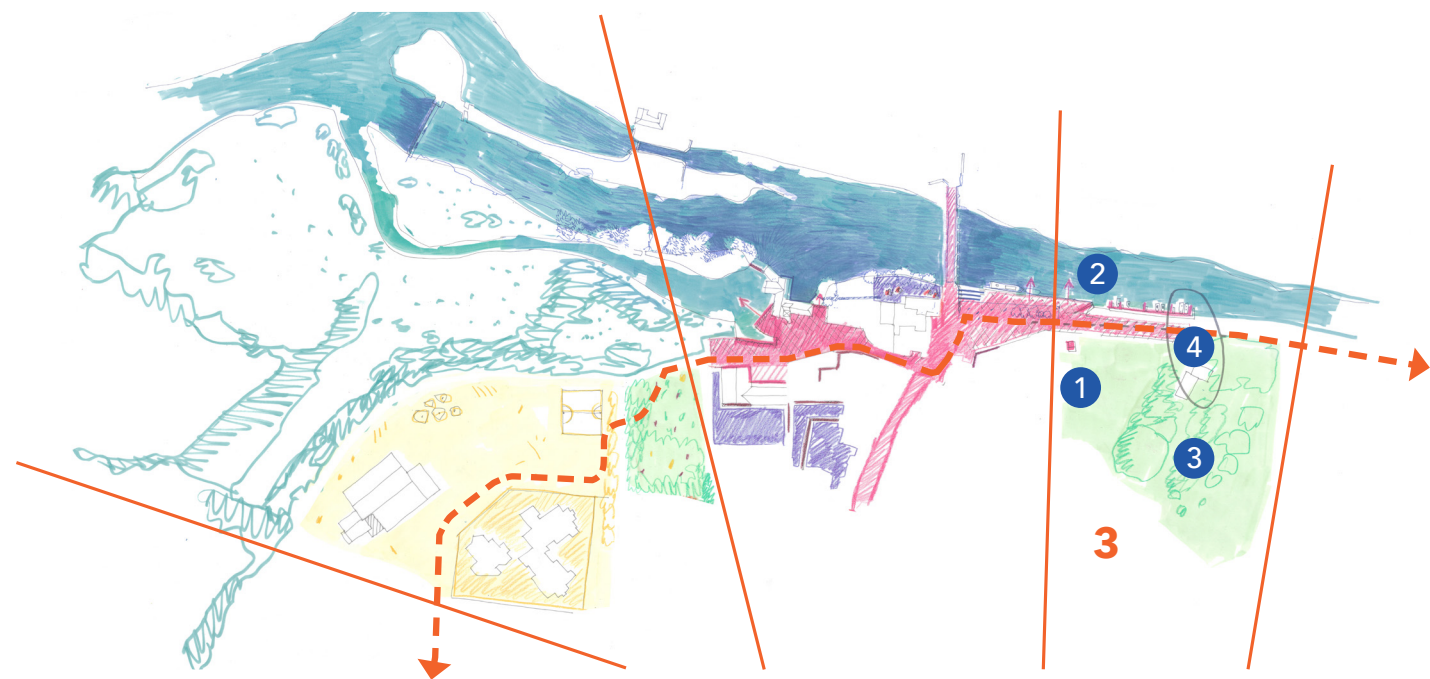
- Limiter la place de la voiture dans les centres bourgs et diminuer drastiquement la vitesse : faire des sens uniques, piétonner les petites rues, végétaliser les cœurs d'îlots.
- Imaginer (avec les enfants) des espaces pour jouer tels que des aires de jeux mais aussi des espaces informels : des espaces pour se hisser, pour jouer avec la terre, se cacher et construire des cabanes.
- Ouvrir les cours de récréation le week-end pour qu'elles deviennent des terrains de jeux.



Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4

# Une épine dorsale

## ► Troisième séquence : le port



- 1 Capitainerie
- 2 Rampe de mise à l'eau et pontons
- 3 Aire de camping-car
- 4 Future base nautique

La troisième séquence dénommée le Port concerne l'espace actuellement le plus connu des pont réanais et des visiteurs. C'est ici qu'on s'arrête pour pratiquer les activités nautiques ou aller se promener au Boël. C'est ici qu'on vient faire jouer les enfants.

L'épine dorsale de Pont-Réan traverse ainsi le port, l'actuelle et la future base nautique. Elle se prolonge ensuite, vers l'est, sur le chemin de hallage jusqu'au site emblématique du moulin du Boël.

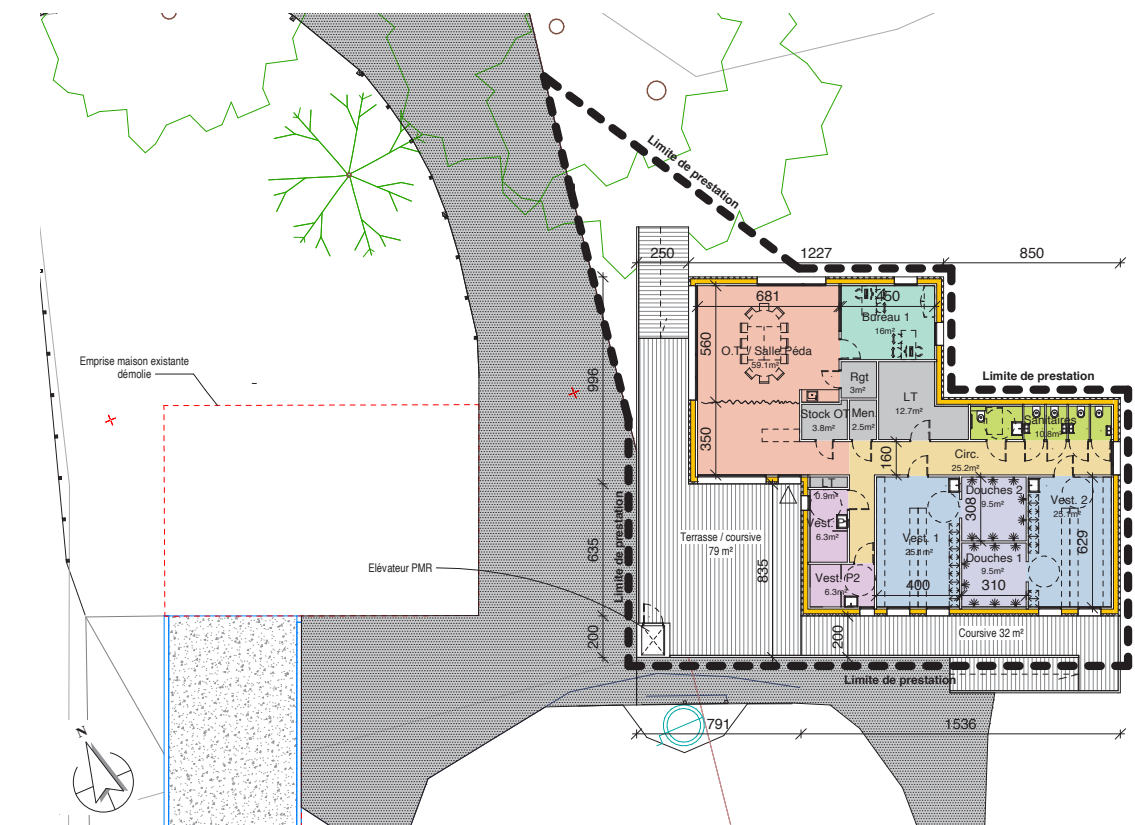
Le projet de base nautique laissera l'actuel bâtiment de la capitainerie inoccupé. Un nouveau programme peut être imaginé : local associatif, buvette, point d'info sport de plein air ou refuge (notamment pour les cyclistes)... Pour imaginer ce projet, une démarche participative avec les habitant.es et usager.es doit être envisagée.



Actuelle capitainerie - programme à redéfinir



Extrait du film de présentation du Canoë Kayak Club de Pont-Réan



Projet de base canoë-kayak / Plan et vue issue de l'esquisse de l'agence MAGMA - datant du 23/03/2023

# Un maillage dense et efficace de circulation douce

► Une alternative efficace aux axes routiers principaux



La rue aux enfants : un tronçon démonstrateur pour aménager le maillage de circulations douces.

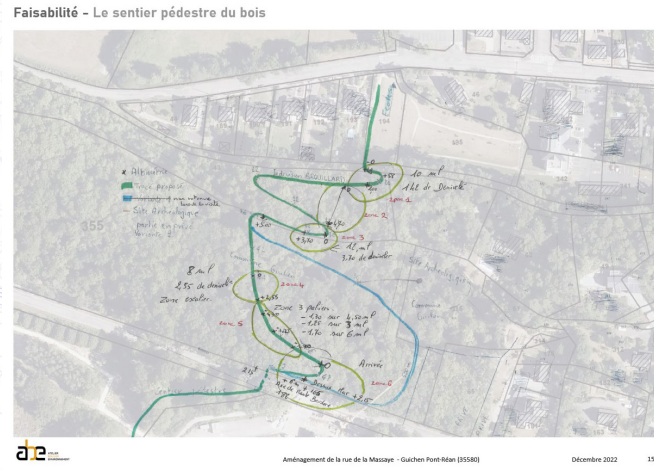
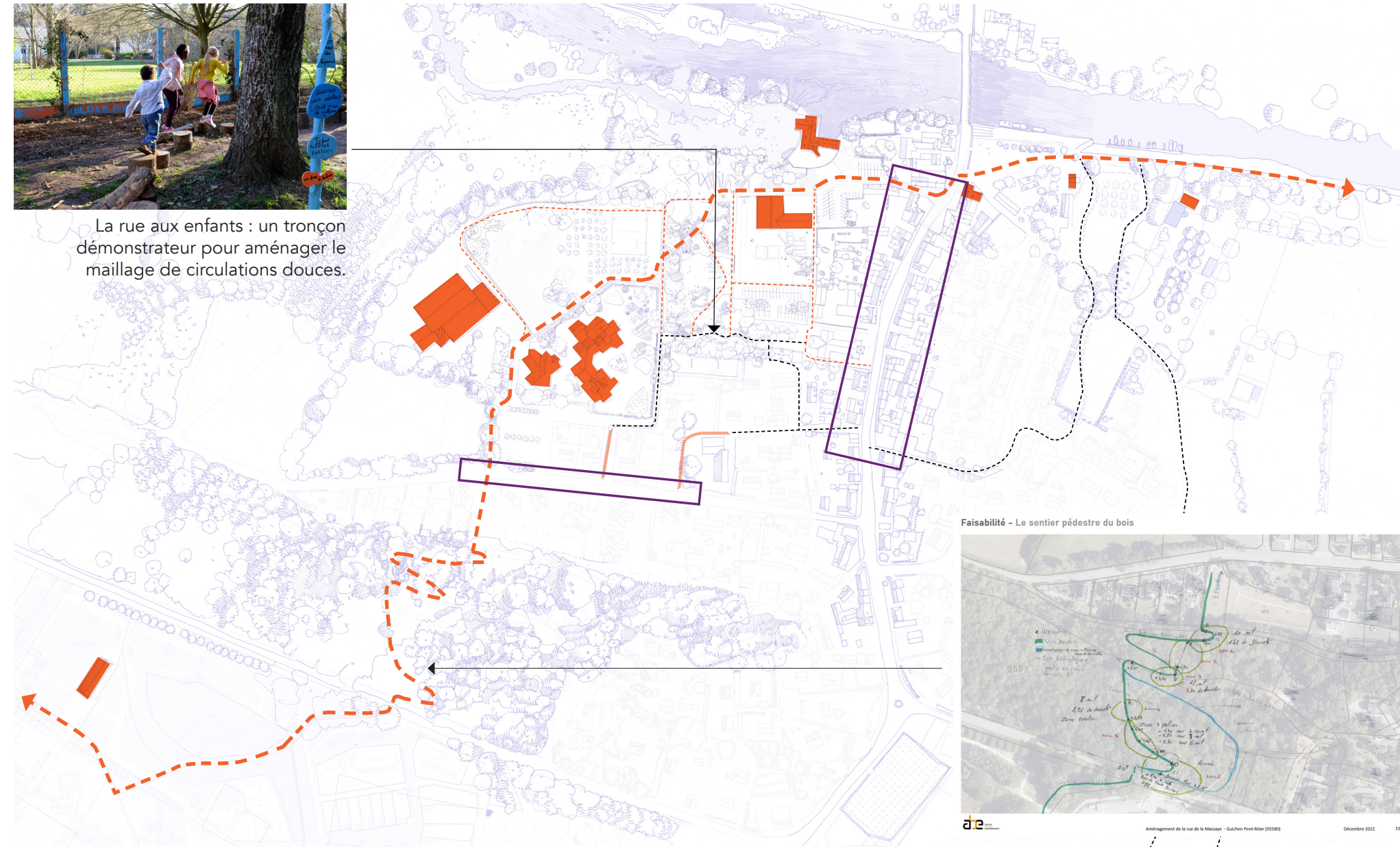
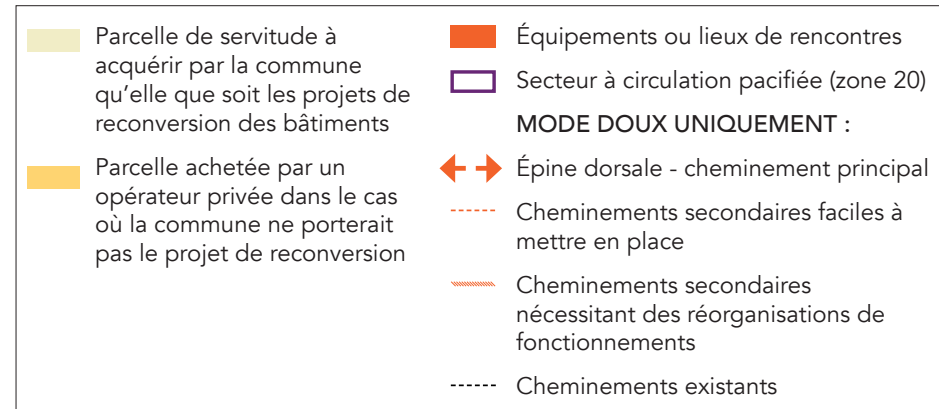


Schéma de variante des circulations /// Dans l'hypothèse où la commune ne ferait pas l'acquisition du hangar jolivet et de la parcelle constructible attenante



L'épine dorsale devient ainsi le cheminement principal de Pont-Réan. Réservée au mode doux uniquement, elle se connecte à un ensemble de circulations piétonnes et cyclables secondaires pour créer un maillage complet desservant une grande partie du centre-bourg. Ce réseau dense de cheminements permet de circuler jusqu'aux lotissements situés proximité de la rue de Redon.

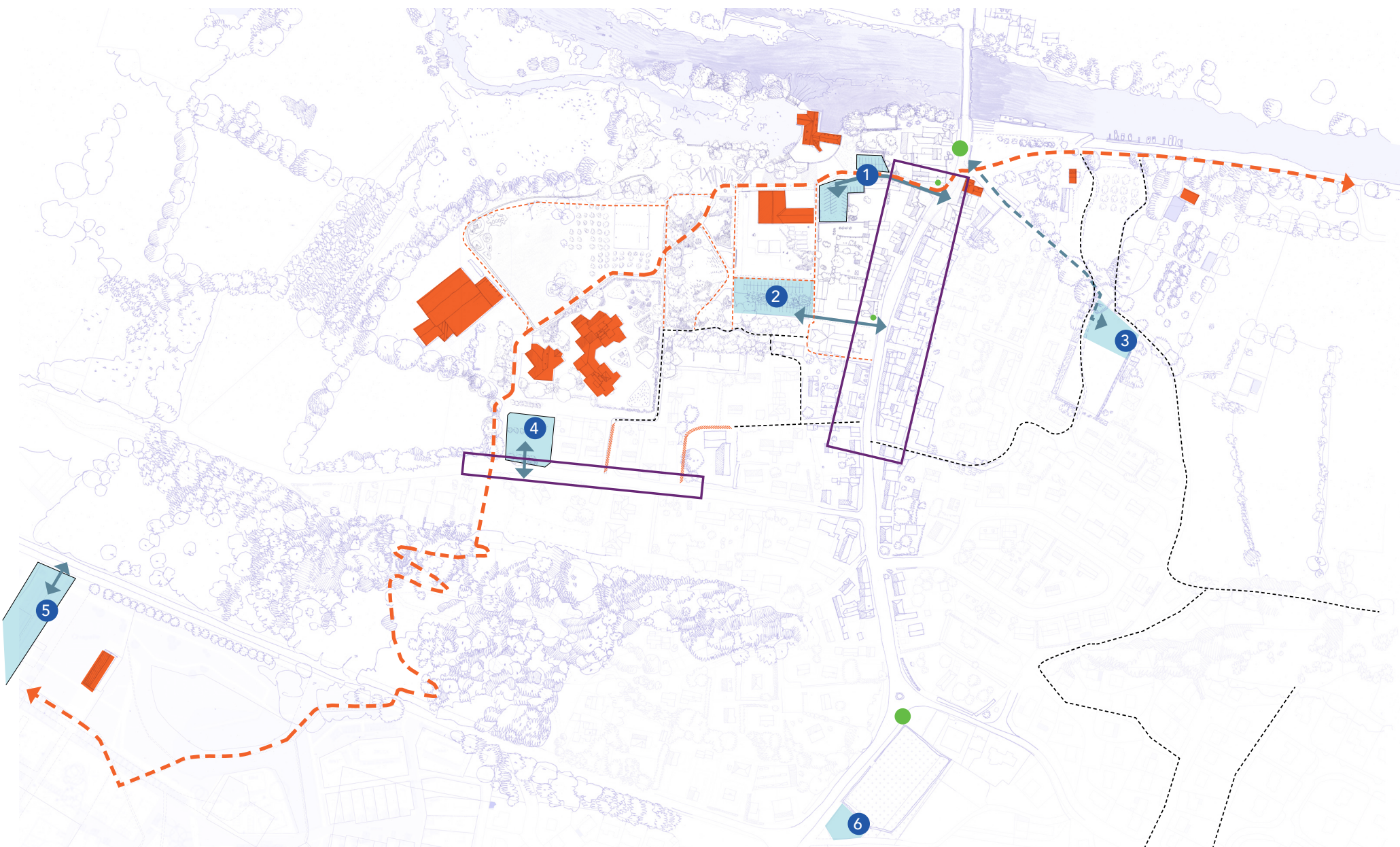
Déconnecté des axes carrossables, cet axe principal assure la sécurité des déplacements des enfants et invite les parents à les laisser partir à l'école à pied. Pour sa mise en œuvre, nous suggérons de nous inspirer de l'expérimentation de la Rue aux enfants pour en faire au delà d'un espace sécurisé, un espace ludique que les enfants prendront plaisir à emprunter.

L'ensemble des traversées entre les circulations piétonnes et les deux voies principales (rue de Redon et rue de Louvain) sont passées en zone 20.

Pour se rendre à la cale de Pont-Réan depuis la rue du Domaine de la Massaye, il faudra 15 min de marche. L'épine dorsale proposera donc un trajet compétitif sur le temps de parcours et proposera ainsi une réelle alternative à la voiture pour connecter le nouveau quartier et le centre historique. (La connexion cyclable quartier de la Massaye/centre historique représente un enjeu très important et contraint par la topographie. Des liens entre l'étude menée actuellement par l'atelier Bouvier Environnement et le plan guide devront être réalisés.)

## Fluidifier et apaiser les mobilités carbonées en centre-bourg

► Des poches de stationnements connectées aux circulations piétonnes



1 **Parkings du moulin** (page suivante)

2 **Parking de l'église** (page suivante)

3 **Parking de la base nautique :**

- 20 places
- Parking accessible en priorité pour les adhérents du club de canoë-kayak

4 **Parking de l'école**

- 45 places
- En semaine : Installation d'un parking relais pour favoriser le covoiturage des parents vers leurs lieux de travail et mise en place de pédibus pour encourager les enfants à venir à pied à l'école.

Le week-end : identifier comme point de départ des itinéraires de randonnées (piétons et cyclistes).

- à 526 m de la cale = 8 min environ

5 **Parking de la Chapelle**

- 40 places
- Point de départ des grands itinéraires piétons à communiquer
- à 1 300 m de la cale = 20 min environ

6 **Parking du cimetière**

- 25 places
- à 560 m de la cale = 9 min environ

## ► Des poches de stationnements connectées aux circulations piétonnes

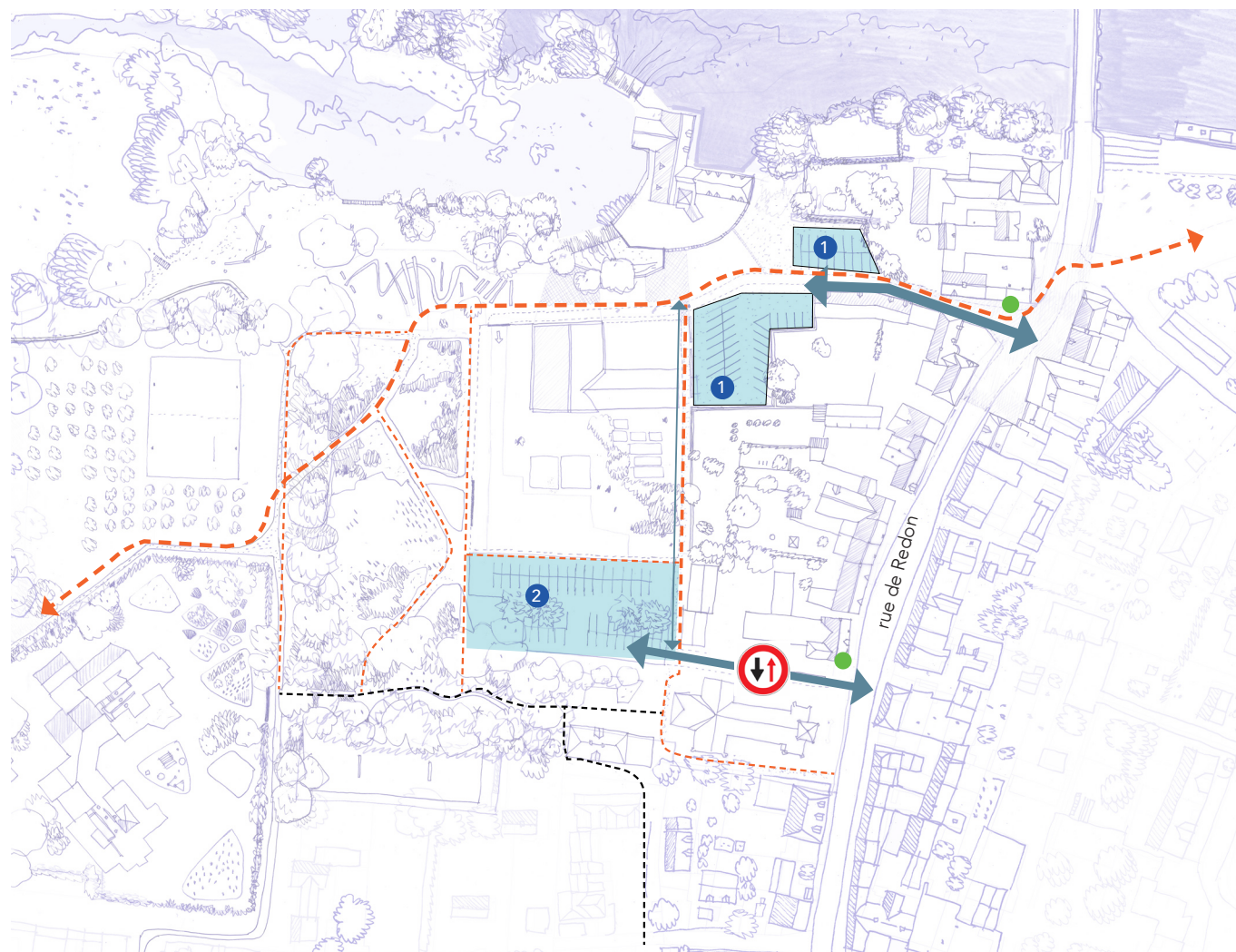
### Scénario 1 :

Ce scénario est conditionné par l'achat des parcelles Jolivet par la commune et propose de prioriser les modes doux et limiter l'emprise de la voiture pour préserver les arrières de Pont-Réan.

- Lors de la réhabilitation des hangars, une voie piétonne est aménagée le long de la parcelle. Cette liaison peut être dimensionnée pour créer une voie d'évacuation des véhicules du parking Nord en cas de crue (voie à accès restreinte par potelet par exemple).
- Agrandissement du parking existant au nord sur la parcelle Jolivet.
- Mise en place d'un double sens côté nord de l'église avec une circulation alternée.
- Création d'une vraie connexion douce sécurisée (mode doux uniquement) vers le chemin des écoles.

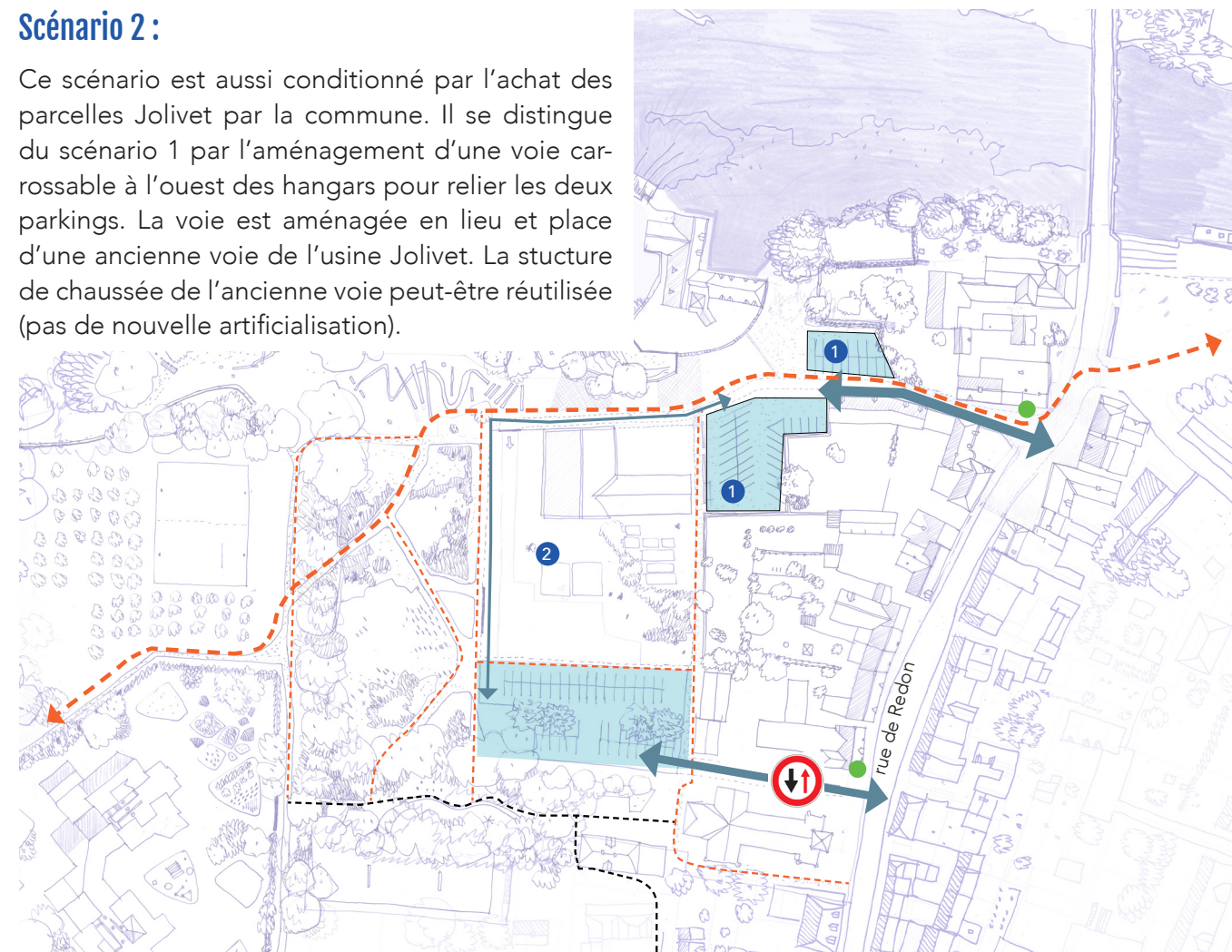
Ce scénario est privilégié par le groupement. D'autres scénarios sont déclinés dans la fiche action n°6 «Repenser le stationnement».

	Parkings
	Accès carrossable public aux parkings
	Accès carrossable réservé
	Épine dorsale - cheminement principal
	Chemins secondaires faciles à mettre en place
	Chemins existants



### Scénario 2 :

Ce scénario est aussi conditionné par l'achat des parcelles Jolivet par la commune. Il se distingue du scénario 1 par l'aménagement d'une voie carrossable à l'ouest des hangars pour relier les deux parkings. La voie est aménagée en lieu et place d'une ancienne voie de l'usine Jolivet. La structure de chaussée de l'ancienne voie peut-être réutilisée (pas de nouvelle artificialisation).



### 1 Parkings du moulin



- 40 places ou plus
- Dispositif de comptage à l'entrée de la rue
- Tronçon le plus étroit = 4,6 m

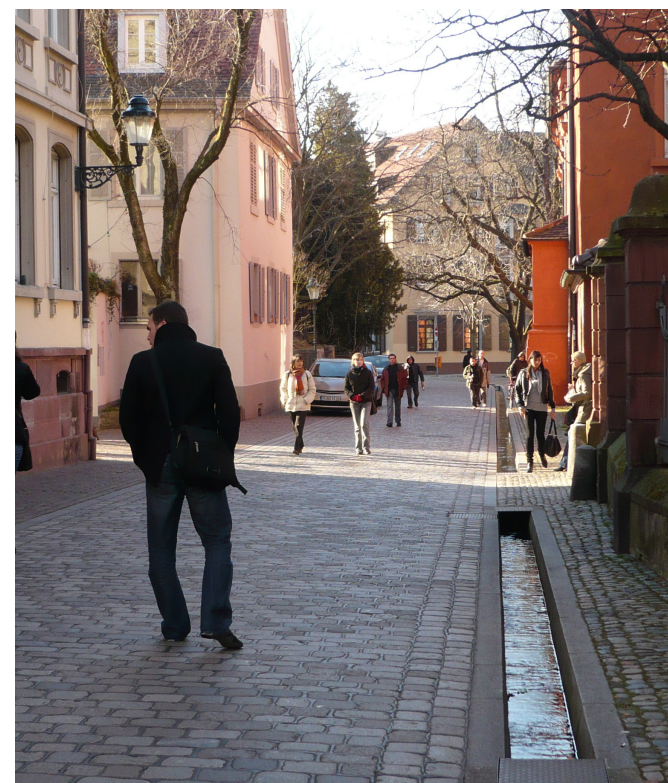
### 2 Parkings de l'église



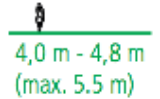

- 55 places ou plus
- Dispositif de comptage à l'entrée de la rue
- Tronçon le plus étroit = 3,7 m

## ► Des poches de stationnements connectées aux circulations piétonnes

Références

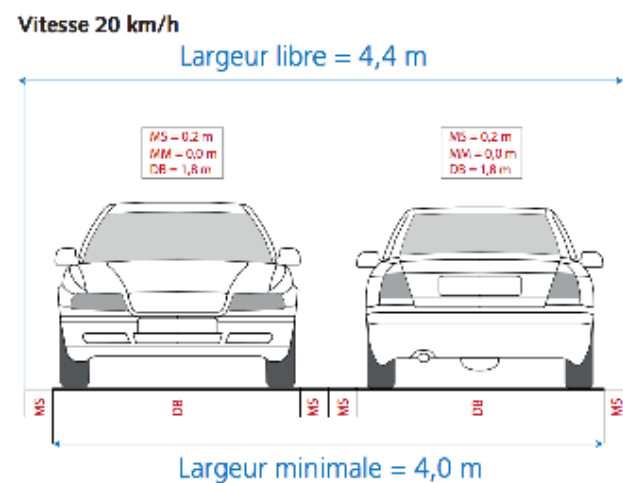


Références d'aménagement pour les accès au parkings de l'église et du moulin (Freiburg et Turi)

Types de rues	Caractéristiques et coupe transversale	Photo d'exemple
Route de desserte Vitesse projetée 20 ou 30km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>Circulation mixte (piéton/vélo/voiture/camion)</li> <li>Pas de trottoir</li> <li>Coupe normale : Cas de croisement voiture-voiture    4,0 m - 4,8 m (max. 5.5 m)</li> <li>Avec peu de trafic et une fonction secondaire, restriction de cas de croisement voiture-vélo (ponctuel ou sur de plus longs tronçons)</li> </ul>	 Rapperswil-Jona SG



Références de profils pour les accès au parkings de l'église et du moulin (extrait de : Fiche info - Cas de croisements et largeur de chaussée)



Références de dispositif de jalonnement dynamique - affichage du nombre de places restantes (capteurs à la place (1) ou boucle inductive en saignée dans la chaussée(2))



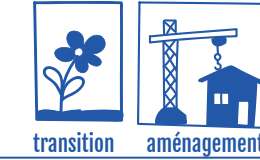
Références de traitements des parkings : surfaces imperméables minimisées et végétalisation (Parking du Zénith de Strasbourg)

► Bilan stationnement et perspectives

	EXISTANT	PROJET	BILAN 1	BILAN 2
Parking de la cale	25	0	- 25	- 25
Parking du moulin	15	40	+ 25	+ 25
Parking de l'église	25	55	+ 30	+ 30
Parking du cimetière	25	25	/	/
Parking de l'école	45	45	/	+ 45
Parking de la Chapelle	50	50	/	/
Parking de la base nautique	20	20	/	/
	205	235	+ 30 + 16 %	+ 95 + 51 %

## Repenser le stationnement

Fiche action n°6

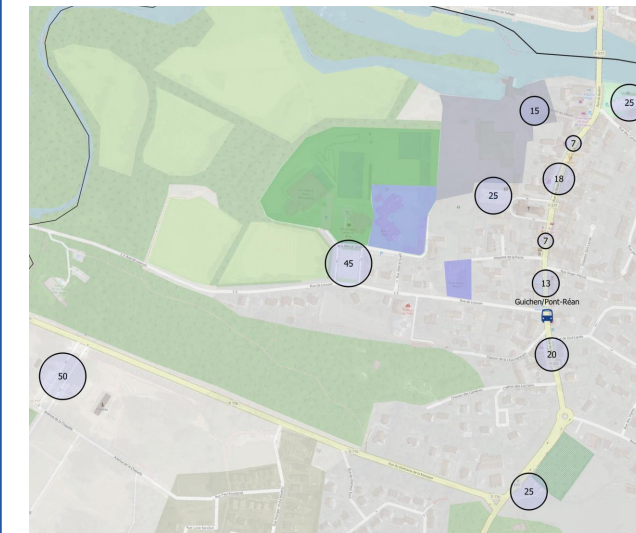


ZOOM SUR

- Où : centre-bourg de Pont-Réan
- Combien : Élevé (>200 000 €)
- Quand : Court et Moyen terme

### Qu'est ce que c'est ?

Le bourg de Pont-Réan s'organise autour de la Rue de Redon, contraint par le bâti historique cet axe regroupe l'ensemble des commerces du bourg et permet d'accéder aux bords de Vilaine, au fort attrait touristique notamment le week-end. Les enjeux de stationnement (habitant.es, visiteurs des commerces, touristes) et de partage de la voirie (piétons, cycles, voitures) sont donc forts. Une nouvelle répartition des stationnements est à envisager afin de faciliter la cohabitation entre les usages, touristiques et habitant.es, ponctuels et/ou quotidien tout en limitant l'impact de la voiture sur le paysage naturel.



### Les principes fondateurs

- Réorganiser le stationnement : créer des réserves de stationnement discrètes et libérer les espaces naturels, notamment les bords de Vilaine de l'emprise de la voiture.
- Améliorer la signalétique pour mieux aiguiller les visiteurs et des habitant.es.
- Désengorger le stationnement lié au flux touristique sur la rue de Redon, pour faciliter la circulation et le stationnement des habitant.es.

Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4



# Une pacification de la rue de Redon et de la rue de Louvain

► Une série de dispositifs phasés



## Apaiser la circulation rue de Redon

La rue de Redon regroupe les flux de mobilités routières, les commerces et le stationnement à l'origine d'une grande partie des enjeux de sécurité, d'attractivité et de mobilité du centre-bourg de Pont-Réan. (Fiche action n°4 «Apaiser la circulation rue de Redon», Cahier n°4)



Plateau ralentisseur et mise à niveau de la chaussée



Aménagements urbain en plateau unique

Marquer l'entrée de la zone 20 par un changement de revêtement de chaussée. Matérialiser un marquage au sol pour la traversée des piétons.

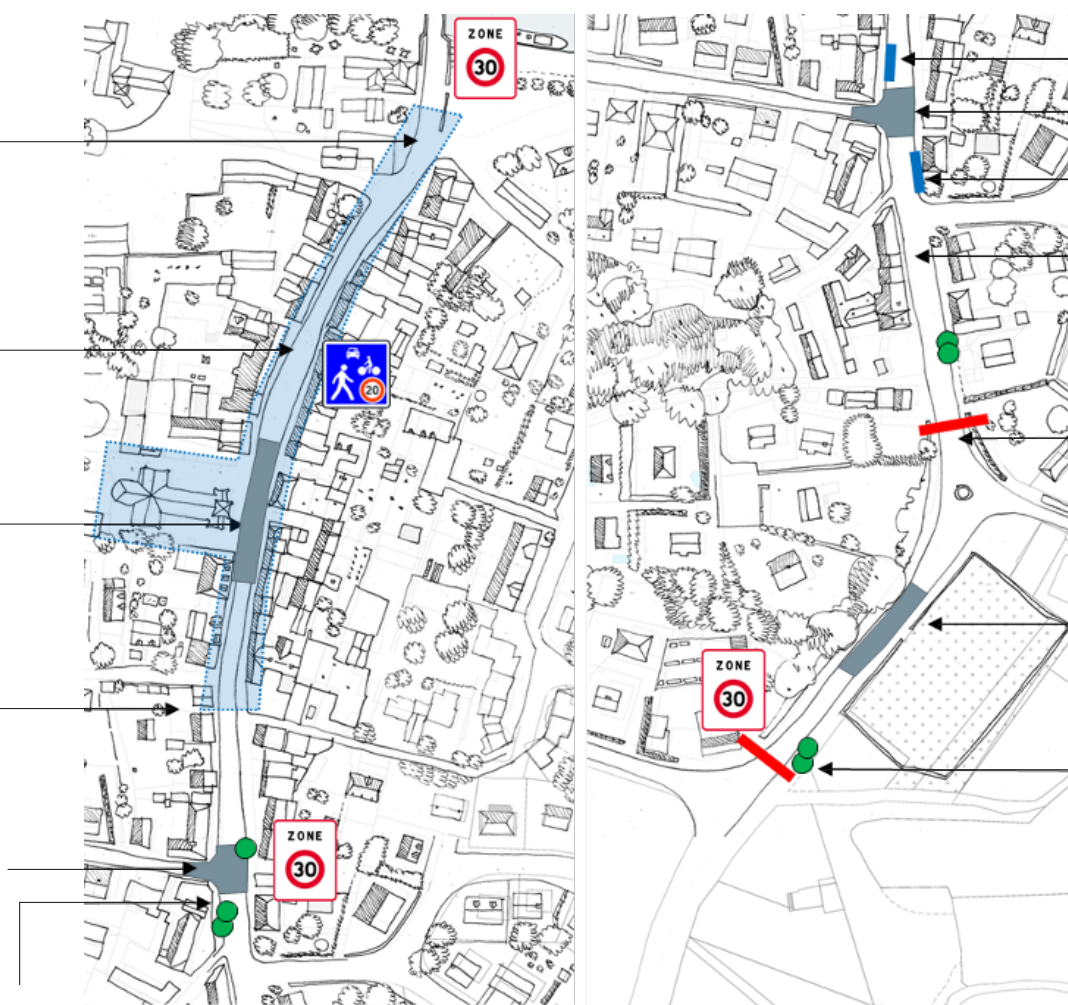
Zone 20 et stationnement réglementé. Arrêts minute plus nombreux.

Plateau ralentisseur.

Marquer l'entrée de la zone 20 par un changement de revêtement de chaussée, bandeau de trottoirs réduit.

Création d'un plateau au croisement de la rue de Louvain

Végétalisation en rythmant les stationnements.



Carte de la rue de Redon issue de l'étude Alter.Mob.

Arrêt de car à déplacer au nord

Supprimer le stationnement face au carrefour

Arrêt de car

Pérennisation de la terrasse du KF Bar Tabac, arrêt minute

Rappel Zone 30

Reprise du plateau devant le cimetière, réaménagement des trottoirs

Entrée Zone 30

## Requalifier la rue de Louvain

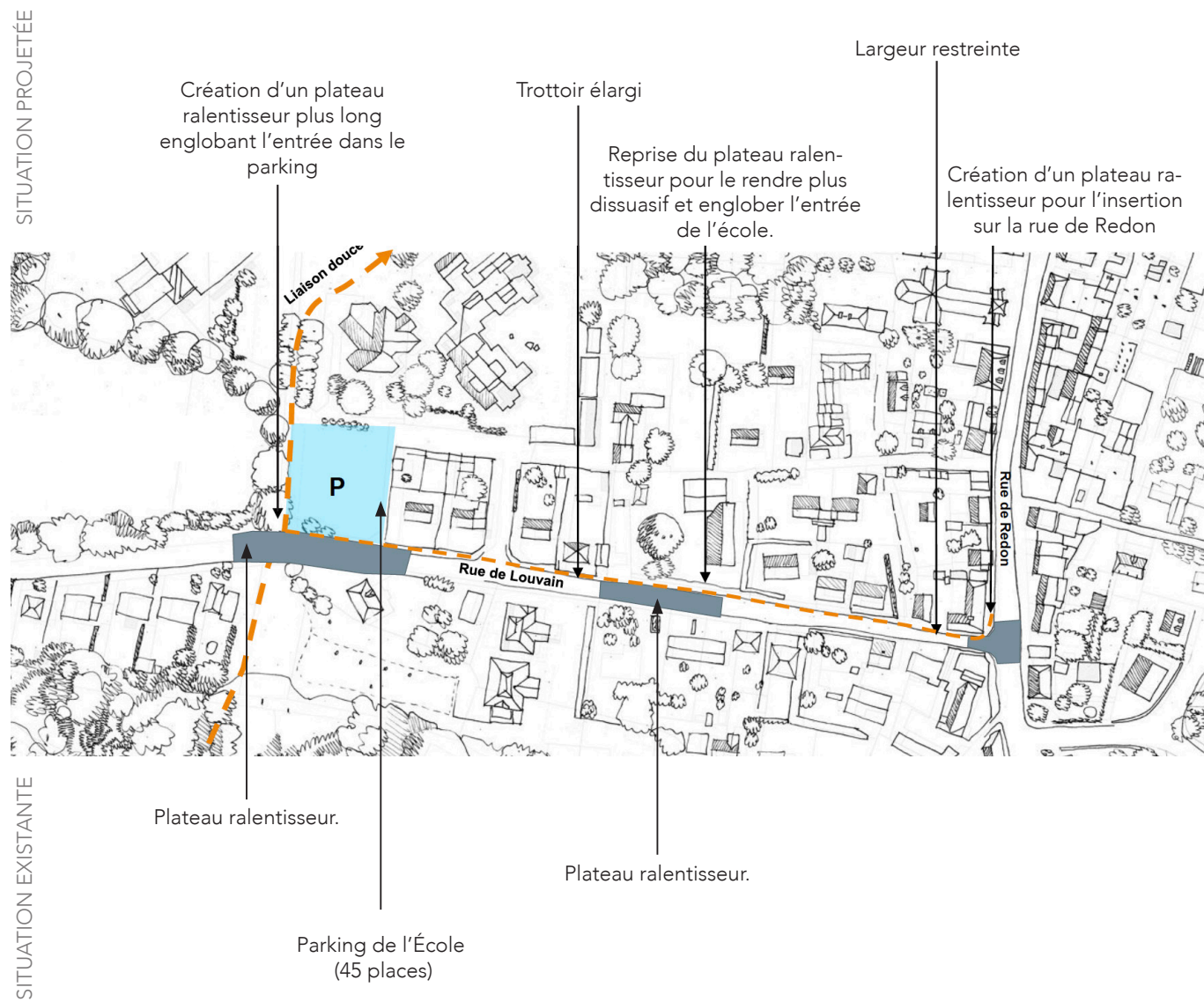
Desserte locale permettant de rejoindre la zone scolaire et sportive, la rue de Louvain est particulièrement fréquentée en horaires d'entrée et de sortie d'école. Sa fréquentation va continuer à croître avec l'arrivée des habitant.es dans le quartier de la Massaye. Une refecton de la chaussée, vieillissante, et l'adaptation aux modes de circulation doux est nécessaire. (Fiche action n°5 «Requalifier la rue de Louvain», Cahier n°4)



Plateau ralentisseur avec résine claire

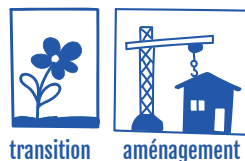


Végétalisation des abords de chaussée végétalisés pour structurer le stationnement

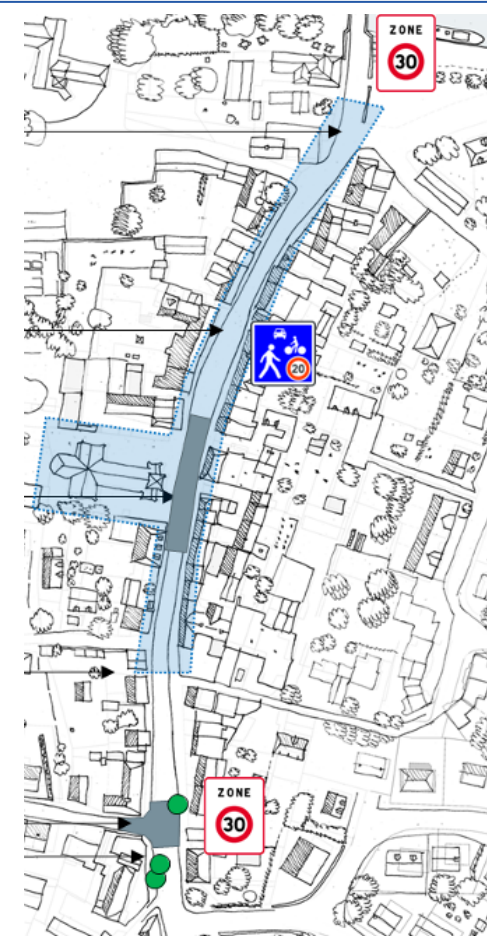


## Apaiser la circulation rue de Redon

Fiche action n°4



- ▶ Où : Centre-bourg de Pont-Réan
- ▶ Combien : Moyen terme > 200 000 €
- ▶ Quand : Court, moyen et long terme



### Qu'est ce que c'est ?

La Rue de Redon est l'axe principal de Pont-Réan et regroupe les flux de mobilité routiers, les commerces, le stationnement et donc une grande partie des enjeux de sécurité, d'attractivité et de mobilité. La requalification de la rue de Redon est un projet à travailler en concertation étroite avec les habitants et les commerçants afin de permettre une réalisation à la hauteur des enjeux.

### Les principes fondateurs

- La rue de Redon est une route départementale, stratégique dans la liaison entre Guichen et Bruz. Elle doit donc rester accessible à la circulation.
- Le cœur commerçant est à traiter en zone apaisée avec des marquants forts sur l'aménagement.
- Cet axe est découpé en tronçons, à traiter de manière différenciée, les croisements stratégiques sont à sécuriser.
- L'ensemble de l'axe est à conserver en zone 30, les passages piétons sont à matérialiser, des bandes cyclables sont à envisager jusqu'à l'entrée en zone 20.

Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4

## Requalifier la rue de Louvain

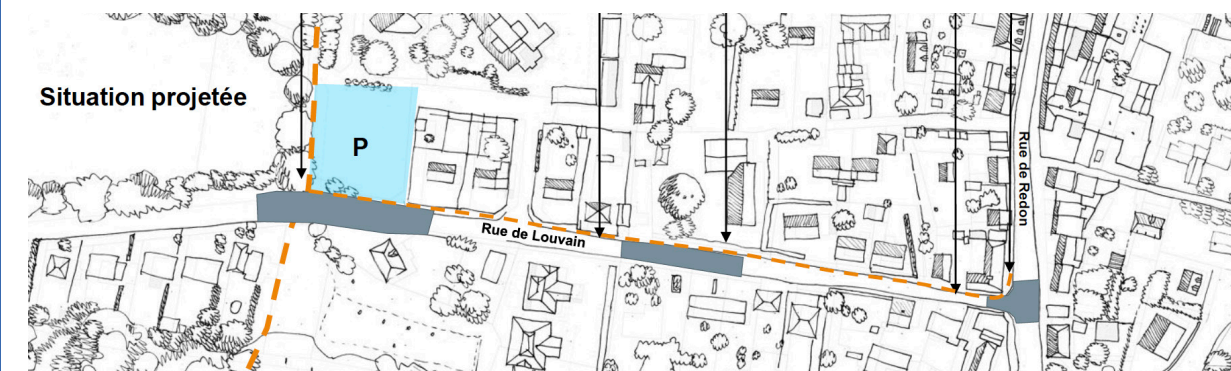
Fiche action n°5



- ▶ Où : Pont-Réan
- ▶ Combien : Élevé : 730 000 €
- ▶ Quand : Court terme

### Qu'est ce que c'est ?

La rue de Louvain est une rue de desserte locale, permettant de rejoindre la zone scolaire et sportive (parking de l'école). La rue est donc particulièrement fréquentée en horaires d'entrée et sortie d'école ainsi que lors des activités de loisirs. La rue permet également une entrée dans Pont-Réan depuis l'échangeur de Goven. Le stationnement est très présent le long de la rue, qui est très minérale. L'ensemble de l'axe est en zone 30, une écluse forme l'entrée de la zone et l'entrée de bourg à l'ouest.

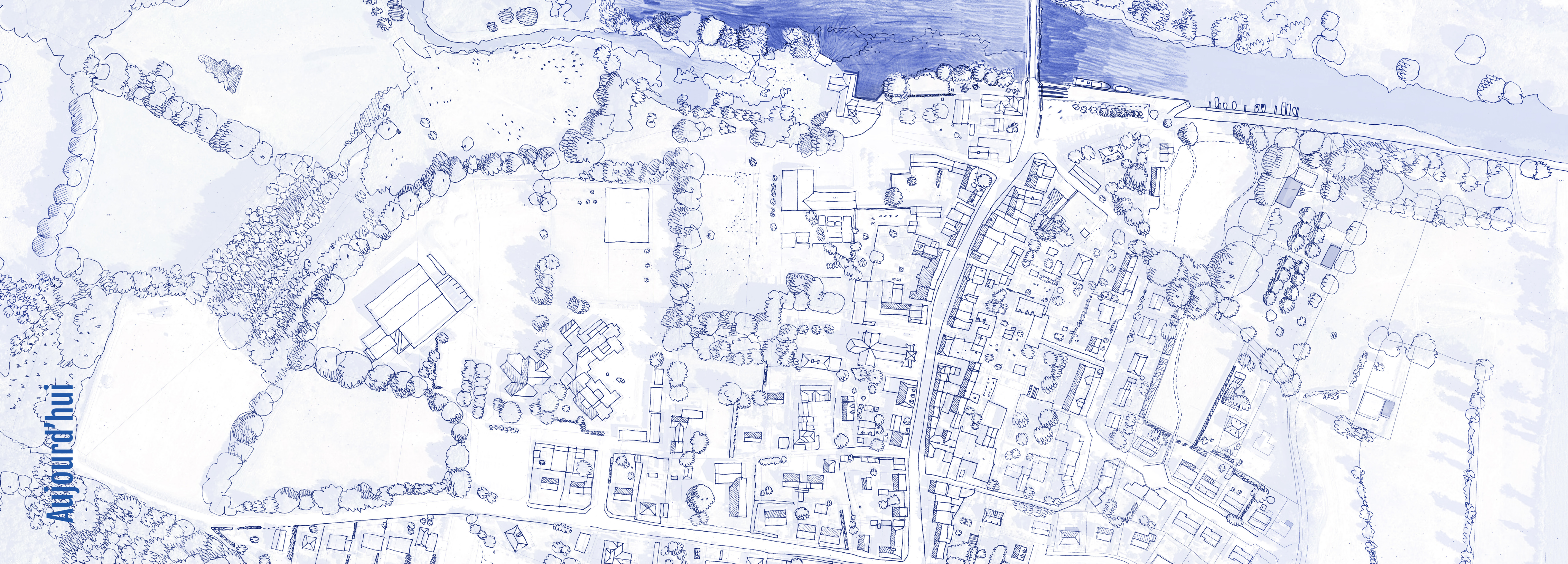


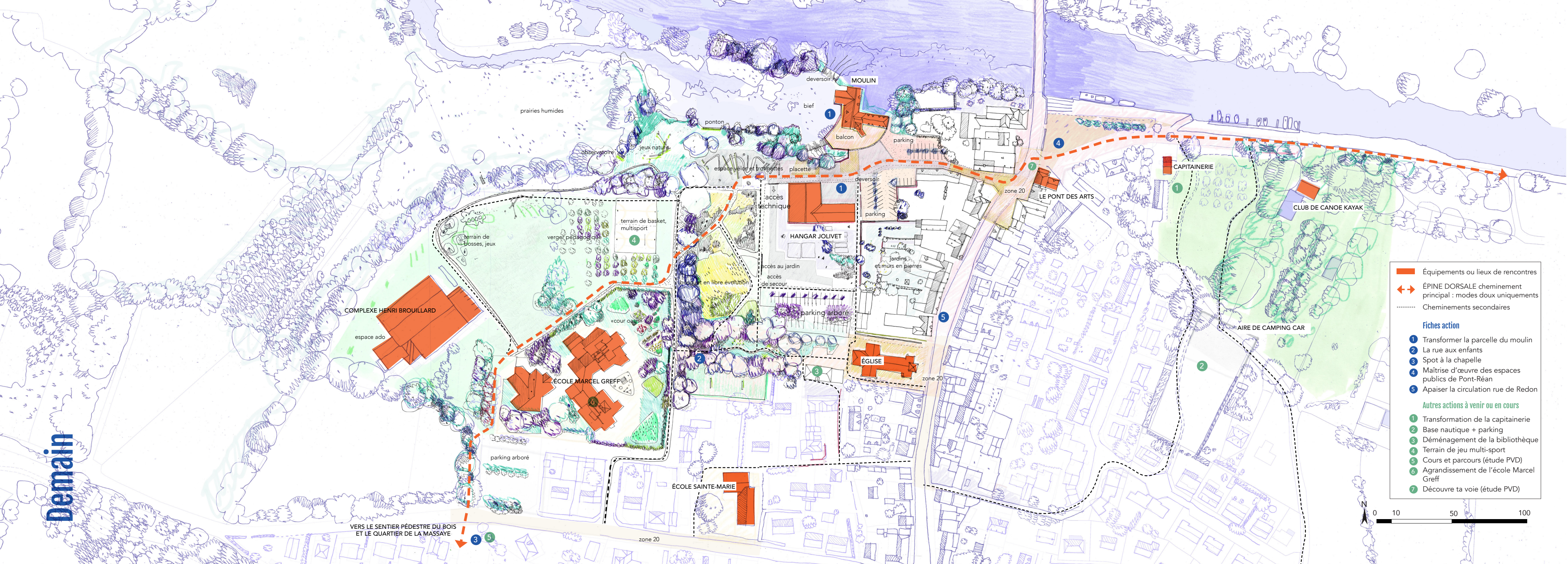
### Les principes fondateurs

- Conserver la zone 30 sur l'ensemble de l'axe tout en travaillant plus efficacement les plateaux qui sont vieillissants et peu contraignants.
- Déporter le stationnement au sud. Un axe piéton peut ainsi être aménagé au nord de la chaussée permettant une connexion entre le parking, les écoles, et l'accès à la rue de Redon.

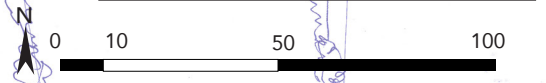
Fiche action complète à retrouver dans le Cahier n°4

Aujourd'hui





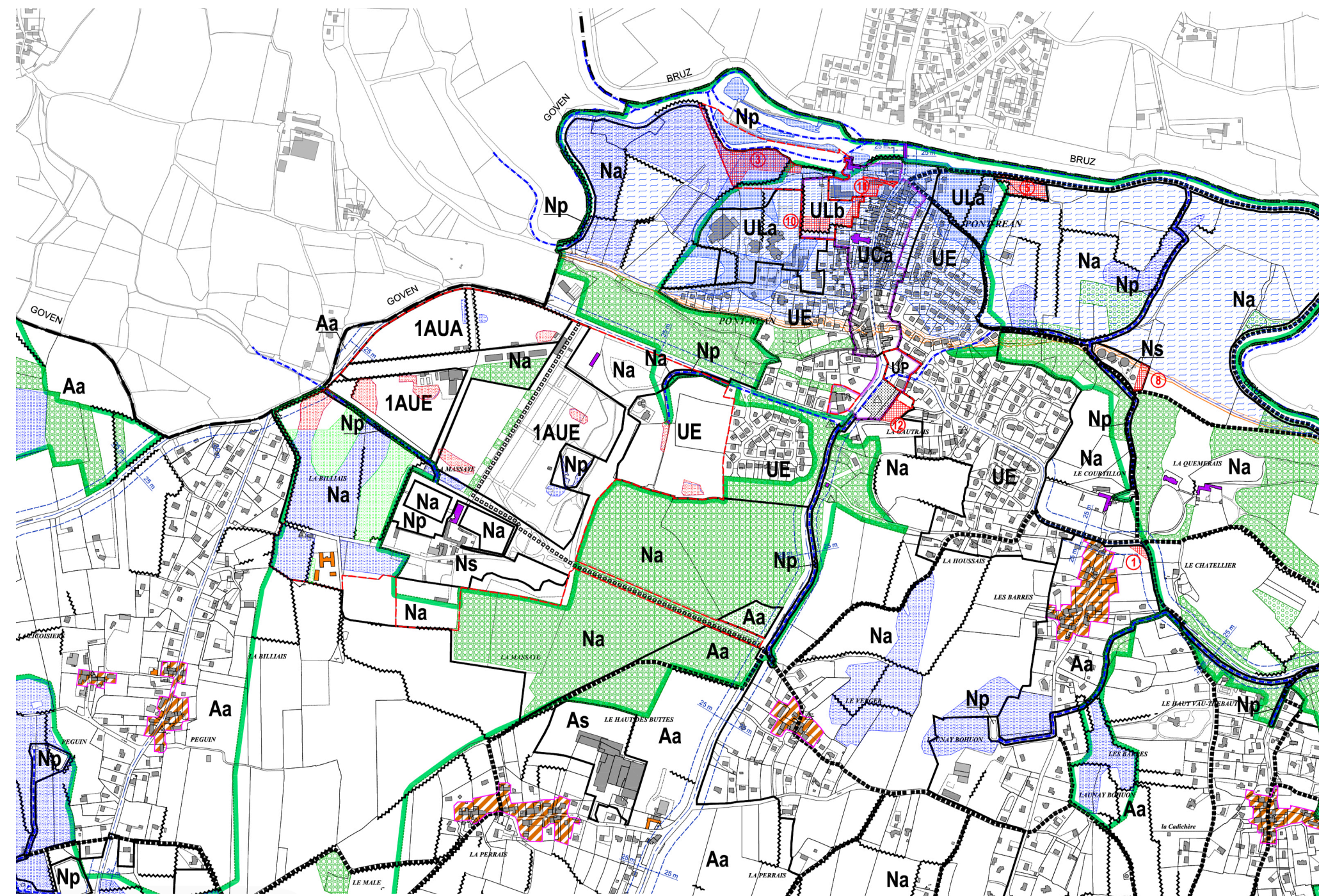
- Équipements ou lieux de rencontres
  - ÉPINE DORSALE cheminement principal : modes doux uniquement
  - Cheminevements secondaires
- Fiches action**
- 1 Transformer la parcelle du moulin
  - 2 La rue aux enfants
  - 3 Spot à la chapelle
  - 4 Maîtrise d'œuvre des espaces publics de Pont-Réan
  - 5 Apaiser la circulation rue de Redon
- Autres actions à venir ou en cours**
- 1 Transformation de la capitainerie
  - 2 Base nautique + parking
  - 3 Déménagement de la bibliothèque
  - 4 Terrain de jeu multi-sport
  - 5 Cours et parcours (étude PVD)
  - 6 Agrandissement de l'école Marcel Greff
  - 7 Découvre ta voie (étude PVD)

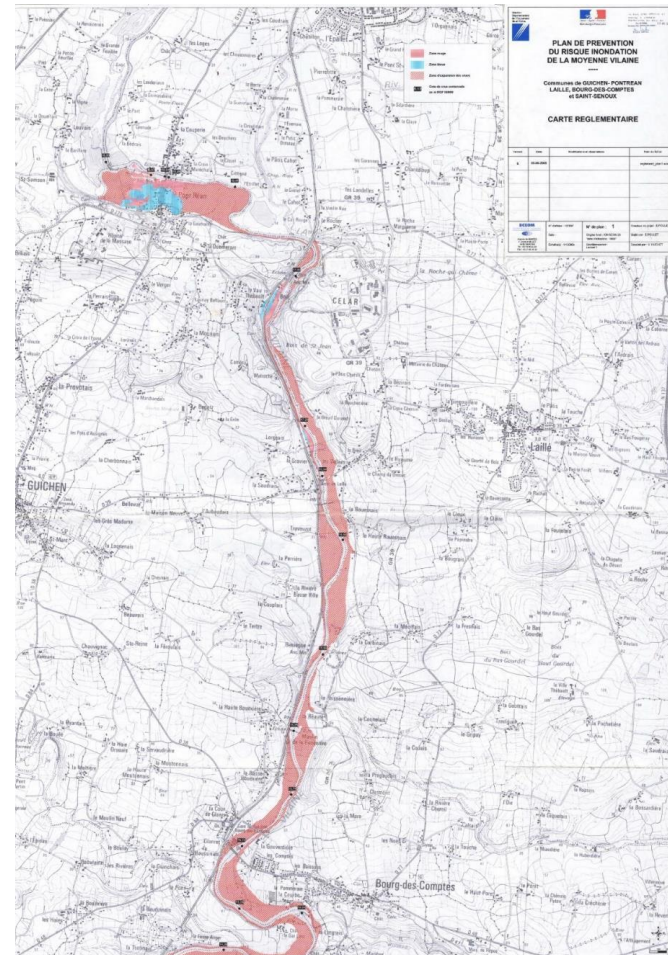


# annexes

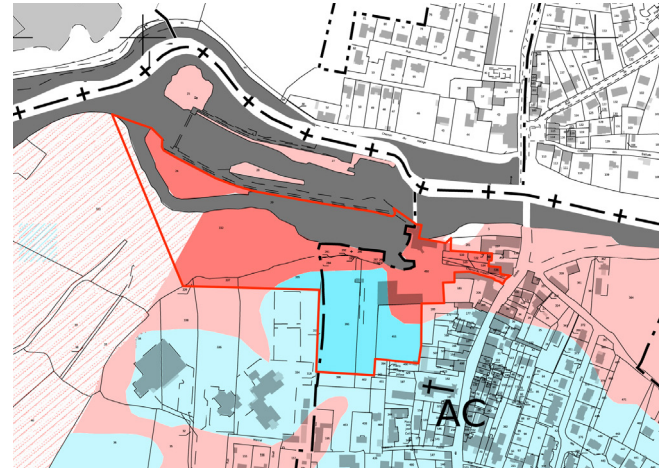
## ► Zone du PLU

- Limite de zone ou de secteur  
 uca Nom de zone ou de secteur
- PRESCRIPTIONS**
- Emplacement Réservé et n° d'opération (R.151-34-4° du CU)
  - Secteur en attente de projet (L. 151-41-5° du CU)
  - Cohérence urbaine à valoriser (L. 151-19 du CU)
  - Constructions remarquables (L. 151-19 du CU)
  - Constructions à caractère patrimonial (L. 151-19 du CU)
  - Petit patrimoine à conserver (L. 151-19 du CU)
  - Itinéraires doux existants
  - Itinéraires doux à créer
  - Marge de recul
  - Marge de recul (Loi Barnier)
  - Linéaires de commerces (L. 151-16 du CU)
  - Périmètres de centralité (L. 151-16 du CU)
  - Trame Verte et Bleue (L. 151-23 du CU)
  - Espace Boisé Classé à protéger, à créer ou à conserver (L.113-1 du CU)
  - Bois, haie, alignement d'arbres (L. 151-19 et L. 151-23 du CU)
  - Réservoirs de biodiversité bocagers (R. 151-43-4° du CU)
  - Localisation de cours d'eau (L. 151-23 du CU)
  - Zone humide\* (L. 151-23 du CU)
  - Zone humide\* supprimée (L. 151-23 du CU)
  - Zone humide\* de compensation (L. 151-23 du CU)
  - Secteur présentant un risque d'inondation
- INFORMATIONS**
- Périmètre des Orientations d'Aménagement et de Programmation
  - Périmètres de la Zone d'Aménagement Différé
  - Secteur inondable - Zone rouge (voir Annexe PPRI)
  - Secteur inondable - Zone bleue (voir Annexe PPRI)
  - Secteur inondable - Zone d'expansion des crues (voir Annexe PPRI)
- \* Une zone humide étant un milieu vivant et donc évolutif, l'inventaire des zones humides ne peut pas être définitif, ni exhaustif. Les mesures de préservation et de protection prévues par le présent règlement doivent donc s'appliquer non seulement aux zones humides inventoriées, mais aussi à celles susceptibles d'être découvertes ultérieurement (fais d'une intervention dans un terrain par exemple).





Carte réglementaire - PPRI Moyenne Vilaine



Zoom sur le secteur de Pont-Réan

**Zone rouge**

Elle correspond aux zones d'aléas forts à très forts (hauteur d'eau supérieure ou égale à 1 mètre) en secteurs urbanisés ; les constructions nouvelles y sont interdites.

**Zone bleue**

Elle correspond aux zones d'aléas faibles et moyens (hauteur d'eau inférieure à 1 mètre) situés en secteurs urbanisés mais où, malgré tout, l'inondation peut perturber le fonctionnement social et l'activité économique ; des aménagements ou constructions y sont autorisés, sous réserve de prendre des mesures adaptées au risque, sachant que, dans certains cas, des alternatives d'implantation en dehors des zones inondables sont autant que possible privilégiées.

**Zone rouge tramé**

Elle correspond aux zones inondables non urbanisées ou peu urbanisées, quel que soit leur niveau d'aléa (zones d'expansion des crues) ; les constructions nouvelles y sont interdites. On notera que tous les îlots et berges naturelles de la Vilaine et du Semnon appartiennent obligatoirement à cette zone.

**ZONE ROUGE**

• **Sont autorisés, sous réserve du respect des prescriptions prévues ci-dessous :**

- . Les constructions et installations nouvelles directement liées aux activités nécessitant impérativement la proximité immédiate du cours d'eau.
- . Les travaux d'infrastructure publique (voirie, réseaux divers), à condition que la finalité de l'opération ne permette pas de nouvelles implantations (à l'exception des secteurs où les constructions nouvelles sont possibles).
- . Les créations d'aires de stationnements sans exhaussement ni imperméabilisation du sol.
- . La création de terrains de sports et de loisirs (hors campings-caravanages) ainsi que les sanitaires et vestiaires qui leur sont nécessaires.
- . Les extensions dans la limite de 10 m<sup>2</sup> de l'emprise au sol pour les locaux techniques et sanitaires.
- . Les extensions des constructions directement liées aux activités nécessitant impérativement la proximité immédiate du cours d'eau.
- . Les changements de destination des niveaux situés au-dessus de la cote de référence, sous réserve de ne pas créer d'installations classées soumises à autorisation, d'établissements recevant du public.
- . Les changements de destination des niveaux situés en dessous de la cote de référence sous réserve de ne pas créer de logements nouveaux ni de pièces habitables.

• **Sont prescrits lors de la réalisation des travaux ou des aménagements précités :**

- . L'édification des constructions sur pilotis ou sur vide sanitaire, au-dessus de la cote de référence.
- . L'utilisation, sous la cote de référence, de techniques et de matériaux permettant d'assurer sa résistance aux vitesses d'écoulement locales et à une période d'immersion plus ou moins longue.
- . La mise hors d'eau de toutes installations sensibles à l'eau, des postes de transformation d'énergie électrique, des dépôts, stocks et décharges de produits périssables, polluants ou dangereux présentant des risques potentiels pour la sécurité ou la salubrité publique.
- . Le mobilier urbain, les structures de jeux et de loisirs, les dispositifs d'éclairage, etc., devront pouvoir résister aux effets d'une inondation prolongée (risques d'entraînement, dégradations diverses)
- . L'élimination de tout obstacle à l'écoulement, inutile ou abandonné (murs perpendiculaires à l'écoulement, remblais, abris de jardin, caravanes, véhicules divers, ...).

**ZONE HACHUREE (Extension des crues de la zone rouge en milieu non urbanisé. On ajoute donc à cela les principes de la zone rouge)**

• **Sont autorisés, sous réserve du respect des prescriptions prévues ci-dessous :**

- . La mise en place de nouvelles clôtures constituées de quatre fils superposés au maximum sur poteaux espacés d'au moins 4 mètres.
- . Le boisement à l'aide d'essences bien adaptées au terrain et à enracinement non superficiel. (chênes, frênes, peupliers...)

• **Sont, autant que possible, recommandés :**

- . Le maintien ou la mise en prairie de terres.

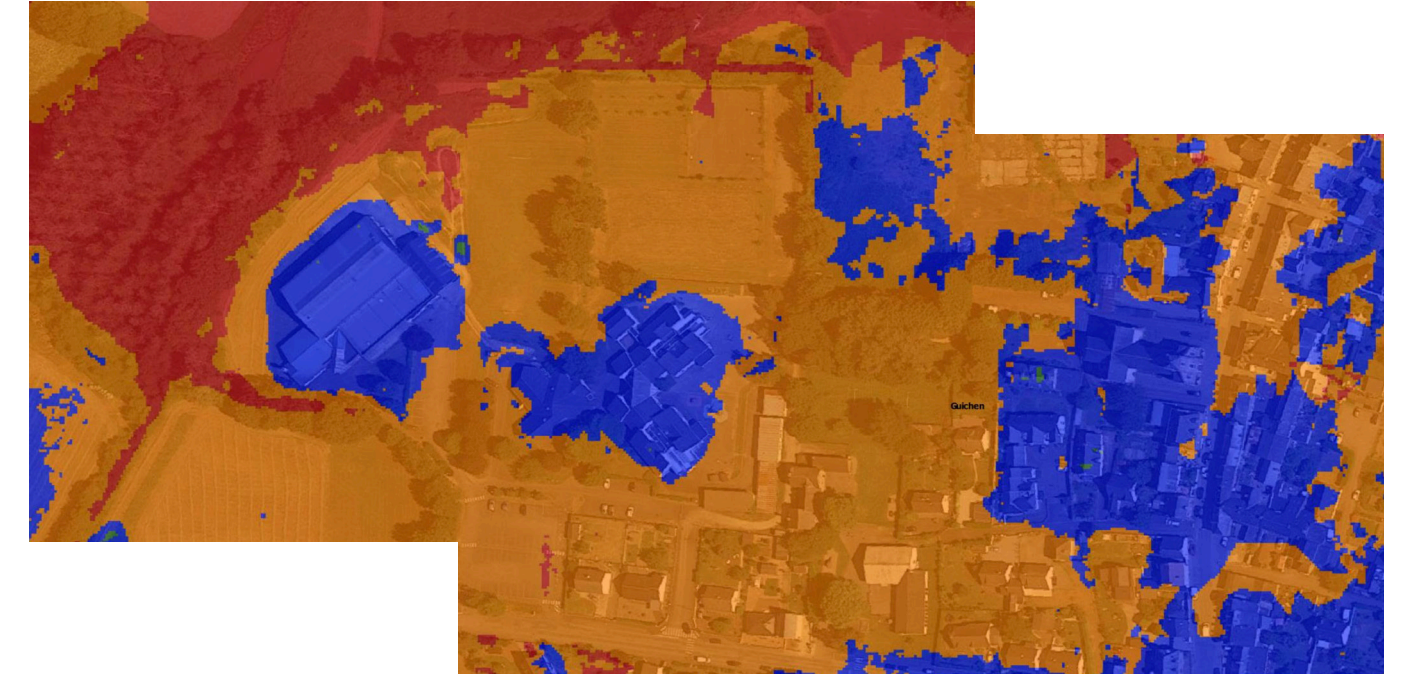
**ZONE BLEUE**

• **Sont autorisés, sous réserve du respect des prescriptions prévues ci-dessous :**

- . Les constructions nouvelles sur l'unité foncière existante à la date d'approbation du présent PPR, excepté les installations classées soumises à autorisation, les établissements recevant du public (hors 5ème catégorie).
- . L'emprise au sol sera la plus réduite possible et au plus égale à 20 % de la surface de cette unité foncière si celle-ci est inférieure ou égale à 1000 m<sup>2</sup> ; au-delà de 1000 m<sup>2</sup>, l'emprise au sol sera au plus égale à 10 % de la surface de cette unité foncière.
- . Les créations d'aires de stationnement sans exhaussement ni imperméabilisation du sol.
- . Les affouillements des sols liés aux mesures compensatoires prescrites lors d'aménagements nouveaux.
- . La création de terrains de sports et de loisirs (hors campings-caravanages), les sanitaires et vestiaires qui leur sont nécessaires, ainsi que les infrastructures sportives couvertes.
- . Les extensions des constructions existant à la date d'approbation du présent PPR, dans la limite de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol ou, pour l'extension d'activités économiques et d'équipements publics, d'une augmentation de 20 % de l'emprise au sol.
- . Les extensions des constructions directement liées aux activités nécessitant impérativement la proximité immédiate du cours d'eau. Les travaux d'adaptation, de réfection ou de rénovation des bâtiments existant, y compris pour la mise hors d'eau des personnes, des biens ou des activités.
- . Les changements de destination des niveaux situés au-dessus de la cote de référence, sous réserve de ne pas créer d'installations classées soumises à autorisation, d'établissements recevant du public (hors 5ème catégorie).
- . Les aménagements d'aires de stationnement dans la limite des surfaces existantes.
- . Les extensions d'aires de stationnement, sans exhaussement ni imperméabilisation.
- . Le déplacement ou la reconstruction des clôtures, y compris les haies, existantes, sous réserve de prendre en compte les impératifs de l'écoulement des crues.

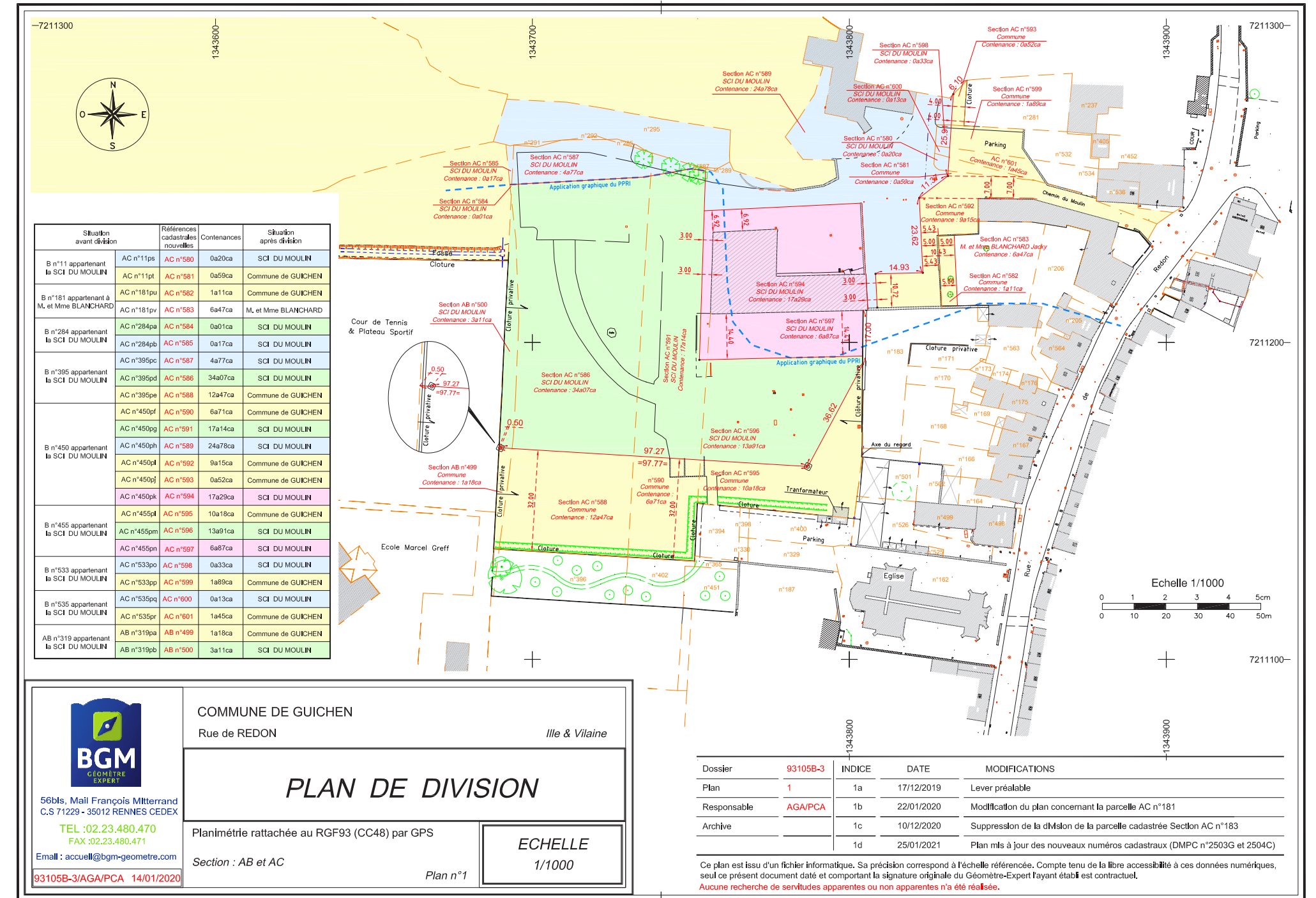
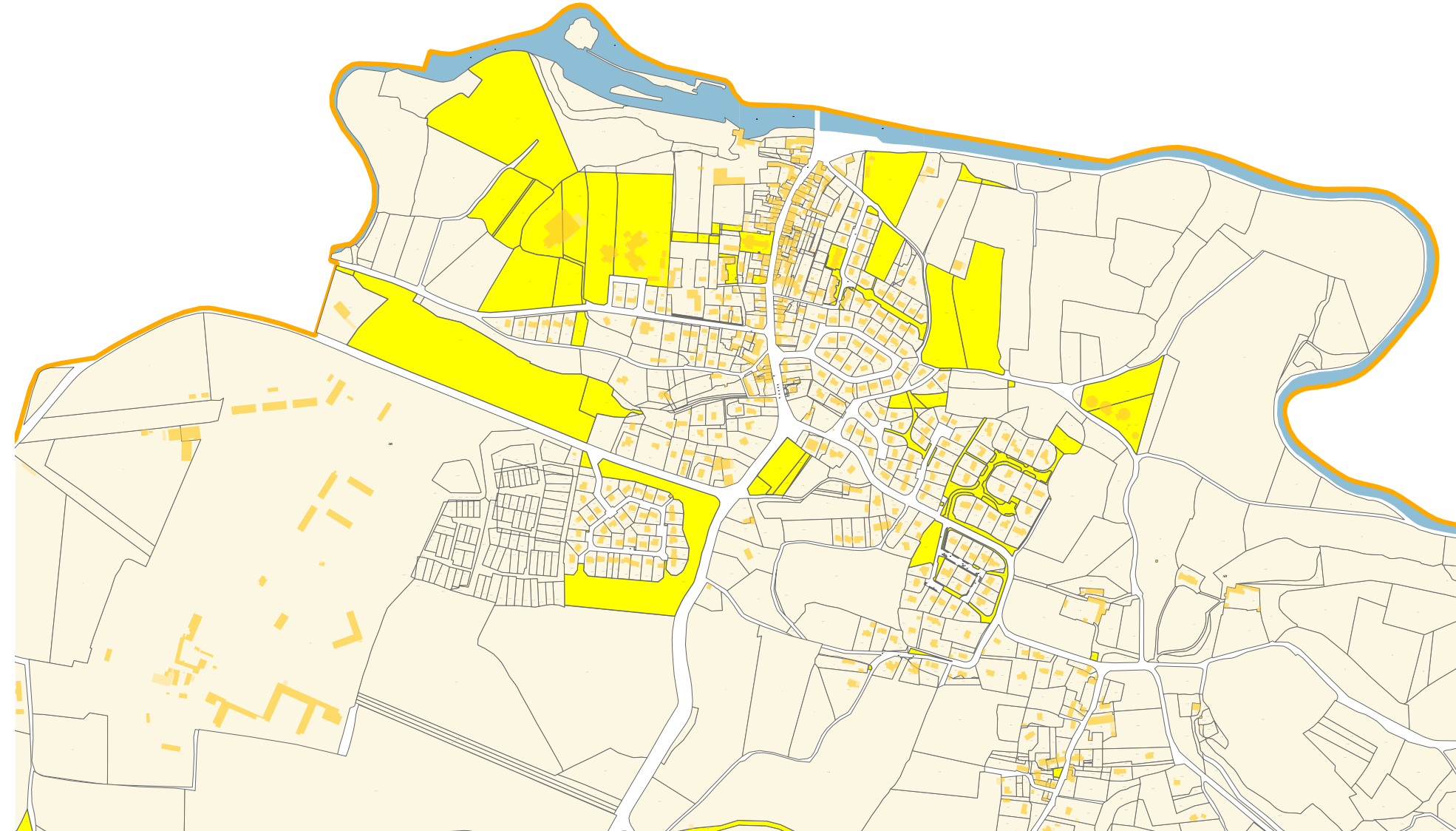
• **Sont prescrits lors de la réalisation des travaux ou des aménagements précités :**

- (Voir aussi zone rouge)
- . la création d'accès de sécurité pour les bâtiments recevant du public et les logements collectifs, en limitant au maximum l'encombrement de l'écoulement,
- . la mise hors d'eau du premier niveau utile destiné à l'habitation ou à l'activité (au-dessus de la cote de référence) quand cela est techniquement possible.
- . La mise en place de schémas d'évacuation et de secours pour les logements de type collectif et les bâtiments à caractère public.



Extraits des futures cartes d'aléas transmis à la ville de Guichen Pont-Réan par la DDTM (janvier 2023)

► Foncier public / privé





► **Projet initial de la commune de relier le parking du moulin à celui de l'église**

FICHE-CONSEIL N°2022/21 Service(s) : CAU  
Collectivités : Guichen  
Sujet : Pont-Réan voie paysagère, ajustements

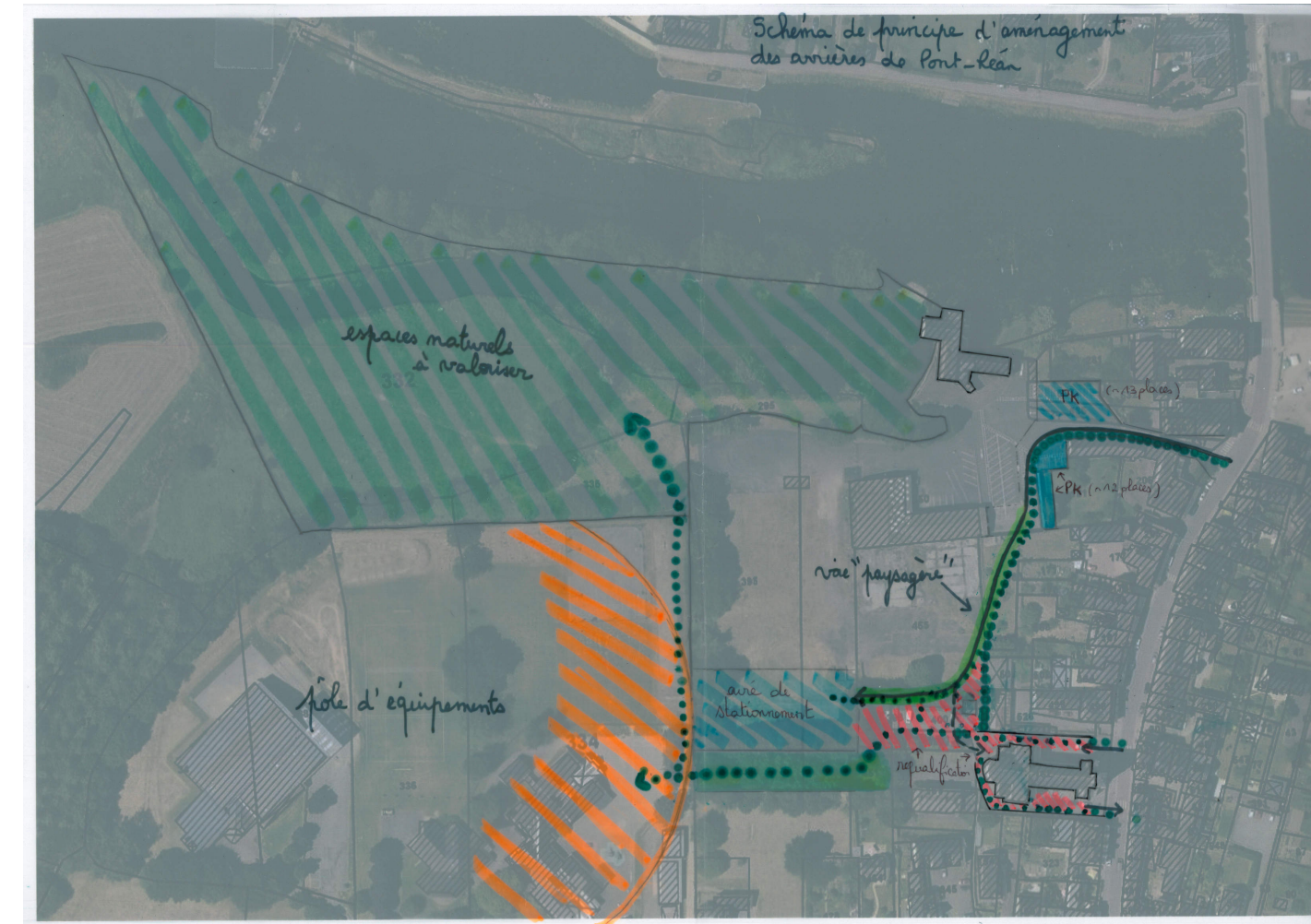
Cette fiche-conseil fait suite à la visite effectuée sur place le 5 septembre 2022, et aux échanges sur place. Elle exprime et illustre les adaptations du programme portant sur le patrimoine des clôtures maçonnées et les accès aux fonds de parcelles riveraines. Il importe de rappeler que les éléments ci-après constituent une base programmatique, une approche de faisabilité et de dimensionnement qui pourra alimenter une mission de maîtrise d'œuvre à confier à un duo paysagiste/VRD.

**Valoriser l'enchaînement des espaces publics.**

L'adaptation proposée porte sur le parvis à l'ouest de l'église, un lieu de qualité au chevet de l'édifice, sur lequel donne également la façade patrimoniale du presbytère. Un espace public situé à l'abri de la circulation peut y accueillir des groupes, par exemple à la sortie des cérémonies. Il se prolonge par une séquence paysagère de grand intérêt, permettant de rejoindre les écoles et la salle polyvalente.



Le schéma ne présente que quelques évolutions marginales, parmi lesquelles l'affirmation d'un parvis « tranquille » au chevet de l'église.



**PLAN GUIDE CULTUREL ET TERRITORIAL**

.....  
**Réalisé par Cuesta [Mandataire], Léa Muller,  
Alexandre Bastien et Guillaume Leclerc**

Étude menée d'octobre 2021 à juillet 2023  
pour la ville de Guichen.