

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

En application des articles L.123.1, L.123.3, L.123.5, R.123.3, R.123.3.1, R.123.3.2 et suivants du code de l'urbanisme, le PLU de Gorges comporte des « orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations prévoient, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en œuvre les principes de développement retenus par la municipalité quant à la mixité sociale ou à une gestion économe de l'espace, et par ailleurs pour assurer le développement de la commune, permettre le renouvellement urbain, lutter contre l'insalubrité, et mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine ».

Les orientations d'aménagement du PLU de Gorges concernent l'ensemble des secteurs 1AUbb, la zone 1AUc de la Heurnière, les futures zones à vocation économique et artisanale 1AUe, et la zone industrielle (1AUi), **ainsi que l'extension de la carrière.** Elles se concrétisent sous la forme d'un schéma d'urbanisation accompagné d'une légende et pour les secteurs voués à l'habitat, d'obligations relatives au programme de logements. Sauf exception, et afin de laisser aux aménageurs suffisamment de souplesse dans l'organisation spatiale, ces schémas indiquent des principes d'urbanisation et ne constituent pas un plan d'aménagement figé.

Les schémas indiquent les principes d'accès, de desserte, voire d'organisation des fonctions de la zone, ainsi que les mesures d'accompagnement paysager et de protection de secteurs naturels : haie bocagère ou écran végétal à planter ou à conserver, etc.... Chaque schéma est expliqué ci-après.

Ce document d'orientations d'aménagement et les schémas d'urbanisation ont pour but de traduire notamment un certain nombre des orientations du PADD dans l'aménagement des futurs quartiers, et ainsi de préserver la cohérence du projet urbain (mixité sociale, continuité urbaine et intégration des nouveaux quartiers, organiser les déplacements et favoriser les liaisons piétonnières, l'insertion paysagère des zones d'urbanisation future et des constructions, la qualité des paysages et des espaces publics, etc.).

A la différence des orientations générales du PADD, les orientations d'aménagement par secteur sont opposables aux tiers. Tout projet de construction ou d'urbanisation doit être compatible avec les orientations relatives au secteur où se situe le projet. Cette compatibilité s'apprécie lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Schémas d'urbanisation du PLU de Gorges

Urbanisation de l'agglomération

1AUbb des Grands-Gâts : 14,9 ha.

Afin de pouvoir mettre en œuvre un projet de développement communal soucieux :

- . d'une gestion économe de l'espace,
- . de promouvoir des formes urbaines et architecturales diversifiées,
- . et de mixité sociale,

un certain nombre d'obligations sont faites aux aménageurs et constructeurs.

Ainsi outre le respect du schéma d'urbanisation présenté ci-après, il s'impose en effet aux opérateurs quels qu'ils soient :

- . de réaliser sur les secteurs aménagés, une densité d'au minimum 15 logements par hectare,
- . et par ailleurs d'y réaliser au minimum 20% de logement social ou aidé.

La zone des Grands-Gâts se compose d'un schéma d'urbanisation à hauteur des enjeux qui pèsent sur cet espace. Le projet englobe une réflexion plus large qui intègre la présence de la zone 2AU qui la jouxte afin de mettre en place un aménagement cohérent en continuité de l'urbanisation existante.

Le schéma met en avant les principaux axes structurants, les polarités à créer et les principes de localisation des espaces verts... Le schéma couvrant la zone 2AU réalisé mais non encore publié, sera intégré au PLU en vue de l'ouverture à l'urbanisation de ce foncier, par exemple lors d'une prochaine révision ou modification, ou encore il sera repris lors de la création d'une éventuelle ZAC... seules possibilités pour rendre ces terrains constructibles.

Le schéma de la zone 1AUbb va indiquer les différents carrefours d'accès à la zone, les grands axes de liaisons inter-quartiers ainsi que les axes structurants sur lesquels viennent se greffer différentes liaisons automobiles de moindre importance.

Par ailleurs, différents principes de cheminement piétonnier viennent compléter ce schéma d'urbanisation et vont permettre de relier à la fois ces quartiers à l'agglomération, mais également les différents espaces de ces quartiers Sud entre eux.

Ce schéma s'accompagne également de nombreuses haies bocagères à planter ou à conserver, qui vont permettre d'intégrer au mieux les nouvelles constructions à leur environnement et de valoriser l'ensemble. Le principe de localisation de l'espace vert semble un peu excentré au vu de ce schéma, ce qui s'explique par le biais de cette réflexion plus large.

Dans cette logique, les continuités automobiles sont suggérées par l'intermédiaire de principe de desserte ultérieure.

1AUbb de la Galussière : 1 ha.

Afin de pouvoir mettre en œuvre un projet de développement communal soucieux :

- . d'une gestion économe de l'espace,
- . de promouvoir des formes urbaines et architecturales diversifiées,
- . et de mixité sociale,

un certain nombre d'obligations sont faites aux aménageurs et constructeurs.

Ainsi outre le respect du schéma d'urbanisation présenté ci-après, il s'impose en effet aux opérateurs quels qu'ils soient :

- . de réaliser sur les secteurs aménagés, une densité d'au minimum 15 logements par hectare,
- . et par ailleurs d'y réaliser au minimum 20% de logement social ou aidé.

La zone de la Galussière est d'une très faible surface et son schéma d'urbanisation en reste du même coup très succinct. L'aménagement de cette zone va permettre de clore l'urbanisation entre la zone urbaine actuelle et la vallée de la Margerie. Cette zone doit permettre également d'intégrer des bâtiments détériorés dans un schéma global d'urbanisation.

Ce schéma présente un principe de carrefour d'accès à la zone par le chemin rural n°8. Aucun principe de desserte automobile n'est prévu. Cependant, la possibilité d'une desserte ultérieure est prévue pour accéder à la zone 2AU située en arrière. En effet, cette dernière ne possède pas pour le moment d'accès à la voie publique.

Par ailleurs, différents principes de liaisons piétonnières permettent à la fois de poursuivre la ballade le long de la vallée de la Margerie, et de relier cette vallée et ce quartier au centre-bourg.

Urbanisation de hameaux

1AUc de la Heurnière : 0,3ha.

Afin de pouvoir mettre en œuvre un projet de développement communal soucieux :

- . d'une gestion économe de l'espace,
- . de promouvoir des formes urbaines et architecturales diversifiées,
- . et de mixité sociale,

un certain nombre d'obligations sont faites aux aménageurs et constructeurs.

Ainsi outre le respect du schéma d'urbanisation présenté ci-après, il s'impose en effet aux opérateurs quels qu'ils soient :

- . de réaliser sur les secteurs aménagés, une densité d'au minimum 15 logements par hectare,
- . et par ailleurs d'y réaliser au minimum 20% de logement social ou aidé.

Le schéma de la très réduite zone 1AUc de la Heurnière ne pose que très peu de principes. Ce dernier va simplement chercher à intégrer au mieux les constructions ; le site étant sensible d'un point de vue du paysage et la commune ayant déjà souffert des effets néfastes du mitage dans différents hameaux.

On retrouve ainsi une seule indication à savoir un principe de plantation plus ou moins continu en accompagnement des constructions en périphérie de la zone pour intégrer au mieux les nouvelles constructions tout en laissant un lien entre cet espace et le hameau.

Urbanisation des zones à vocation économique.

1AUe la Galussière : 2,2ha.

La zone de la Galussière est imbriquée entre la zone Ub et la vallée de la Margerie. Elle vient en continuité de la zone économique déjà présente au sein du bourg. L'accès s'en fait par un principe de carrefour au Nord-Est de la zone. Par ailleurs, un principe de desserte automobile la traverse dans sa globalité pour desservir l'ensemble des terrains, mais également la zone 2AU et la Ue comme l'indique le schéma avec les possibilités de desserte ultérieure. Ceci devrait permettre le bon fonctionnement de ce secteur légèrement enclavé. Différentes haies bocagères de qualité sont conservées pour protéger la vallée de la Margerie mais également la zone Ub. Comme dans beaucoup de schémas, on retrouve un principe de desserte piétonnière le long de la vallée de la Margerie et un autre vers la zone Ub et le bourg. Ceci montre bien la volonté de la commune de créer un véritable maillage de cheminements piétonniers dans l'agglomération et sur le territoire communal.

1AUe la Grande Métairie : 7,3ha.

Ce schéma indique un principe de carrefour d'accès par l'actuelle route départementale 117 qui sera plus tard déviée, l'ensemble devenant accessible par le futur échangeur de Saint-Lumine-de-Clisson.

Seul un principe de desserte automobile est présent et permet une continuité en direction de la zone 1AUi située au Nord pour faciliter les échanges entre ces deux zones économiques, qui de ce fait auront globalement un accès sur la route de Saint-Lumine et un autre sur la route de Saint-Fiacre.

Par ailleurs, ce nouvel accès permettra d'éviter aux usagers de ces zones économiques de passer par le siège d'exploitation agricole de la Grande Métairie.

D'autre part, pour protéger la qualité des paysages de la vallée de la Margerie située à proximité immédiate, différentes haies de qualité sont conservées et des haies et d'importants massifs boisés seront à planter pour les zones en contact des zones agricoles, de la vallée de la Margerie, mais également le long de la route afin de soigner cette entrée de ville.

1AUi la Grande Métairie - le Chardon : 52,2ha

Ce schéma d'urbanisation reste très succinct. En effet, cette zone étant en partie déjà utilisée par les activités de BTP, la principale fonction de ce schéma va être d'intégrer ces activités lourdes au milieu environnant. Pour ce faire, différentes haies bocagères sont à planter en périphérie des grands ensembles parcellaires et des plantations importantes sont à réaliser en contrebas du site à proximité de la vallée de la Margerie afin de préserver la qualité du site.

On note tout de même un principe de desserte automobile pour lier cette zone avec la zone à vocation économique qui la jouxte –la Grande Métairie, voir dans ces pages– pour en faciliter le fonctionnement et les échanges.

Par ailleurs, il est exigé que les abords du cours d'eau existant sur le site demeurent les plus naturels et les moins aménagés possible ; seule la traversée de ce cours d'eau par une voie de desserte sera permise.

Extension de la carrière de la Margerie

L'extension de la carrière de la Margerie, représentée par un aplat brun sur la carte ci-après devra respecter les principes suivants :

- Préservation d'une bande inconstructible entre l'extension et les habitations riveraines ;
- Réalisation d'un cheminement piétonnier et d'un belvédère longeant la carrière à l'Ouest et permettant de relier la RD59 (route de Saint Fiacre) et l'ancienne gare (RD76) ;
- Déviation de la voie communale n°15 liée à sa disparition (englobée dans le périmètre d'extension de la carrière). La sortie de cette voie communale déviée pourra être réalisée légèrement en amont de la RD59 et ce, dans un souci de sécurité routière. Le tracé précis restera à définir en concertation avec le Département (l'objectif de l'aménagement demeurant le maintien d'une liaison entre le chemin du Pâtis et celui de la Ganolière)



Occupation du sol

- Site d'extraction
- Zone de protection agricole stricte

Voirie

- Liaison douce à créer
- Déviation de la VC n°15 (tracé indicatif / à discuter avec le Département)
- ▭ Sortie de la déviation de la VC n° 15 à sécuriser / aménager