

Plaurtuit

Au cœur de la Côte d'Émeraude

PLAN LOCAL D'URBANISME

17/10/2023 – Modification simplifiée n°4 - Modifications réglementaires
30/05/2023 – Mise à jour n°4 - Modification du périmètre des ENS
07/03/2023 – Modification simplifiée n°3 – Réglementation zone UCa et ajout dispositions générales
07/02/2023 – Modification simplifiée n°1 – SDU
05/07/2022 – Modification simplifiée n°2 – Parcelle AC1
13/12/2021 – Mise à jour n°3 par arrêté – Modification SPPL
24/06/2021 – Mise à jour par arrêté – Abrogation PT1 et PT2
10/09/2019 – Mise à jour n°1 par arrêté – Secteurs d'information sur les sols
20/07/2018 – Révision générale du PLU



PADD débattu lors du conseil municipal du 28 avril 2017

➔ SOMMAIRE

➔ PREAMBULE	2
INTRODUCTION	2
LES ENJEUX	6
➔ LES ORIENTATIONS DECLINEES PAR THEMES	10
IDENTITE ET CADRE DE VIE – VALORISER LES ATOUTS PATRIMONIAUX ET LES ESPACES PUBLICS	10
HABITAT – ACCUEILLIR ET INTEGRER LES NOUVEAUX HABITANTS	16
ACCUEIL ECONOMIQUE – FAVORISER LE DYNAMISME ECONOMIQUE ET COMMERCIAL	21
LES DEPLACEMENTS – ASSURER LA MOBILITE POUR TOUS	28
ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES – PROMOUVOIR UNE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE	36
EQUIPEMENTS ET SERVICES – ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT PAR UNE OFFRE COHERENTE	40

Les cartes contenues dans le PADD sont déclinées par thème. En introduction on trouvera également une carte de synthèse regroupant l'ensemble des thèmes abordés.

Chaque carte est exprimée à deux échelles, l'une portant sur l'ensemble du territoire, et l'autre fait un zoom au niveau de la ville de Pleurtuit. Elles utilisent la même légende.

➔ PREAMBULE

INTRODUCTION

La Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 et la Loi « Urbanisme et Habitat » du 2 juillet 2003 ont introduit une profonde réforme de l'urbanisme, et notamment, en ce qui concerne la planification, en transformant les Plans d'Occupation des Sols (POS) en Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). La Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 et la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 ont précisé les mesures visant à une meilleure prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme comme les PLU, complétées par la suite par les lois d'orientation agricole des 9 juillet 1999 et 27 juillet 2010, loi pour un « accès au logement et un urbanisme rénové » (ALUR) du 24 mars 2014 et loi « d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt » (LAAAF) du 13 octobre 2014.

Ainsi, les Plans Locaux d'Urbanisme ne se limitent plus à préciser le droit des sols mais permettent aux conseils municipaux de mieux exprimer leur projet pour la commune, après avoir élaboré un diagnostic d'ensemble et une politique globale pour l'aménagement et le renouvellement urbain.

Pour ce faire, les PLU comprennent un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui précise le projet d'évolution et de développement d'ensemble de la commune.

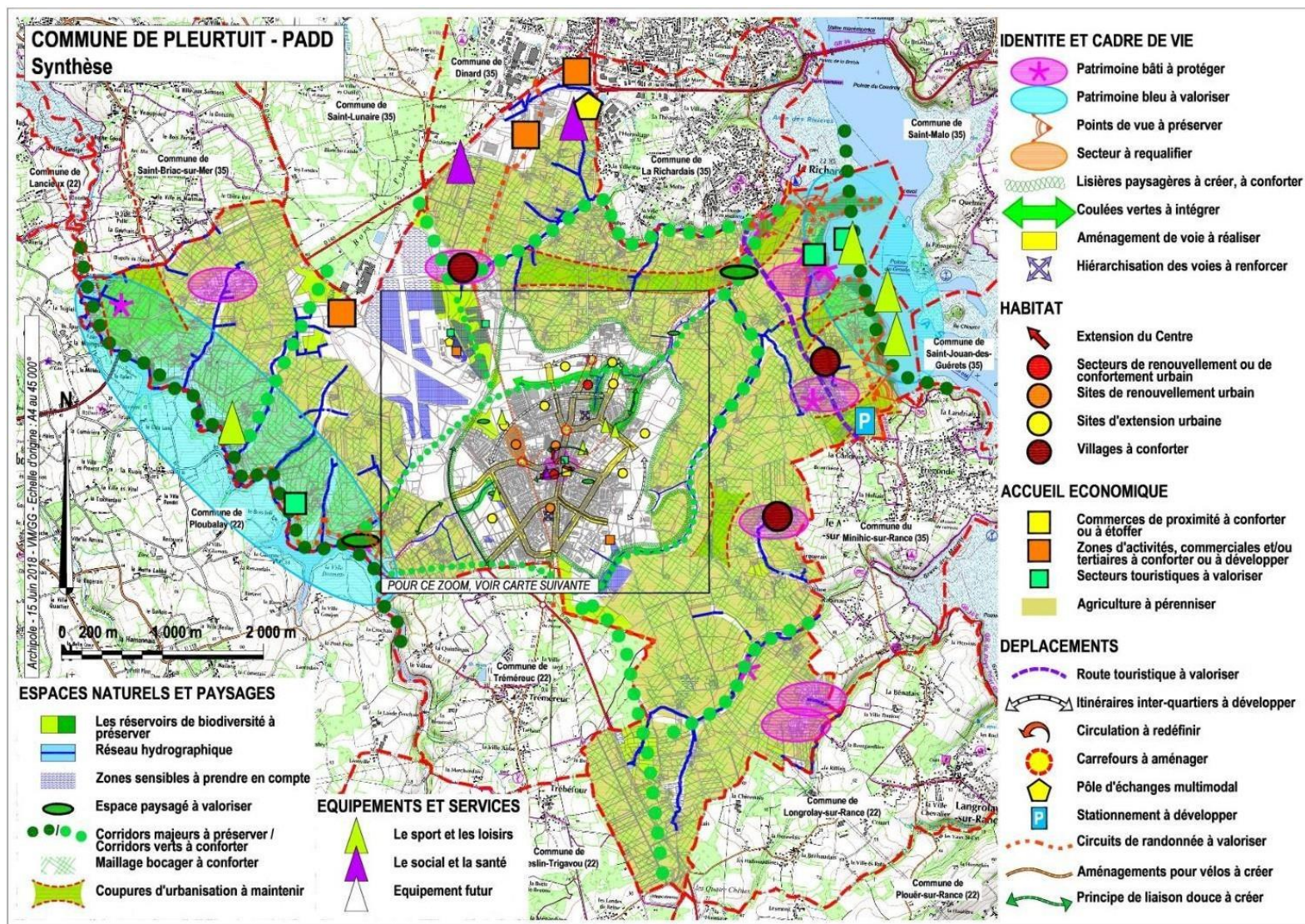
Article L. 151-5 du code de l'urbanisme :

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

- 1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;*
- 2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.*

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.



Dans le respect des principes énoncés aux articles L. 101-1 et L. 101-2 du Code de l'Urbanisme, le PADD définit les grandes orientations de la politique de la commune en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, afin de satisfaire aux exigences en matière de renouvellement urbain, mixité sociale et fonctionnelle, préservation de l'environnement tant naturel qu'urbain.

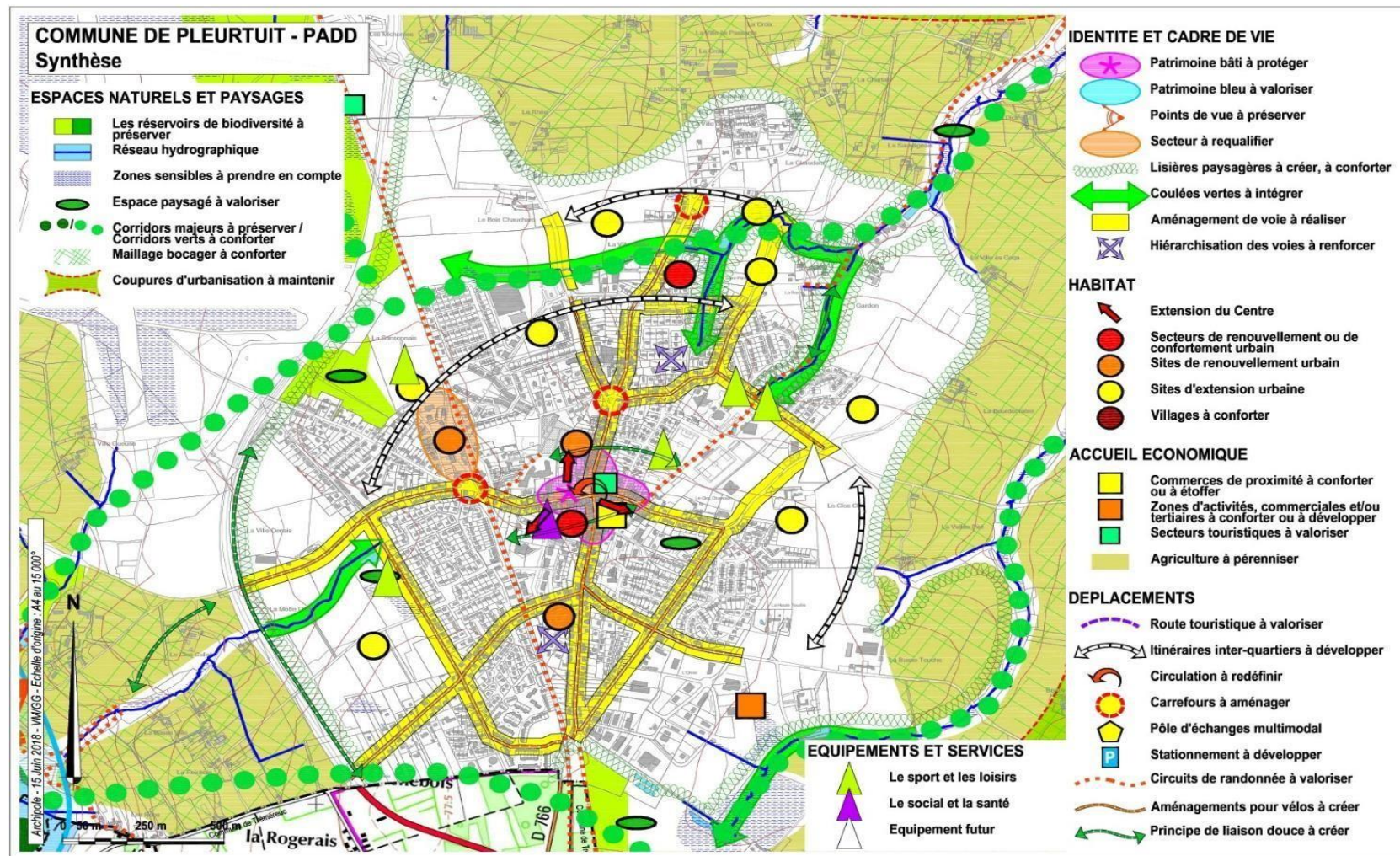
Les principes ainsi énoncés dressent le cadre de référence dans lequel les actions, tant publiques que privées, devront se développer, assurant ainsi une cohérence d'ensemble et une lisibilité globale des futurs projets.

Suite à l'analyse et au diagnostic de son territoire, la commune de Pleurtuit a dressé le bilan de la situation communale. Il s'en dégage des volontés et des choix d'orientations ou d'actions d'aménagement, en faveur d'une ville dynamique.

En particulier, l'entité Dinard/Pleurtuit/la Richardais est définie par le SCoT comme « Pôle structurant », et à ce titre, il constitue un pôle de développement majeur à l'échelle du Pays de Saint-Malo. La ville de Pleurtuit a un positionnement atypique pour une commune littorale car elle se situe à l'intérieur des terres et non sur la façade de la Rance. Cela lui confère des possibilités de développement plus importantes, qui lui permettent de jouer un rôle stratégique au sein du bassin de vie dinardais. En particulier, dans un contexte où le foncier sur Dinard et la Richardais tend à se raréfier, la ville de Pleurtuit apparaît comme une alternative. A cela s'ajoute le nouvel aménagement de la RD 266 qui facilite l'accès à la ville de Pleurtuit et favorise son essor.

Dans ce cadre, la stratégie de développement durable de la commune s'articule autour des orientations suivantes :

- **Une ville attractive pour conforter la place de Pleurtuit à l'échelle du bassin de vie et au niveau communautaire.**
- **Une ville participant au pôle structurant Dinard/Pleurtuit/la Richardais.**
- **Une commune favorisant un renouvellement raisonné de l'habitat et maîtrisant son développement.**
- **Une commune poursuivant l'accueil d'activités, confortant ses commerces et services et développant le tourisme.**
- **Une commune littorale préservant ses composantes physiques caractérisant son paysage et structurant ses fonctionnalités écologiques.**
- **Une commune bénéficiant d'un réseau et d'une offre de transports adaptés aux besoins des habitants et favorisant l'usage des modes doux (vélo, marche à pied, etc.) et du transport en commun ou partagé (co-voiturage).**
- **Un bassin de vie en progression, offrant à ses habitants un choix d'équipements publics et privés.**
- **Une commune s'engageant dans un développement urbain durable.**



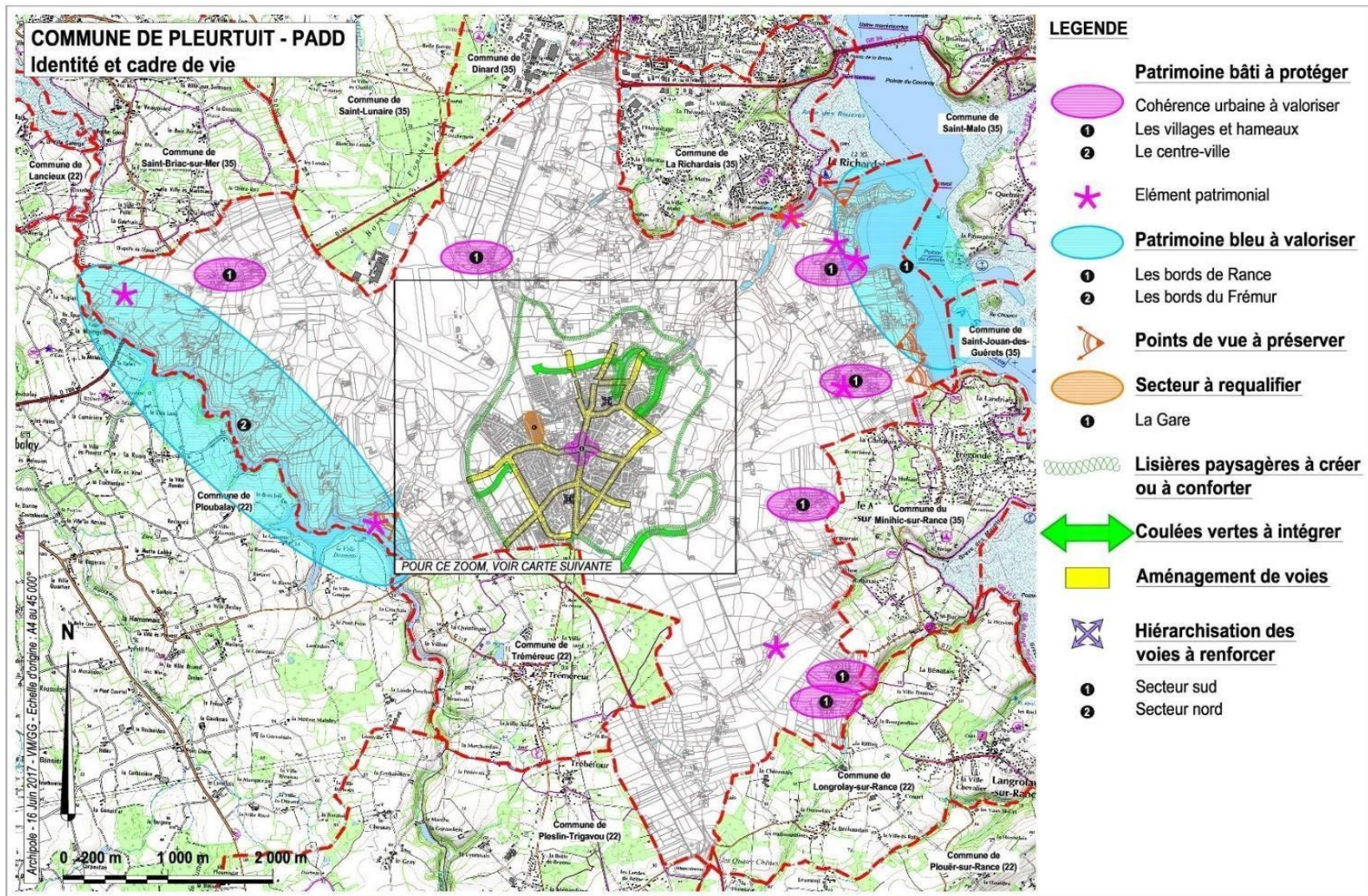
LES ENJEUX

Le PADD s'inscrit dans une perspective de **développement durable** et répond aux principes de la Loi SRU (voir article L. 101-2 du code de l'urbanisme) :

- *L'équilibre entre :*
 - a) *Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;*
 - b) *Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*
 - c) *Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
 - d) *La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*
 - e) *Les besoins en matière de mobilité ;*
- *La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville.*
- *La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.*
- *La sécurité et la salubrité publiques.*
- *La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.*
- *La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;*
- *La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables*

Ainsi, le développement de Pleurtuit à l'horizon 2032 s'articule autour des enjeux suivants :

- **affirmer la ville** en étoffant son centre vers les quartiers limitrophes,
- **accueillir, intégrer les nouveaux habitants**, pour augmenter la population,
- **maintenir la place du centre-ville** en favorisant un développement équilibré,
- assurer le devenir de Pleurtuit en s'inscrivant dans **une politique de développement de l'activité**,
- **conforter le dynamisme commercial et étoffer le centre-ville** pour le mettre en adéquation avec le poids démographique de Pleurtuit,
- **donner priorité au renouvellement urbain** et maîtriser le développement de la ville,
- **développer les relations entre la ville et les grands espaces naturels** environnants,
- **organiser les espaces publics pour rendre plus lisible les quartiers limitrophes du centre-ville**,
- **conforter une politique équilibrée des déplacements** au service du Développement Durable,
- **préserver et mettre en valeur les espaces naturels de qualité** et présentant un intérêt environnemental,
- **développer une politique tournée vers le tourisme** en s'appuyant sur les atouts patrimoniaux, paysagés et environnementaux,
- **favoriser la protection de la qualité patrimoniale des villages, secteurs déjà urbanisés, hameaux** et des constructions isolées traditionnelles,
- **maintenir des espaces naturels et agricoles forts**,
- **favoriser le développement d'un habitat de haute qualité environnementale** et en particulier économe en énergie.



➔ LES ORIENTATIONS DECLINEES PAR THEMES

IDENTITE ET CADRE DE VIE – VALORISER LES ATOUTS PATRIMONIAUX ET LES ESPACES PUBLICS

Située au bord de la Rance et le long du Frémur, la commune de Pleurtuit présente un cadre de vie de qualité.

Les villages et hameaux historiques ainsi que les secteurs déjà urbanisés conservent une vraie qualité patrimoniale. Ils sont pour la plupart reliés au cœur de la commune par des chemins. L'accès à la vallée de la Rance est lisible et aisé, celui de la vallée du Frémur plus confidentiel.

La ville de Pleurtuit propose les commerces et les services de proximité nécessaires au centre-ville à proximité de l'église et de la mairie. Les voies entre quartiers n'ont pas fait l'objet d'aménagements, ce qui aurait permis de rendre plus lisible la hiérarchisation des voies.

Plusieurs coulées vertes associées aux ruisseaux s'insèrent dans le tissu urbain et pour certaines, définissent une limite paysagère urbaine.

1. OBJECTIFS

La commune souhaite poursuivre sa politique visant à renforcer la qualité du cadre de vie, à la fois pour le quotidien des habitants, mais aussi en direction des gens de passage.

Ce choix doit participer au **renforcement de l'attractivité du centre-ville et de la vitalité des commerces et services** existants qui constituent l'un des atouts de la ville, et une marque de son identité.

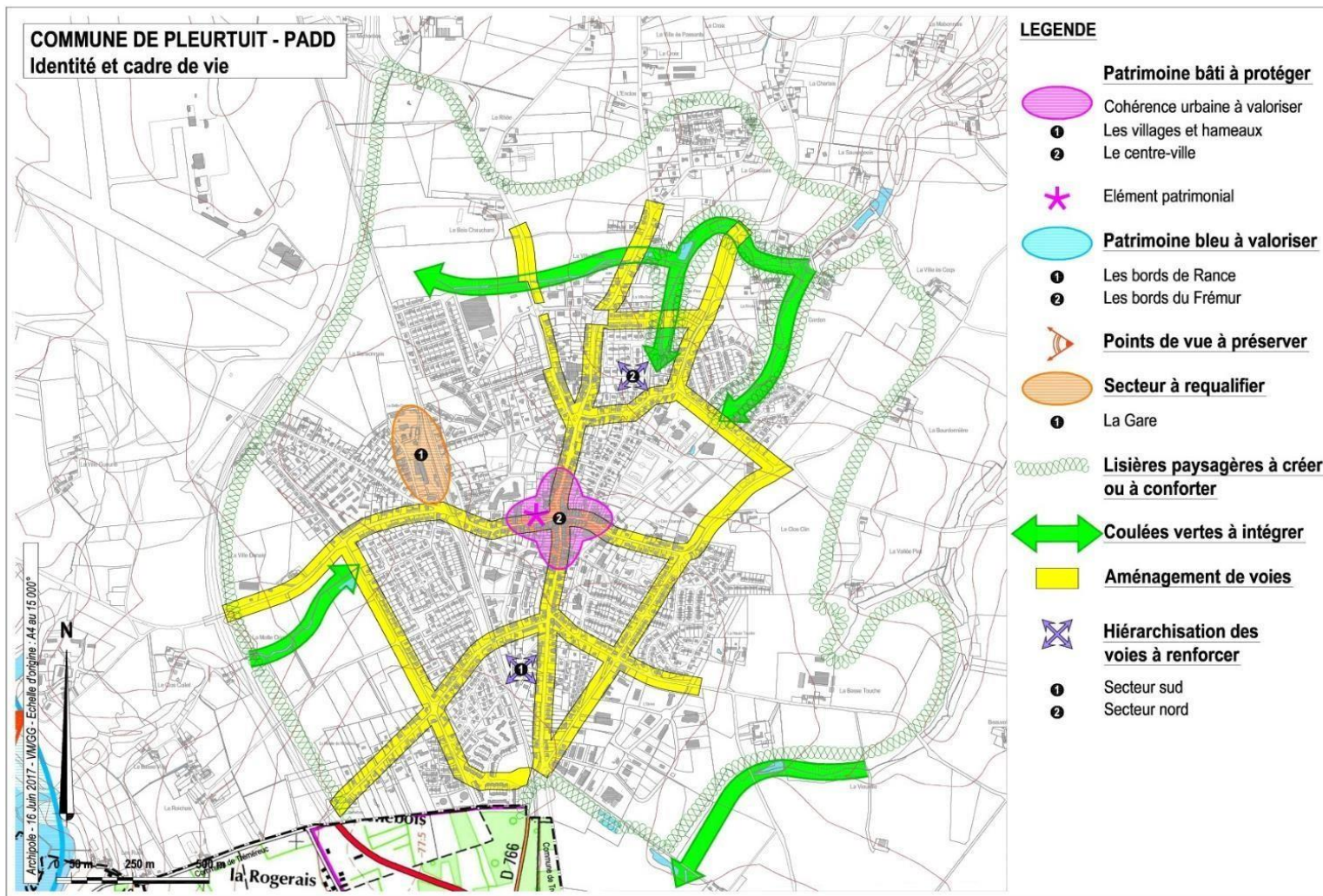
La commune souhaite également valoriser son image notamment **en traitant les lisières urbaines** pour une meilleure intégration et perception des franges de la ville et en intégrant au tissu urbain les vallons, tout en respectant leur caractère naturel (prise en compte des ruisseaux, de la topographie, des haies bocagères). La valorisation de la commune se traduit également par un souci de requalification des entrées et une meilleure identification de la présence de la ville depuis la RD 266.

La mise en valeur des **espaces verts de proximité** fait également partie des objectifs tant pour les espaces existants que pour les espaces à créer ou à développer dans le cadre de nouvelles opérations d'urbanisme.

L'amélioration du cadre de vie est également liée à la qualité architecturale et urbaine ainsi qu'aux espaces naturels urbains.

Le PLU devra contribuer à valoriser et à renforcer les atouts de la ville en proposant des actions dans les domaines suivants :

- le patrimoine,
- les espaces publics,
- les entrées de ville et les axes principaux,
- l'amélioration de la lecture de la hiérarchie des voies,
- l'intégration paysagère et la prise en compte du milieu naturel dans les opérations d'urbanisation.



2. ACTIONS

▪ Le patrimoine

La **structure du centre-ville**, constituée de linéaires de constructions continues, permet de cadrer l'espace public. Cette organisation du bâti donne de la cohérence urbaine. Elle renforce également la vitalité des commerces et services du centre-ville.

Le patrimoine bâti dispersé sur l'ensemble du territoire, (le château de Mont-Marin classé au titre des Monuments Historiques, la Briqueterie Calvez, le moulin à marée dit Moulin Neuf, la chapelle Saint-Antoine, l'église paroissiale Saint-Pierre, plusieurs manoirs tels que le Manoir du Bois Chauchard, le manoir de Saudrais, le manoir de marchand dite « La Grande Maison », le manoir du Clos Clin, le Manoir du Pomphily, le manoir de Pontbriand, les lavoirs de Jouvente et de Mont-Marin, les croix de chemin telles que la croix Riou, la croix du chemin des Tertrais, la croix des Maladries, la Ville Boterel et la Ville ès Moreau) participe à l'identité communale et à la qualité de ses paysages. La commune souhaite mettre **en valeur et protéger son patrimoine**.

La protection et la mise en valeur du patrimoine passe aussi par l'incitation à mener **des actions de rénovation** tant dans le public que dans le privé, et que ce soit pour des bâtiments ayant un caractère particulier ou des constructions d'un intérêt moindre sur le plan architectural, mais participant à un ensemble patrimonial urbain dont il faut préserver la cohérence.

Le patrimoine naturel, d'une grande qualité paysagère et environnementale, constitue un atout majeur pour la commune. Sa valorisation et sa protection doivent se poursuivre.

Le territoire communal, en lien avec les communes voisines, offre un grand nombre d'itinéraires de promenade. La préservation et le développement des **liaisons douces**, support de cheminements quotidiens et de ballades, seront poursuivis.

Le territoire communal participe pleinement au paysage de la vallée de la Rance, et offre des points de vue remarquables sur le grand paysage. Points de vue emblématiques de l'identité communale, ils seront préservés et valorisés.

▪ Lisières paysagères autour de la ville

La ville de Pleurtuit est située au point haut du territoire communal. Son implantation, l'altération de la trame bocagère et son développement urbain la rendent très visible. Les franges urbaines sont visuellement très présentes dans le paysage du plateau.

Outre l'amélioration de l'existant, des opérations de préverdissement pourront être mises en place en amont des futures opérations d'aménagement pour assurer une transition verte entre les espaces urbanisés et les champs cultivés.

▪ Les coulées vertes paysagères

Les vallons assurent des continuités vertes du cœur de la commune vers les vallées de la Rance et du Frémur. Au sein du tissu urbain, ils seront

préservés, intégrés au sein d'espaces publics. Leurs caractères naturels et paysagers devront être pris en compte

▪ **Secteur à requalifier**

Le secteur de la Gare situé à proximité du centre-ville est du fait de son emplacement, un secteur stratégique de développement. Aujourd'hui ce secteur partiellement délaissé, fait l'objet d'un projet de requalification urbaine dans le cadre de la ZAC de l'Aéroport.

▪ **Les espaces publics**

Le développement de la ville de Pleurtuit s'est réalisé à partir des axes historiques convergeant vers le centre-ville, par une succession d'opérations d'aménagement qui ont recherché leur cohérence interne, sans nécessairement apporter une structuration à l'échelle de la ville. Notamment dans le secteur nord- de la commune, où le besoin de créer une liaison structurante est-ouest se fait sentir.

L'aménagement des carrefours et des axes principaux permettrait de rendre plus lisible **la hiérarchie des voies**. Ces aménagements pourront être l'occasion de renforcer la place du vélo et le niveau de sécurité.

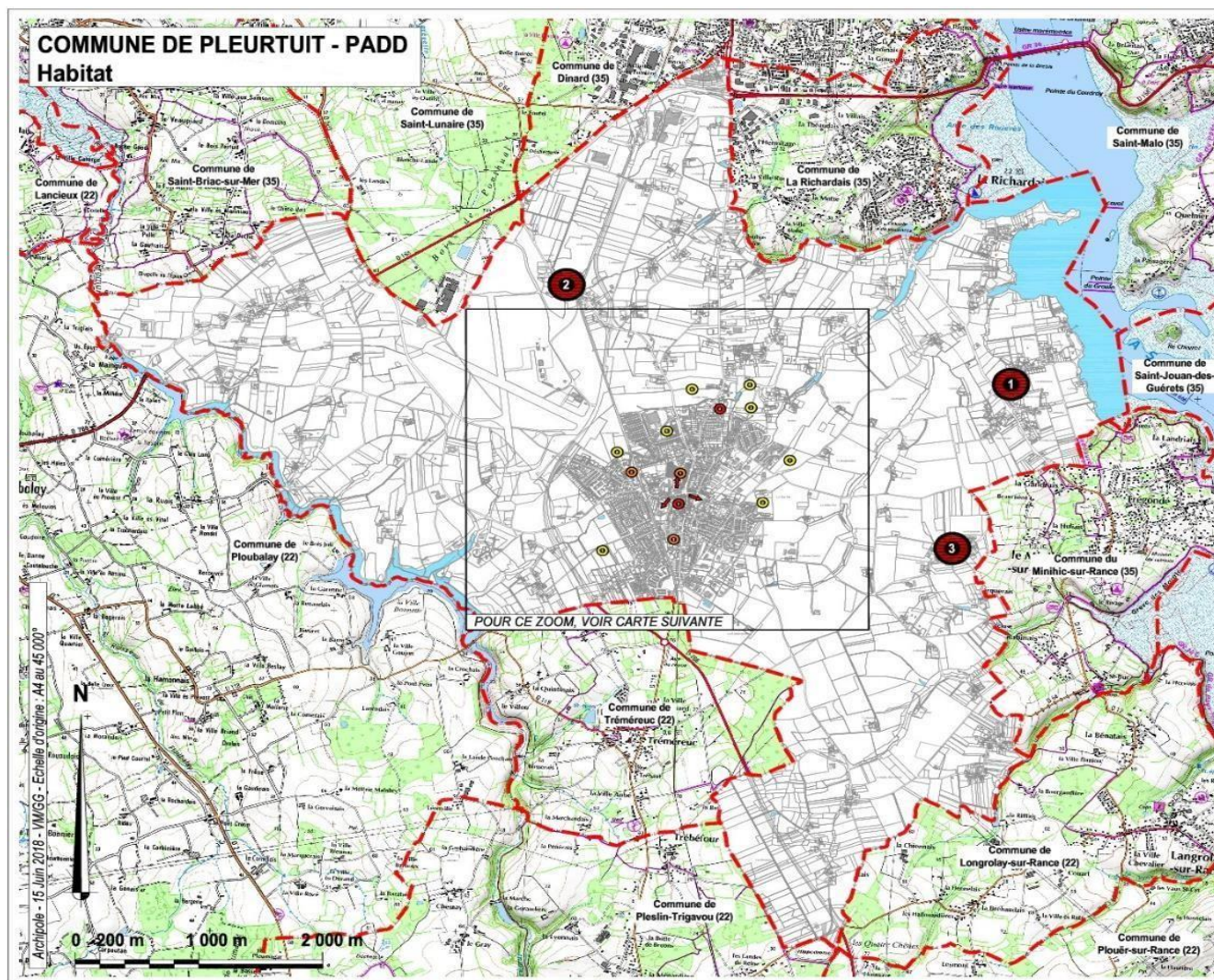
Au sein du tissu urbain, l'accès, la lisibilité des espaces verts sont confidentiels (le jardin de Westerwald, le bois de la Samsonnais...). Leur présence devra être révélée et les liaisons douces entre ces différents espaces affirmées.

▪ **Les entrées de ville**

L'entrée sud de la commune a fait l'objet ces dernières années d'une requalification marquant ainsi de façon significative la porte d'entrée dans le cœur de Pleurtuit. Ces aménagements prennent en compte les circulations douces et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. L'entrée Nord, en façade de la ZAC de l'Aéroport a fait également l'objet d'un aménagement de qualité. La perception de la ville depuis la RD 266 pourrait être renforcée notamment en améliorant la signalétique. L'entrée nord-ouest en façade du complexe sportif a également fait l'objet d'un aménagement récent et qualitatif.

Par contre, quelques voies présentent un déficit d'image, il conviendra donc de requalifier les entrées suivantes :

- **Entrée Nord, rue de Dinard**, aménagée au droit du carrefour avec les rues du Clos de l'Ouche et Joseph Brugaro, l'aménagement devra être poursuivi et permettre la requalification du carrefour avec la rue de l'Aéroport.
- **Entrée Ouest depuis la vallée du Frémur**
La route départementale n°3 assure le lien principal entre la vallée du Frémur et le cœur de la commune. La présence du bâti rend lisible l'entrée de l'agglomération, mais la voie devrait être aménagée notamment pour la sécurité des piétons et des vélos.
- **Entrée Est par la route départementale n°64**
En façade de la zone d'activités l'aménagement un recul paysager a été mis en œuvre. Un aménagement plus urbain pourrait être envisagé pour faire ralentir les usagers.



LEGENDE



Extension du Centre



Secteurs de renouvellement ou de confortement urbain

1

Le centre-ville et ses abords

2

Saint-Père / la Ville Baslé



Sites de renouvellement urbain

1

Rue de Dinard

2

La Gare / Villes Poissons (ZAC de l'Aéroport)

3

Rue des Ormeaux



Sites d'extension urbaine

1

Le Moulin de Richebois

2

Le Clos Clin

3

La Roche / Saint-Père

4

La Giraudais

5

La ZAC de l'Aéroport

6

La Ville Baslé / le Rhée

7

La Ville Rocher

8

La Belle-Croix



Villages à conforter

1

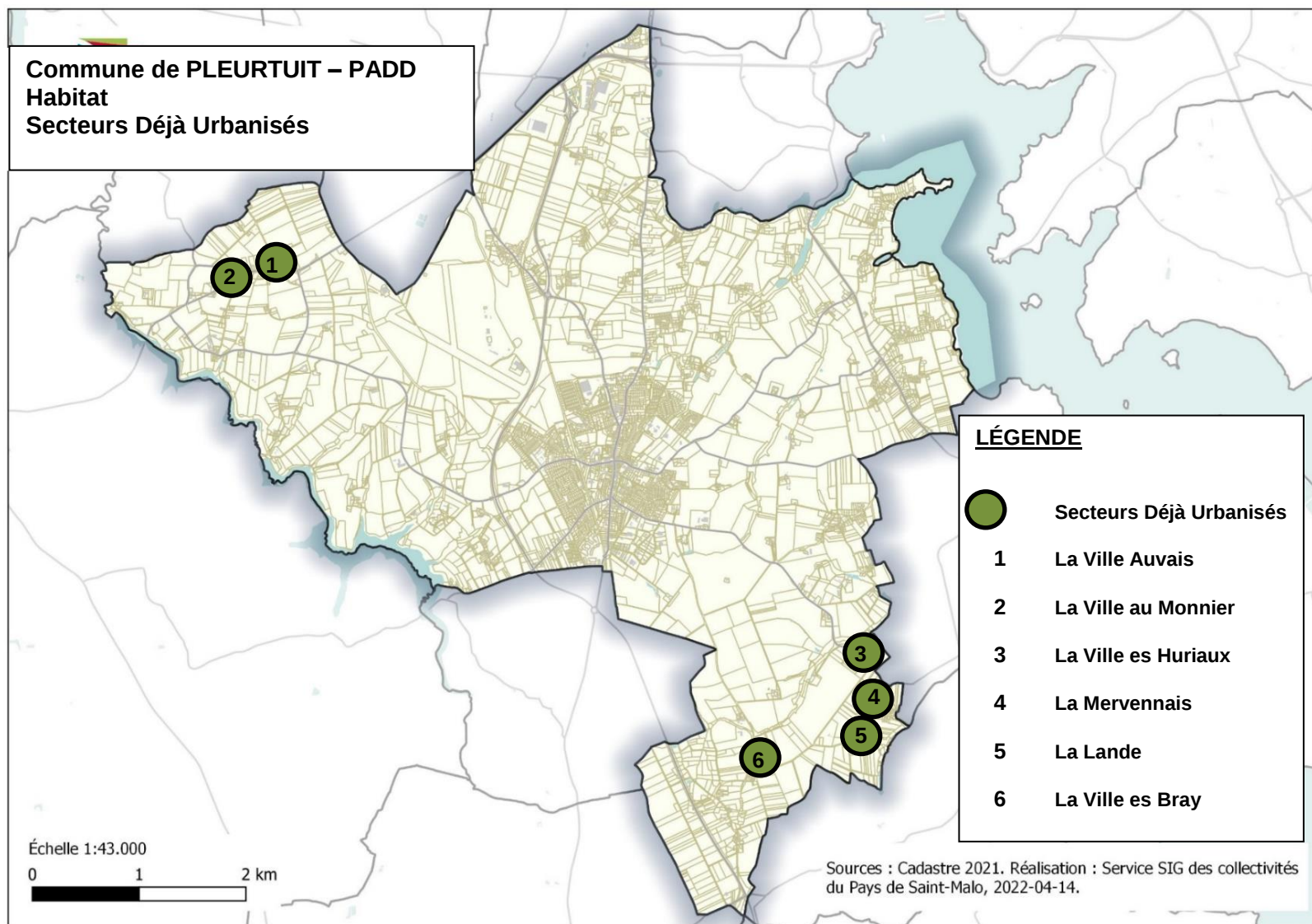
Jouvente / Saint-Antoine

2

Bourgneuf

3

Caminais, Peyronnais



HABITAT – ACCUEILLIR ET INTEGRER LES NOUVEAUX HABITANTS

1. OBJECTIFS

L'objectif de la politique d'habitat de Pleurtuit est d'offrir des conditions de logement accessible à tous, d'organiser la mixité sociale et de permettre un parcours résidentiel adapté aux évolutions familiales. Elle doit garantir l'équilibre dans l'utilisation des espaces et une diversité de l'habitat.

Depuis 1968, Pleurtuit connaît une progression, tant en population qu'en logements, avec un ralentissement sur la période 1990-1999, et une reprise forte depuis 1999 et qui s'est même accélérée depuis 2007. La commune souhaite pour les prochaines années avoir **une progression démographique maîtrisée**, c'est-à-dire de poursuivre l'accueil de nouvelles populations à un taux de croissance annuel de 2 sur la période 2018-2032, soit un taux inférieur à celui de la période la plus récente 2006-2012 qui est de 2,8.

L'accueil de nouvelles populations doit être poursuivi en développant un urbanisme attractif, qualitatif et diversifié. La commune s'inscrit dans une politique raisonnée d'urbanisation équilibrée entre renouvellement urbain et développement.

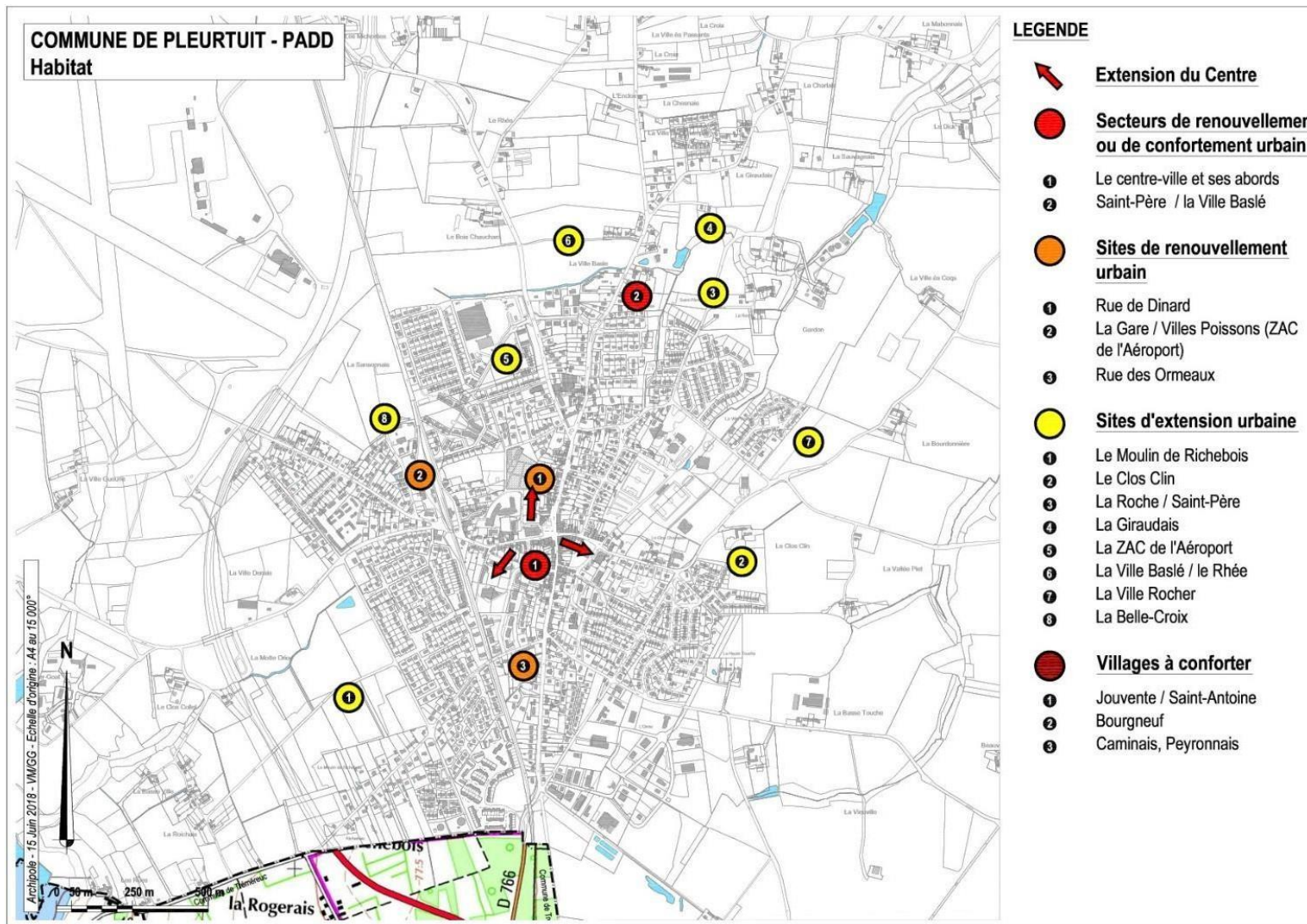
POUR LIMITER LA CONSOMMATION DES TERRES AGRO-NATURELLES, le PADD fixe pour la période 2018-2032 (14 ans) une limite de **45 hectares** de zones à urbaniser en extensions dédiées à l'habitat et aux équipements. Le PADD se donne pour objectif de respecter une densité moyenne minimale de **31 logements à l'hectare** pour l'ensemble des nouvelles opérations. Des densités minimales seront précisées pour chacune de ces nouvelles opérations pour assurer le respect de cet objectif.

Par ailleurs, le PADD se donne pour objectif **une production minimale de 30% de logements sociaux** (libre choix de répartition PLUS/PLAI/PSLA) pour toute opération de 5 logements et plus.

C'est par une maîtrise de son développement associée à une densité volontaire et pondérée favorisant la mixité, que peut être évité l'étalement urbain. La densité est une façon de faire de la ville un lieu d'échanges et de rencontres, la volonté étant d'aménager et de penser des formes urbaines qui offrent à tous une liberté de choix pour ce qui est du statut d'occupation mais aussi du type de logements et de localisation.

Comme commune littorale, Pleurtuit se donne pour objectif de limiter l'urbanisation le long de la Rance et de ne développer des extensions urbaines qu'autour des pôles urbains constitués.

Ainsi, les principaux secteurs d'habitat se développeront dans et autour de la ville de Pleurtuit. Toutefois, les villages pourront se conforter,



Pour poursuivre cette démarche, il convient de :

- **conforter et densifier l'urbanisation existante, et renforcer le centre-ville** (renouvellement urbain dans et autour du centre etnotamment en direction du cimetière...),
- **proposer des secteurs d'habitat suffisants et diversifiés**, notamment pour répondre à la demande prévisible d'une population âgée et à des foyers ayant des revenus modestes (taille des logements, accessibilité...) et tenir compte des parcours résidentiels,
- **poursuivre la politique de création de logements sociaux**, en assurant une bonne répartition géographique,
- **maîtriser le coût du foncier** en proposant des secteurs de développement et permettre ainsi une offre optimale et une maîtrise foncière adaptée,
- **prendre en compte les formes urbaines existantes et les bâtiments patrimoniaux**,
- **améliorer la sécurité routière** à travers les projets de renouvellement urbain et intégrer cette problématique dans les nouvelles opérations d'urbanisme,
- **engager une politique de résorption des quelques habitats indignes ou insalubres** et offrir la possibilité du changement dedestination pour les bâtiments situés dans le secteur rural et en particulier pour ceux ayant un caractère patrimonial.

Les projets d'aménagement doivent intégrer d'une part, les évolutions sociologiques et d'autre part, la gestion des équilibres de quartier permettant le maintien de liens sociaux entre publics différents. Il est donc nécessaire de prendre en compte les besoins spécifiques des populations : les jeunes, familles, personnes âgées, personnes en situation de handicap.

Le positionnement des zones constructibles nouvelles à vocation d'habitat ne répondra pas simplement à une logique de surface de terrains nus à urbaniser, mais préservera également l'équilibre entre les territoires naturels à préserver ou à conforter et les secteurs de développement.

Les principales zones à urbaniser se répartissent de façon équilibrée par rapport au centre-ville, de façon à maintenir la vitalité du centre.

Changement climatique – S'inscrire dans la transition énergétique :

La diminution de la consommation des énergies fossiles et la limitation des rejets de gaz à effet de serre est un enjeu majeur dans lequel s'inscrit la commune de Pleurtuit. Ceci s'applique à l'ensemble du territoire. En ce qui concerne le domaine de l'habitat, il s'agit de favoriser la réhabilitation énergétique des habitats existants, en promouvant la construction des bâtiments à basse consommation et à énergie positive, en promouvant le recours aux énergies renouvelables (solaire, bois...).

2. ACTIONS

Le centre historique se déploie en suivant les 4 axes cardinaux à partir du parvis de l'église. La **priorité donnée au renouvellement/confortement urbain**, concerne en premier lieu le centre-ville et ses abords, mais également le secteur de Saint-Père / la Ville Baslé qui conserve des potentialités d'urbanisation.

Des **sites de renouvellement urbain** ont également été identifiés. En particulier, il existe au nord de l'église un site densifiable, entre la **rue de Dinard** et le cimetière, qui permettrait d'étoffer le centre-ville. Secteur stratégique par sa localisation, l'objectif est de conforter le centre-ville avec une programmation principalement tournée vers le logement, mais qui pourrait étendre sa programmation vers du commerce, service, équipement... La typologie, dense, devra assurer une greffe urbaine avec le centre-ville.

Autour de **l'ancienne gare**, plusieurs bâtiments (dont ceux anciennement liés aux services techniques de la ville) sont en friches ou en perte de vitesse. Une partie est incluse dans le périmètre de la ZAC de l'Aéroport. Le petit bois de conifères à Villes Poissons dans la ZAC pourra également conforter ce quartier.

Plus au sud, il existe **rue des Ormeaux** un terrain vacant à côté de l'ancienne école qui constitue un potentiel de renouvellement urbain. Plusieurs petits secteurs pouvant faire l'objet d'une **densification urbaine** ont été repérés. Ils seront pris en compte dans le cadre du PLU, afin de favoriser les possibilités de renforcer le tissu urbain existant.

Les extensions urbaines viennent compléter ce dispositif pour permettre l'accueil de nouveaux habitants, tout en tenant compte de la coupure physique que constitue la RD 266 et des cours d'eau formant des limites d'urbanisation. Ces extensions sont réparties de façon équilibrée par rapport au centre. Il s'agit d'affirmer la position et le rôle du centre-ville comme élément pivot de la vie sociale de la ville. La construction de nouveaux secteurs d'habitat au sud a pour but de favoriser la vitalité des commerces/services et équipements dans et autour du centre-ville. Par ailleurs, cette répartition homogène des extensions urbaines en périphérie apportera également de façon équilibrée une dynamique aux quartiers qu'elles jouxteront. Enfin, chacun des secteurs choisis répond à un enjeu local, structurant à l'échelle de la ville :

- Ainsi l'extension à l'est autour de **la Ville Rocher** (y compris près du ruisseau) **et du Clos Clin** vise à rapprocher ce nouveau secteur d'habitat du pôle d'équipements.
- Au sud-ouest sur le secteur du **Moulin de Richebois**, l'objectif est de participer à la requalification de la rue Henri Guillaumet (en voie inter-quartiers) et de l'entrée de ville rue du Moulin de Richebois.
- Au nord, la priorité est de finaliser la **ZAC de l'Aéroport** qui viendra compléter l'urbanisation de ce secteur. Le développement sur le secteur de **la Belle-Croix** vient compléter le renouvellement urbain des anciens services techniques. L'urbanisation des secteurs de **la Roche, de Saint-Père, de la Giraudais et de la Ville Baslé / le Rhée** permettra de créer une voie structurante au nord.

Par ailleurs, les futures opérations d'urbanisme devront tout particulièrement prendre en compte, au cours de l'élaboration de leur projet, la **dimension du Développement Durable**, tant dans les principes d'aménagement retenus que dans la conception des bâtiments. En particulier, il s'agit de promouvoir une **politique de réduction de la consommation d'énergie et de la production d'énergie renouvelable pour les bâtiments** communaux existants ou futurs, et d'inciter tous les projets privés de faire de même.

Pour les opérations groupées, les possibilités d'implanter des réseaux de chaleur pourront être étudiées.

Des actions seront promues vers l'habitat existant : diagnostic énergétique, instruction favorisant la réhabilitation énergétique.

Pour conforter les villages (Jouvente/Saint-Antoine, Bourgneuf et Caminais Peyronnais), les constructions sont autorisées dans les cœurs d'ilots et les dents creuses. De plus, sur Jouvente/Saint-Antoine les constructions sont également autorisées en limite du village pour renforcer la lecture de la limite urbaine.

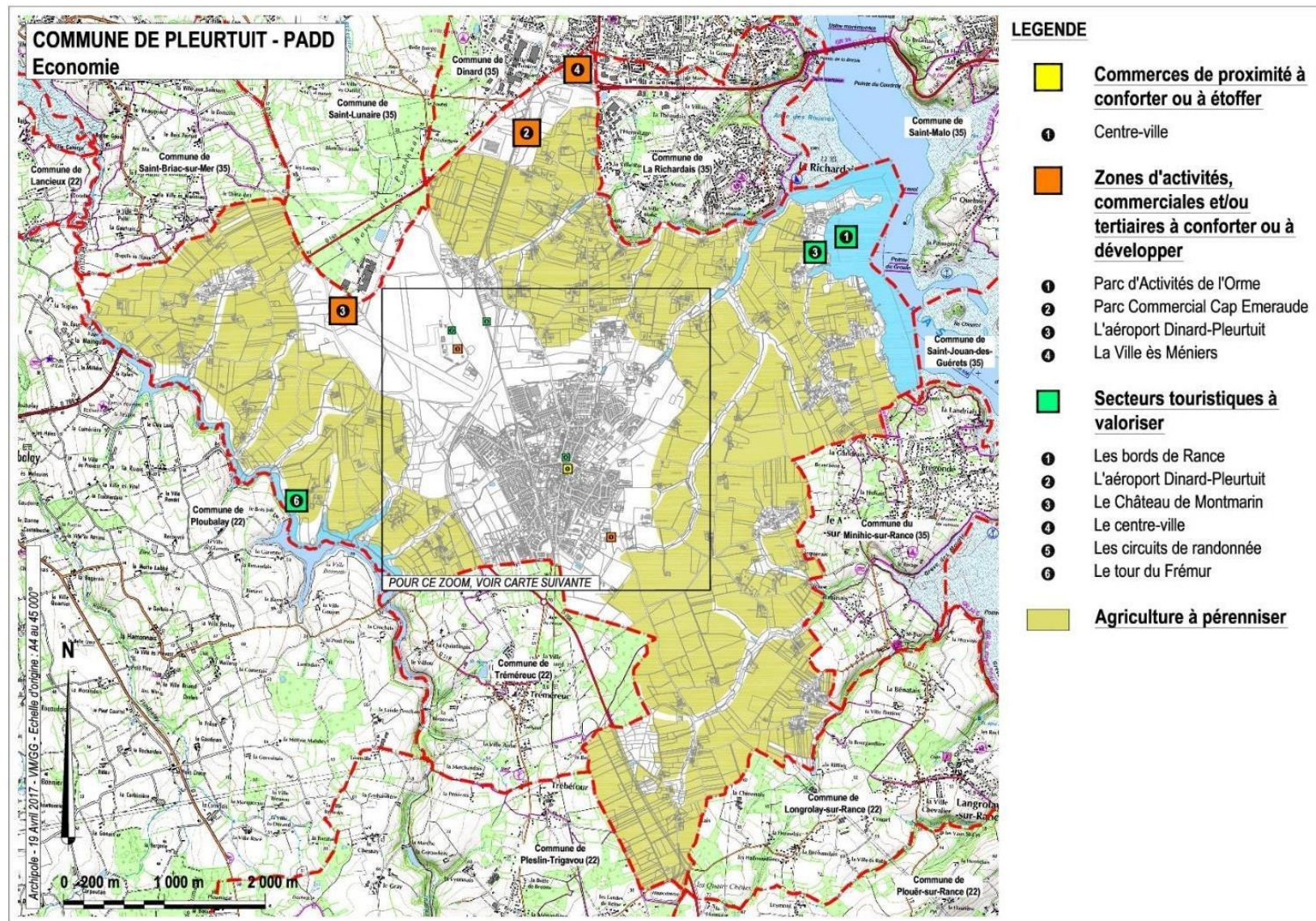
Permettre la densification des secteurs déjà urbanisés repérés par le SCOT dont la modification a été approuvée le 06 mars 2020 : La Mervennais, la Lande, La Ville Auvais, La Ville es Bray, La Ville au Monnier, la Ville es Huriaux.

Les projets d'aménagement contribueront à :

- **Conserver** le bâti central et péricentral de qualité et **la cohérence urbaine**.
- **Reconquérir des friches urbaines**.
- **Etoffer le centre-ville**, en conservant sa convivialité.
- **Renforcer la cohérence des villages**.
- **Densifier les secteurs déjà urbanisés en assurant une bonne intégration paysagère et en respectant les caractéristiques du bâti du secteur**.

A travers ces actions, la commune s'engage dans une politique de maîtrise de l'urbanisation qui vise à limiter la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières et contrôler l'urbanisation des bords de Rance, notamment par :

- **la priorité donnée au renouvellement urbain dans la définition des zones à urbaniser,**
- **la définition d'une densité minimale pour les futures opérations,**
- ...



ACCUEIL ECONOMIQUE –

FAVORISER LE DYNAMISME ECONOMIQUE ET COMMERCIAL

1. OBJECTIFS

Sur le plan économique, l'objectif est de participer à **doter l'entité Dinard/Pleurtuit/la Richardais à un niveau d'accueil économique en rapport avec son statut de Pôle structurant**. Sur le plan commercial, le Parc Cap Emeraude venu compléter celui de la Ville ès Ménières ya récemment participé et permet de répondre en grande partie aux besoins des prochaines années.

Il s'agit également de tirer profit du positionnement de Pleurtuit, « *entre Rance et Frémur* », mais aussi entre Dinard et Dinan, de son attractivité touristique, et de la présence de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit comme équipement intercommunal.

La ville de Pleurtuit souhaite garantir sur son territoire la pérennité de ses activités et assurer le développement, pour **maintenir son rôle au sein de la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude et du Pays de Saint-Malo, dans le respect de la loi littoral**.

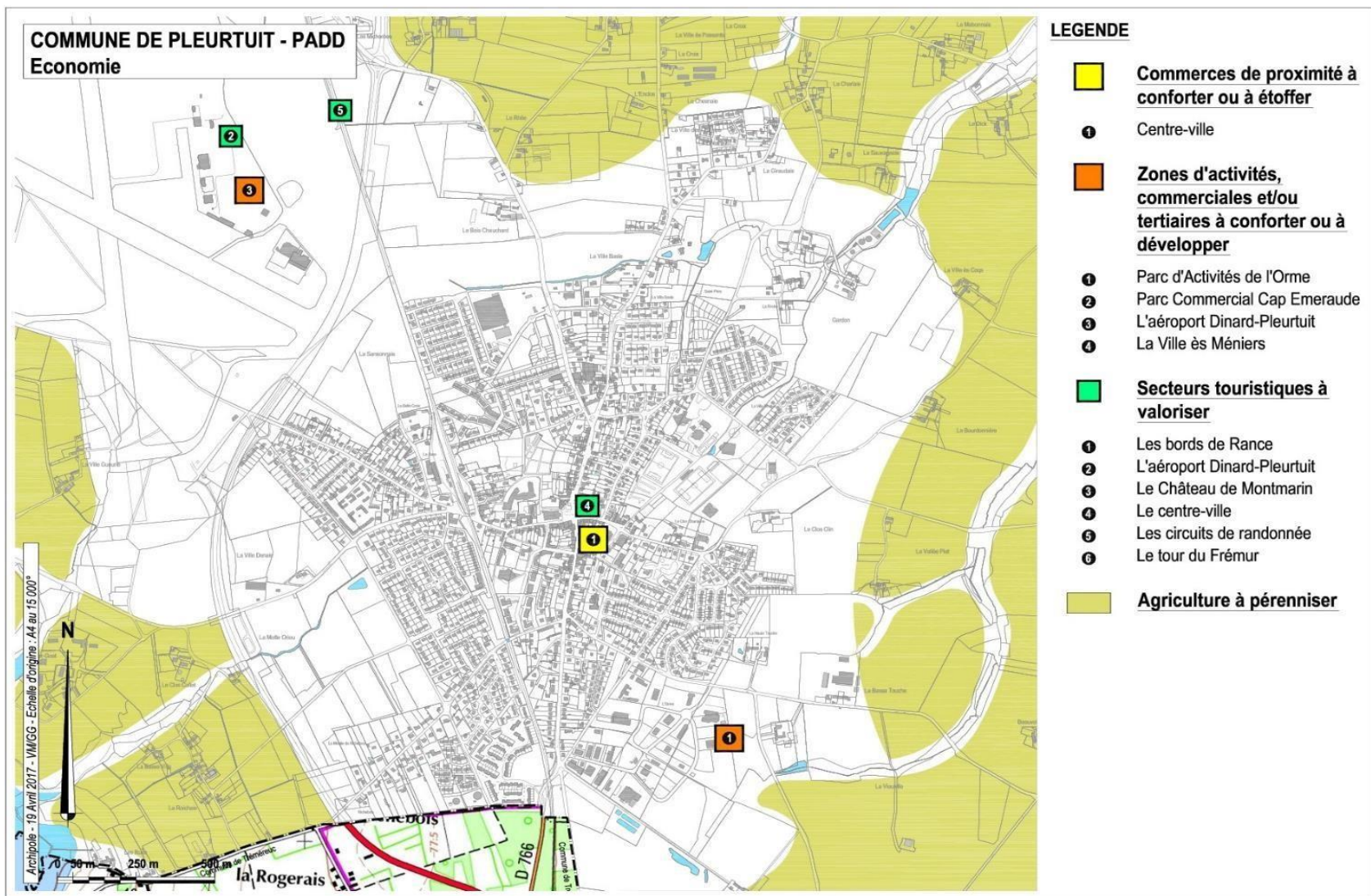
L'objectif est de :

- **renforcer le dynamisme commercial du centre-ville,**
- **conforter les pôles de commerces/tertiaires existants** (la Ville ès Ménières, Cap Emeraude...),
- **poursuivre le développement économique** (le parc d'activités de l'Orme, autour de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit...),
- **pérenniser l'activité agricole** qui couvre une partie importante du territoire,
- **développer l'attractivité touristique,**
- **tenir compte de la présence d'activités en milieu rural.**

Pour assurer la vitalité du commerce du centre-ville, l'objectif est d'offrir les conditions d'accueil des **commerces et services sur des secteurs situés en extension de l'armature commerciale du centre-ville**, afin d'assurer leur intégration et leur compatibilité avec le quartier environnant. Il s'agit également de trouver un équilibre et une complémentarité entre la zone commerciale en entrée nord de Pleurtuit sur Clos de l'Ouche et le commerce du centre-ville de Pleurtuit.

Pleurtuit possède sur son territoire **des atouts touristiques** par son accessibilité (N176/RD 266, aéroport de Dinard-Pleurtuit, la gare de Saint-Malo), son attractivité (patrimoine naturel et paysager, architectural et urbain...), le niveau de ses équipements et des offres d'hébergement (hôtels, chambres d'hôtes ou gîtes, camping...). L'objectif est de mettre en valeur et de rendre plus lisible et mieux coordonné l'ensemble de ces atouts.

Les zones d'activités et commerciales existantes devront être complétées et des extensions sont également à prévoir à court, moyen et long terme pour assurer le dynamisme dans ces domaines, et en cohérence avec le développement de Dinard/la Richardais.



L'activité agricole couvre une grande partie du territoire de la commune qui accueille de nombreux sièges d'exploitation. Cette activité doit être prise en compte en cohérence avec les choix de développement et passe par la définition d'une limite entre territoire urbain et espace agro-naturel, en concertation avec les différents acteurs concernés. Le développement devra notamment prendre en compte la localisation des sites d'exploitations agricoles afin de ne pas les fragiliser.

POUR LIMITER LA CONSOMMATION DES TERRES AGRO-NATURELLES, le PADD se fixe pour objectif sur la période 2018-2032 (14 ans), de donner la priorité au confortement des zones économiques aménagées, et de **se limiter à 4 hectares de nouvelles zones d'extension urbaine dédiées à de l'activité ou du commerce.**

2. ACTIONS

▪ Commerces de proximité à conforter ou à étoffer :

- LE CENTRE-VILLE centre historique : renforcer la dynamique commerciale, développer le commerce de proximité et de service, avec des actions d'accompagnement en travaillant sur l'accessibilité, l'aménagement des espaces publics, le stationnement, le développement de services et de bureaux notamment dans des opérations de renouvellement urbain...

▪ Zones d'activités, commerciales et/ou tertiaires à conforter ou à développer :

- LE PARC D'ACTIVITÉS DE L'ORME : principalement à vocation artisanale, ce parc d'activités est le seul situé dans la ville ; son développement permet d'optimiser les déplacements domicile/travail, et doit tenir compte des éléments naturels environnant (bois, zones humides, cours d'eau).
- LE PARC COMMERCIAL CAP EMERAUDE : il s'agit de poursuivre l'urbanisation de ce secteur qui a une vocation mixte, commerciale et activités (tertiaires...)..
- L'AEROPORT DINARD-PLEURTUIT : sur le site de l'aéroport, il s'agit de développer l'activité propre à l'aéroport, mais également les activités qui lui sont associées comme sur la zone d'activités aéroportuaires située sur la commune de Saint-Lunaire et en partie sur Pleurtuit.
- LA VILLE ES MENIERS : l'objectif est d'offrir une petite extension au secteur de la Ville ès Méniers.

▪ L'activité agricole :

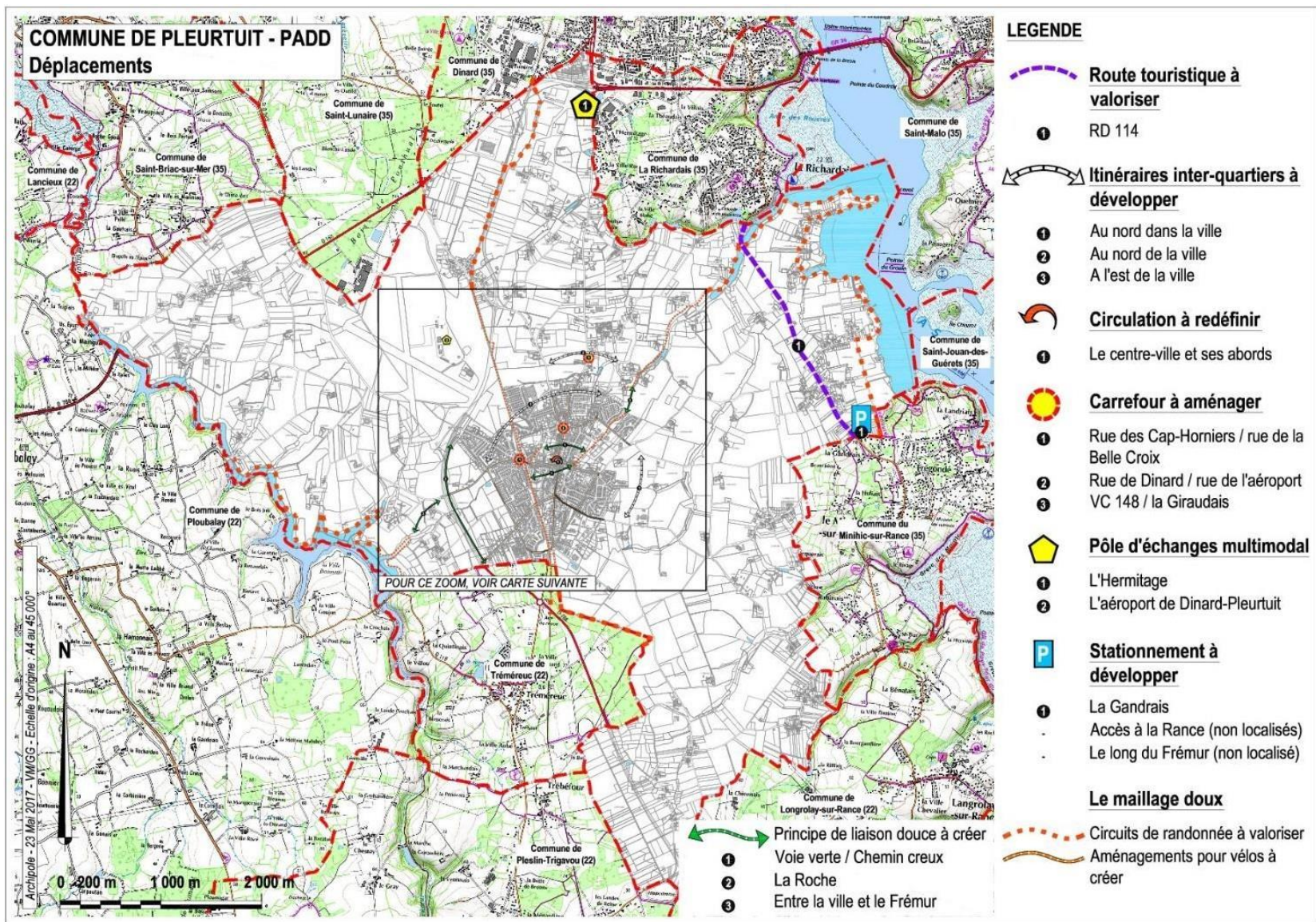
- Il s'agit de créer les conditions favorables au maintien de l'activité agricole. Cela passe par une maîtrise du développement urbain en donnant priorité au renouvellement urbain, et en augmentant la densité sur les futures opérations. Cela passe aussi par une politique de veille foncière visant à conforter et mieux structurer les activités existantes.
- L'est de la commune dispose d'un potentiel de haute qualité des sols ; ce potentiel est à protéger pour préserver la qualité agronomique des sols.

▪ **Secteurs touristiques :**

- Les actions en faveur du développement touristique doivent s'appuyer sur les nombreux atouts présents sur le territoire. La politique déjà active dans ce domaine doit se poursuivre notamment par le développement d'animation, la poursuite de la mise en valeur des espaces publics et du patrimoine, et l'amélioration des parcours touristiques notamment ceux en lien avec la trame verte et bleue. En particulier, la relation de Pleurtuit vers la Rance doit être renforcée, et celle vers le Frémur développée, que ce soit par la création ou la mise en valeur de parcours, par l'aménagement de points d'accueil le long de la Rance et du Frémur, ou un renforcement de la signalétique. La place du vélo doit être développée que ce soit par la définition de parcours et de points d'accueil, d'aménagements sécurisés et de signalétique. Cette politique doit s'inscrire dans un schéma intercommunal. Chacune de ces actions devra prendre en compte la qualité écologique des lieux pour ne pas troubler les écosystèmes, notamment ceux liés aux Espaces Naturels Sensibles.
- Le développement de l'hébergement touristique est à encourager et pourra prendre plusieurs formes : gîtes, hébergements de plein-air...

A travers ces actions, la commune s'engage dans une politique de maîtrise de l'urbanisation qui vise à limiter la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières, notamment par :

- **Une ouverture des zones d'activités à urbaniser en cohérence avec les études menées par la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude et le Pays de Saint-Malo.**
- **La volonté d'optimiser le foncier des zones d'activités et commerciales existantes.**
- **Une maîtrise des ouvertures à l'urbanisation par un classement approprié.**
- ...



LES DEPLACEMENTS

ASSURER LA MOBILITE POUR TOUS

1. OBJECTIFS

La croissance démographique observée à l'échelle du Pays de Saint-Malo, de la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude et tout particulièrement de Pleurtuit, engendre une augmentation des échanges et des flux. Ce phénomène doit être pris en compte dans les modes de transports individuels et alternatifs.

Le nouveau tracé de la RD 266 a facilité les relations entre Pleurtuit et les métropoles de Dinard/Saint-Malo/Dinan. Il offre une alternative pour le flux de transit au passage obligé par le centre-ville de Pleurtuit, décongestionnant de ce fait les principales entrées de ville et le centre-ville, surtout aux heures de pointe, et l'été pendant la saison touristique. Cependant, les conséquences dans l'organisation urbaine de la ville n'ont pas encore été toutes intégrées (hiérarchisation des entrées de ville nord, traitement de carrefours...).

L'organisation viaire de la ville offre deux aspects : le sud dispose de voies inter-quartiers dont la hiérarchisation gagnerait à être rendue plus lisible ; le nord a un déficit de voies transversales est-ouest entre quartiers, créant un effet de rabattement par défaut sur les entrées de ville nord et vers le centre-ville.

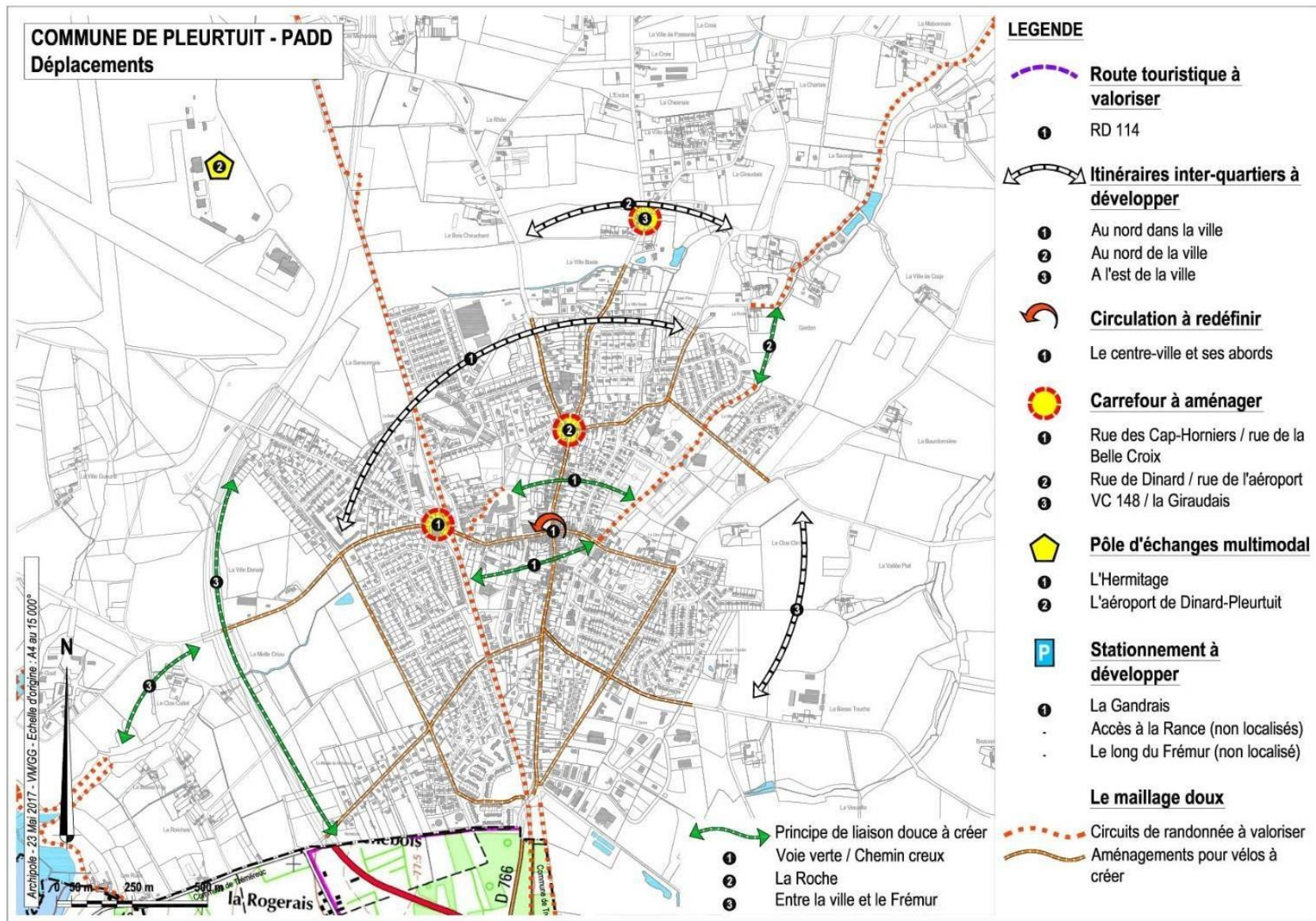
Le développement de la ville doit se conjuguer avec une **amélioration de la circulation et la garantie de la mobilité pour tous**. Répondre au développement urbain et aux besoins en déplacements passe par des connexions routières permettant à tout habitant d'accéder aux principaux commerces, équipements et services. L'enjeu est de conforter le maillage existant sur le territoire et à l'échelle de la ville.

Cette réflexion doit également conduire à **renforcer le niveau de sécurité** pour l'ensemble des usagers et à rendre la ville accessible à tous, notamment aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

Le centre historique s'articule autour de l'église vers laquelle convergent les différentes entrées de ville, créant, surtout aux heures de pointe, des effets d'engorgement. L'objectif est de **mieux définir la circulation dans et autour du centre-ville** de façon à améliorer le fonctionnement urbain. Il s'agit également d'**offrir une alternative au passage par les entrées de ville nord et le centre-ville**, pour les véhicules empruntant un itinéraire est-ouest au nord de la ville.

La vocation touristique de la RD 114 comme « route des bords de Rance » est à développer dans sa relation à la Rance, mais aussi en direction de Pleurtuit, ces deux entités restant peu identifiables depuis la voie.

L'offre de stationnement est globalement satisfaisante. Les stationnements proches du centre-ville sont toutefois sous utilisés car non perçus depuis le centre. L'objectif est de **faciliter l'usage des aires de stationnement** existant autour du centre-ville ainsi qu'aux abords des équipements et / ou pôle de proximité, en ayant pour objectif de favoriser la mutualisation des usages pour adapter la création d'aires de stationnement aux besoins.



L'accès automobile aux bords de Rance et aux cales de Mont-Marin, Jouvente, et le Poriou, (326 mouillages) étant compliqué, peu lisible et présentant des difficultés de circulation, voire de sécurité (traversée piétonne, demi-tours...), l'objectif est d'offrir du stationnement aménagé, intégré dans son environnement et à proximité de la Rance pour faciliter son usage et éviter un stationnement « sauvage ».

Le trafic sur la RD 168 est important et particulièrement dense pendant les périodes touristiques. La Ville au Monnier est traversée par la départementale, ce qui engendre des problèmes de sécurité, de traversée piétonne et de nuisance sonore. L'enjeu est de créer un aménagement qui permette de réduire les nuisances et de renforcer le niveau de sécurité.

Le **réseau de transports partagés** doit également être favorisé par le développement de l'usage des lignes de cars et du co-voiturage de type multimodale afin notamment d'améliorer les déplacements domicile / travail en lien avec la politique communautaire. Ces modes de transport offrent une alternative à l'usage de la voiture individuelle carbonée et permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

La commune a également pour objectif de **renforcer son maillage de liaisons douces** pour apporter plus de cohérence aux tronçons existants, améliorer l'accessibilité des quartiers au centre-ville et à ses commerces, aux équipements et aux secteurs d'activités, et développer les itinéraires cyclables pour offrir une alternative à l'usage de la voiture et contribuer à lutter contre le réchauffement climatique. Les usages visés sont multiples : déplacements quotidiens, promenades, tourisme. La voie verte et le chemin creux le long du pôle d'équipements constituent l'armature des liaisons douces à la fois dans la ville et vers le milieu rural, et la Rance.

Les aménagements réalisés pour renforcer le rapport entre la ville et le secteur rural doivent être poursuivis, que ce soit en direction de la Rance ou le long de la voie verte, mais aussi par la définition de nouveaux itinéraires en direction du Frémur. De même, les itinéraires doux en secteur rural sont à encourager, que ce soit en direction des villages et hameaux ou vers les communes environnantes.

Un des objectifs est de faciliter l'accès à la Rance dans l'esprit de la loi littoral et notamment au chemin de Grande Randonnée, le GR 34 de « Pays Tour du Poudouvre ».

2. ACTIONS

Dans tous les modes de transports, la **sécurité** devra être prise en compte dès la conception des projets d'infrastructures et se poursuivre tout au long des études, jusqu'aux projets d'aménagements. Cette préoccupation doit être mise en œuvre à toutes les échelles du territoire.

▪ Transports individuels

La « Route des bords de Rance » (RD 114) constitue un accès à Pleurtuit et à la Rance mal identifié. Un travail sur la signalétique ou certains aménagements de carrefours permettraient de faciliter la perception de la Rance et de Pleurtuit.

Pour le long terme et afin d'anticiper l'organisation urbaine future à l'est de la ville, une voie inter-quartiers devra être réalisée entre la rue Jacques Cartier et la rue du Pré de la Roche ; une construction qui ferait obstacle à ce projet est interdite.

Afin d'améliorer les relations est-ouest entre les quartiers nord de la ville, plusieurs actions pourront être menées :

- reconstituer un ou des itinéraires dans les quartiers existants, par la création de voies dans les maillons manquant, ou par l'aménagement de voies existantes pour qu'elles puissent jouer un rôle de voie inter-quartiers (rue Joseph Brugaro vers la rue du Gardon (VC 101)...),
- anticiper dans le cadre de nouvelles opérations, l'aménagement d'une voie inter-quartier est-ouest qui permettra de raccorder la rue du Gardon (VC 101) à la rue de la Ville Baslé (VC 148), et à la rue de l'Aéroport (RD 64).

L'amélioration de la circulation dans le centre-ville passe par une réorganisation des déplacements. Des actions pourront être menées dans le cadre d'aménagements des voies d'accès au centre-ville, et par la définition d'itinéraires alternatifs autour du centre.

Plusieurs carrefours ou portions de voies posent des difficultés de fonctionnement et devront faire l'objet d'un aménagement.

- Rue des Cap-Horniers / rue de la Belle Croix, qui marque l'entrée du centre-ville par l'ouest et l'accès à la voie verte ;
- Rue de Dinard / rue de l'Aéroport, la rue de l'Aéroport prenant le dessus sur la rue de Dinard depuis la création du nouveau tracé de la RD 266 et l'aménagement du rond-point de Bourgneuf ; ce carrefour doit également prendre en compte l'arrivée de la rue Saint-Père qui participe aux relations est-ouest entre quartiers ;
- VC 148 / la Giraudais, pour améliorer la circulation et anticiper la création d'une voie inter-quartiers est-ouest ;
- La RD 168 au niveau de la Ville au Monnier pour faciliter les traversées piétonnes, renforcer la sécurité et réduire les nuisances.

Ces aménagements de voies et carrefours seront l'occasion d'améliorer la sécurité et de penser la place du vélo. Ils devront également prendre en compte le passage des engins agricoles en milieu urbain. Ainsi, l'aménagement d'axes privilégiés permettant le déplacement des engins agricoles sera poursuivi, et notamment en direction du Parc d'Activités de l'Orme.

▪ Transports groupés

L'utilisation des **lignes de car** est à promouvoir, en particulier dans le cadre des déplacements domicile / travail entre Pleurtuit, Dinard, Dinan et Rennes, mais aussi par la promotion du Transport A la Demande (TAD) soutenue par la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude.

L'usage de **l'aire de co-voiturage** existant sur Trémereuc au niveau du rond-point de la RD 266 et située à proximité de Pleurtuit est à encourager, notamment en invitant à utiliser la voie verte qui y conduit directement.

Ces mesures permettent de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

▪ Stationnement

Pour développer l'usage des aires de stationnement autour du centre-ville, plusieurs actions pourront être menées : améliorer la signalétique, dégager des perspectives et créer des aménagements entre le centre et les aires de stationnement...

Dans tous les cas, il ne s'agira pas de favoriser l'usage de la voiture, mais de **permettre un accès à tous** aux différents pôles attractifs de la ville. En parallèle seront réalisées les aménagements nécessaires pour offrir d'autres modes d'accès (piéton, vélos...). Le développement de l'offre en stationnement doit se faire de manière mesurée et proportionnelle aux usages dans un esprit de mutualisation.

Pour lutter contre les changements climatiques et s'inscrire dans la transition énergétique, l'implantation de bornes de recharge de véhicules électriques dans les aires de stationnement et dans les aires d'accueil de véhicules touristiques sera poursuivie. Ces bornes seront bien signalées.

La réflexion sur le stationnement vise également à promouvoir des promenades autour du Frémur, à organiser l'accueil des touristes le long de la Rance, et à gérer l'accès aux cales.

Sur la route touristique RD 114 se trouve une aire de co-voiturage non officielle mais pratiquée, située proche de la Gandrais (Minihic-sur-Rance). Son aménagement permettrait de mieux organiser son usage.

▪ Pôles d'échanges multimodaux

Pour faciliter les échanges entre les différents modes de transport (véhicules légers, cars, vélos...), un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) pourrait être créé à proximité de l'Hermitage.

De la même façon, l'aéroport de Dinard-Pleurtuit constitue déjà un PEM pour les échanges entre différents modes de transport (avions, voitures, taxis...) ; cette intermodalité pourra être améliorée et développée.

- **Déplacements doux (piéton / vélo)**

La commune dispose à travers son territoire, de **plusieurs itinéraires intercommunaux**, que ce soit pour les piétons, le vélo, mais aussi des chemins équestres, et concernent la Rance, le Frémur, la voie verte...

Afin de tisser des liens entre les bords de Rance et Pleurtuit, la liaison douce le long du ruisseau de Saint-Père pourrait être mieux signalée, rendue plus accessible, et l'itinéraire au niveau de la Roche complété.

Pour développer l'usage de la liaison douce faisant le tour du Frémur, un itinéraire doux serait à définir depuis le centre-ville. Une amélioration de la signalétique, des accès et de l'aménagement du chemin renforceraient également son usage.

La Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude a identifié dans le cadre d'un Schéma Directeur modes doux, deux axes sur Pleurtuit, l'un entre la Richardais et le Minihic-sur-Rance, et l'autre entre Pleurtuit et le Minihic-sur-Rance.

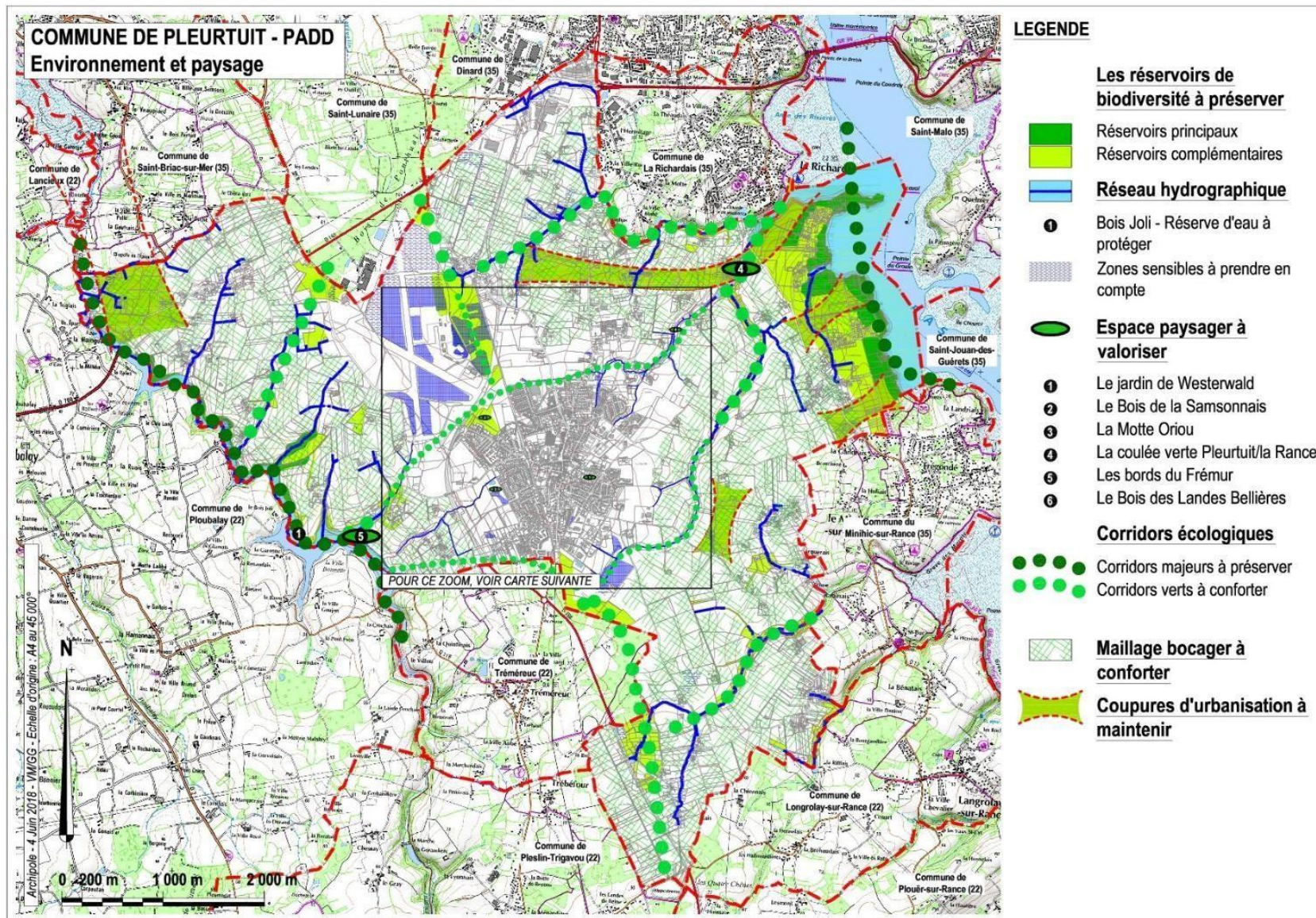
Au niveau de la ville, les déplacements piétons et cycles devront particulièrement **être sécurisés** et pris en compte dans tout type d'aménagement urbain. Les aménagements des voies existantes et futures seront autant d'occasions d'organiser le réseau de liaisons douces. En particulier et à titre d'exemple, les voies principales pourraient identifier un espace pour les vélos et ainsi constituer entre elles un véritable réseau cyclable à l'échelle de la ville.

Il s'agit ainsi de **mieux relier les différents pôles** attractifs entre eux (équipements, commerces, activités...) ainsi qu'aux quartiers d'habitation.

La voie verte et le chemin creux qui structurent les itinéraires doux dans la ville devront être mieux raccordés entre eux, notamment en offrant des jonctions au niveau du centre-ville qui fédère la vie sociale. Il faudra également favoriser les liens entre les quartiers et les deux axes doux structurants. En particulier, un nouvel itinéraire doux est à prévoir le long de la RD 266 pour relier les différents quartiers existants et futurs, et les relier au futur chemin conduisant au Frémur.

L'ensemble de ces mesures contribue à diminuer la consommation des énergies fossiles et à limiter les rejets de gaz à effet de serre.

Le déplacement doux et la mobilité durable constituent des enjeux prioritaires dans le cadre des actions menées en faveur du développement durable.



ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES – PROMOUVOIR UNE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

1. OBJECTIFS

Le territoire communal présente deux facettes, des paysages emblématiques du département, la vallée de la Rance et la vallée du Frémur, et des paysages moins exceptionnels, des paysages du quotidien, le plateau cultivé, support du développement communal. Compte tenu de la topographie de la commune, les co-visibilités sont nombreuses, de part et d'autre des vallées, mais également vers le cœur de la commune.

La trame bocagère, autrefois très dense, assurait une transition entre les espaces bâtis et la campagne. Aujourd'hui, fortement altérée par le remembrement, elle n'assure plus ce rôle. Le paysage du plateau s'est ouvert, livrant à notre regard les espaces urbanisés et les infrastructures.

La vallée de la Rance, la vallée du Frémur et les vallons de leurs affluents constituent de véritables corridors écologiques. La vallée de la Rance et sa bordure sont un réservoir majeur de biodiversité. Ce réservoir est déjà repéré dans les inventaires et programmes précédents (Natura 2000, ZNIEFF). Les petites vallées sont également repérées à ce titre. Le Frémur joue également le rôle de réservoir d'eau potable sur Bois Joli ; son bon fonctionnement doit être assuré.

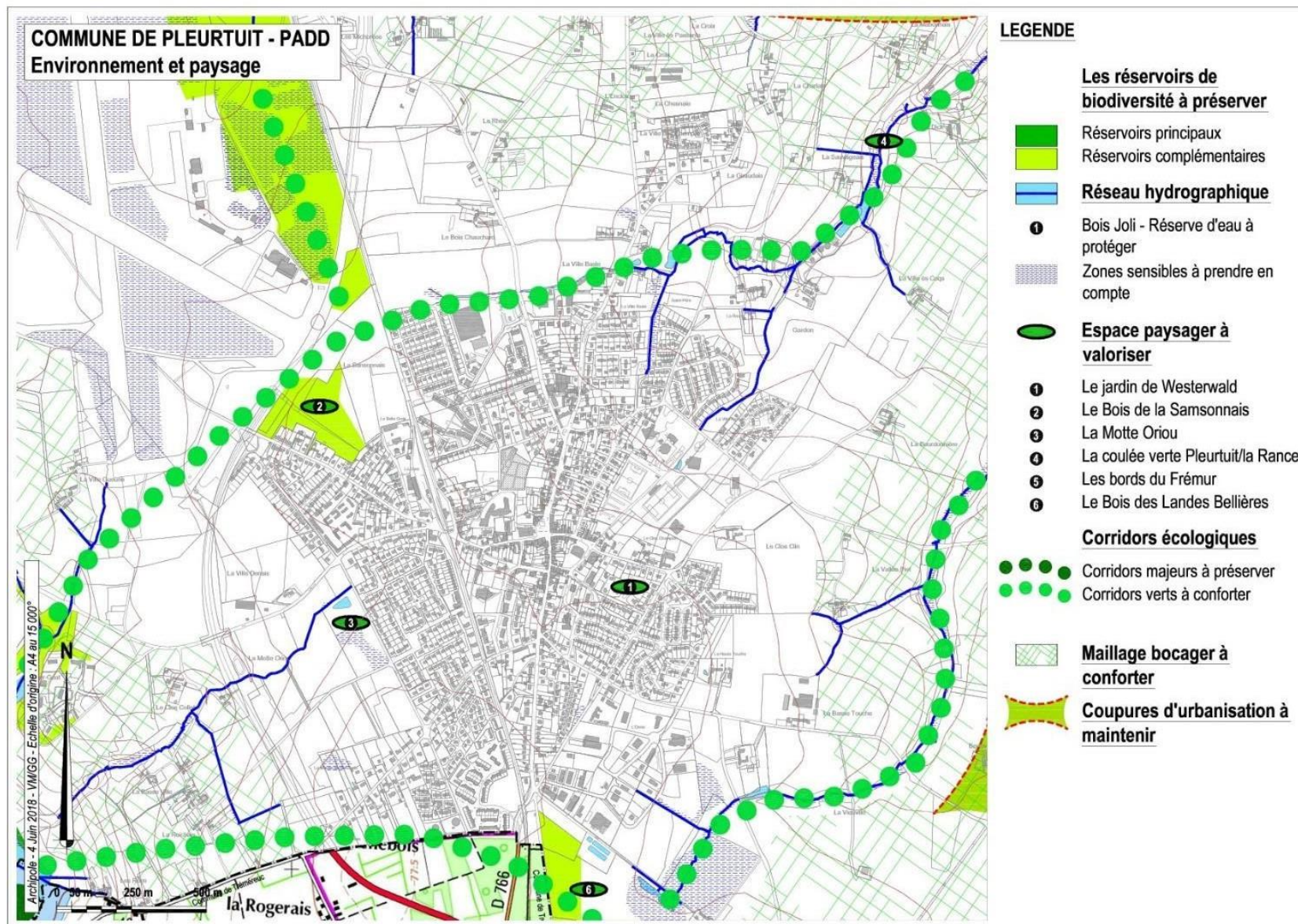
Au niveau du plateau, les routes majeures (RD 168 et RD 766), l'aéroport de Dinard-Pleurtuit, la discontinuité de la trame bocagère sont des obstacles à la circulation des espèces entre les deux corridors majeurs de la commune.

Objectifs pour la protection et la valorisation des espaces naturels et du paysage :

- Protéger les équilibres biologiques et écologiques et préserver la biodiversité, notamment dans l'esprit de la loi littoral.
- Préserver les sites et paysages et le patrimoine, en particulier le long de la frange littorale.
- Assurer la pérennité des bois et haies, en compatibilité avec les projets d'aménagement.
- Assurer la continuité des corridors écologiques, tout en préservant l'activité agricole.
- Poursuivre la valorisation de la vallée du Frémur et gérer les flux de visiteurs et les accès à la Rance et au Frémur.
- Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, notamment en ce qui concerne les activités.
- Préserver et valoriser les vallons.
- Favoriser la bonne qualité des eaux, en particulier la réserve d'eau potable du Bois Joli, protéger les masses d'eau notamment littorales, et lutter contre le gaspillage d'eau potable.
- Préserver les zones humides en concertation avec les agriculteurs et les autres utilisateurs.
- Limiter l'envasement de la Rance en luttant contre l'érosion des sols sur le bassin versant de la Rance.
- Prendre en compte le risque de submersion marine.
- Renforcer la lecture des différentes entités urbaines en définissant des coupures d'urbanisation.

- Prendre en compte les nuisances sonores, et en particulier celles liées à l'aéroport de Dinard-Pleurtuit.
- Lutter contre l'expansion des espèces invasives et des plantes fortement

allergisantes. Ces objectifs contribuent à préserver la qualité de l'eau qui est un enjeu écologique majeur.



2. ACTIONS

Pistes d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés :

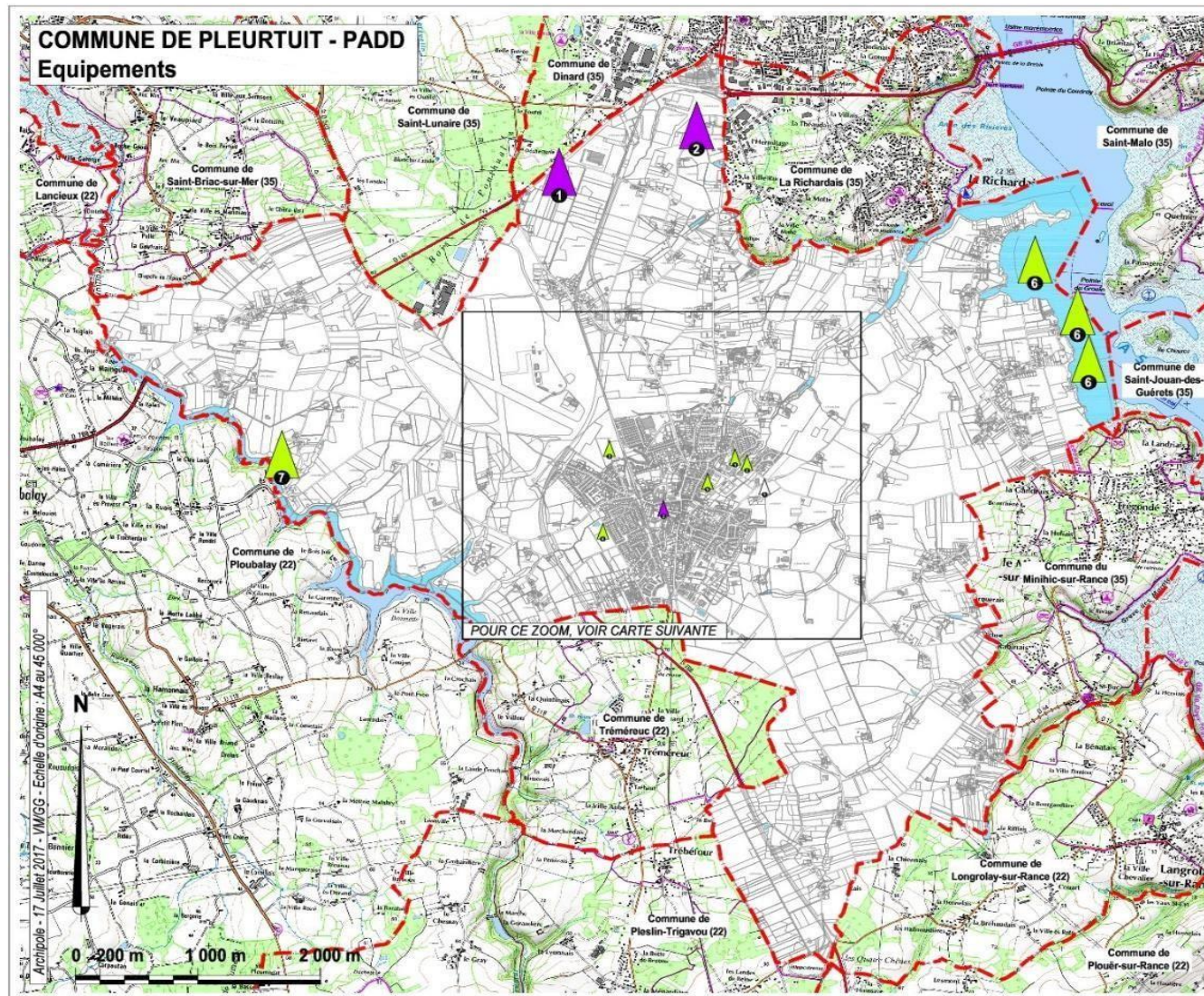
- Affiner la protection des haies et des boisements en améliorant la corrélation entre la trame des Espaces Boisés Classés, et les bois réellement existants. En complément, protéger les haies bocagères et les espaces paysagers au titre de la loi paysage, en prenant en compte les besoins propres à l'agriculture.
- Poursuivre la politique de replantation de haies bocagères ; programme Breizh Bocage en partenariat avec les agriculteurs, dans l'optique de pérenniser ou de reconstituer les corridors écologiques fragilisés et de maintenir la qualité et les caractéristiques paysagères de la commune. Cette politique doit également permettre de lutter contre le phénomène d'érosion des sols.
- Prendre en compte le milieu naturel, les cours d'eau, les vallons, les haies bocagères entrant dans la ville ou dans son environnement immédiat, et en particulier dans le cadre de projets d'aménagement.
- Intégrer l'inventaire des zones humides à la politique d'aménagement et réaliser des inventaires approfondis (étude pédologique détaillée) dans les zones à ouvrir à l'urbanisation.
- Créer une continuité écologique au niveau du plateau pour relier la vallée de la Rance à la vallée du Frémur.

L'ensemble de ces mesures doit permettre de relier les différentes entités écologiques afin de constituer une trame verte et bleue cohérente. La protection de la trame verte et bleue passe par le maintien, voire le renforcement des continuités écologiques, en garantissant le maintien de la biodiversité et de la circulation des espèces sauvages, et en favorisant la restauration des zones naturelles et des zones humides.

Parallèlement, plusieurs **coupures d'urbanisation vertes** devront être respectées entre secteurs urbanisés afin de préserver chacune des entités urbaines. Cela s'applique entre villages et hameaux (voir carte) mais aussi vis-à-vis de la ville de Pleurtuit (le long du ruisseau au niveau de la Vieuville) ou de la partie agglomérée du Minihic-sur-Rance ou de Dinard/la Richardais.

Plusieurs espaces paysagers méritent une attention particulière en terme de valorisation :

- le jardin de Westerwald notamment pour le rendre plus « visible » dans la ville,
- le bois de la Samsonnais afin de mieux le relier aux quartiers environnant et à la voie verte,
- la Motte Oriou qui pourrait jouer un rôle plus urbain,
- la coulée verte entre Pleurtuit et la Rance via le ruisseau de Saint-Père,
- les bords du Frémur pour offrir notamment une meilleure accessibilité en particulier depuis la ville,
- le bois des Landes Bellières afin de développer le lien avec la ville

**LEGENDE****Le sport et les loisirs**

①

Rue du Pré de la Roche - Salle multifonctions

②

Rue du Pré de la Roche - ALSH

③

Bois de la Samsonnais - Loisirs

④

La Motte Oriou - Eco-tourisme

⑤

Rue Jean Boyer - Camping-car

⑥

La Rance - Loisirs et notamment les trois sites de mouillage

⑦

Le Frémur - Loisirs

**Le social et la santé**

①

Mon Repos - Aire gens du voyage

②

Le Tertre Esnault - Equipement structurant

③

Rue Ransbach Baumbach

**Equipement futur**

①

Le Clos Clin

-

Secteurs en extension

-

Equipement structurant (non localisé)

EQUIPEMENTS ET SERVICES –

ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT PAR UNE OFFRE COHERENTE

1. OBJECTIFS

L'objectif pour Pleurtuit, est de participer à doter l'entité Dinard/Pleurtuit/la Richardais d'un niveau d'équipements structurant en rapport avec son statut de Pôle structurant. Le secteur de l'Hermitage, bien desservi et proche de Dinard et de la Richardais, pourrait accueillir un équipement structurant (par exemple, la reconstruction du centre hospitalier). La ville de Pleurtuit pourrait également être un lieu d'accueil compte-tenu des emprises disponibles autour de l'agglomération. La commune de Pleurtuit cherche également à mutualiser l'usage de ses équipements, avec les communes environnantes et à l'échelle communautaire.

La ville de Pleurtuit possède aujourd'hui un bon niveau d'équipements et de services. Elle conserve des possibilités de développement dédiés aux équipements. Accueillir de nouveaux habitants, c'est aussi apporter une réponse aux besoins futurs d'équipements de la population. La répartition des équipements doit conjuguer de manière harmonieuse, centralité et proximité, et permettre d'offrir un accès pour tous.

Compte tenu de l'organisation des équipements par pôles (vie sociale, culture et santé dans le centre, scolaire, sport et loisirs à l'est, sport et loisirs à l'ouest...), l'objectif est donc de **renforcer la vocation première des pôles d'équipements** et de les développer.

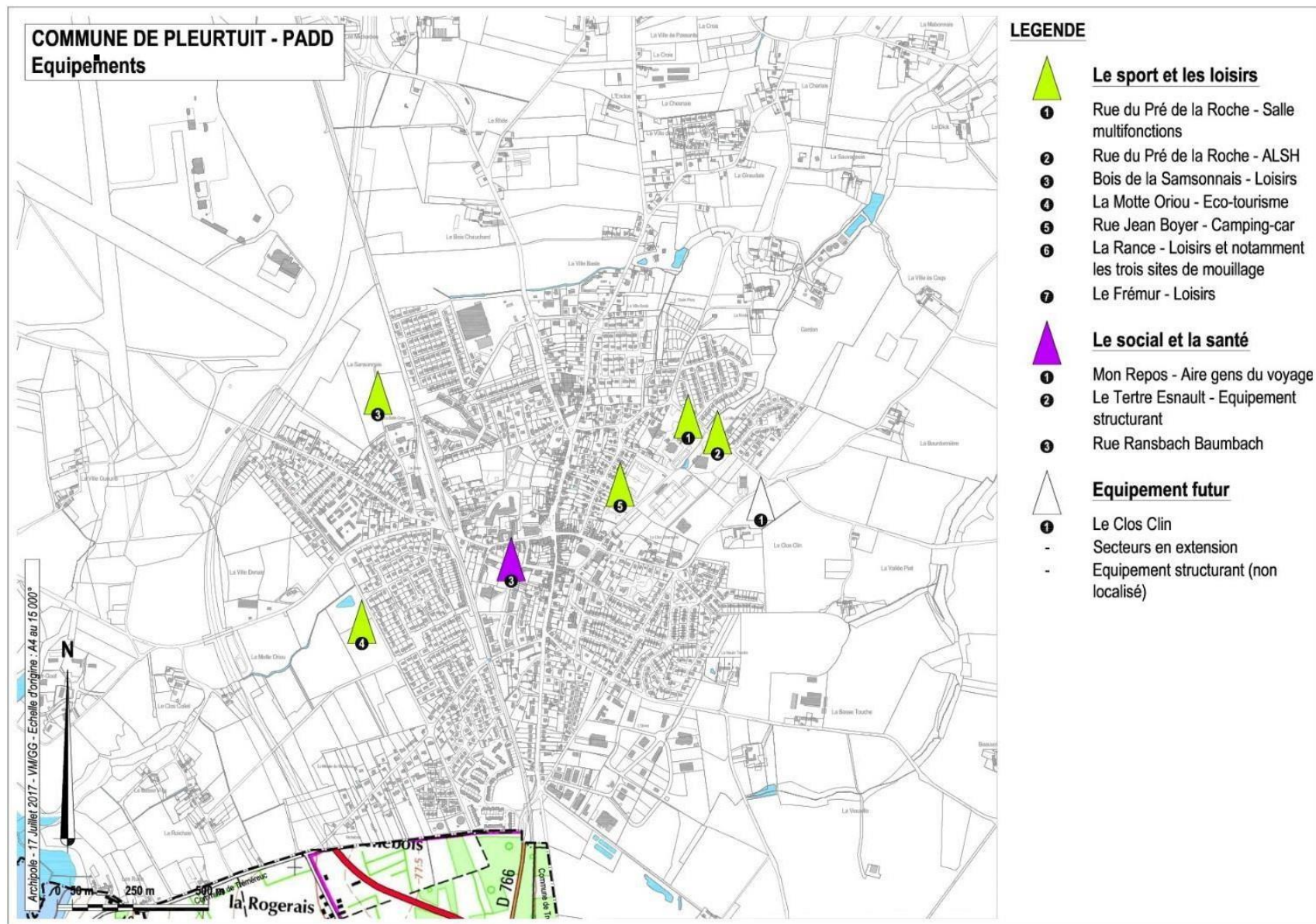
Le but pour la ville est de **développer l'aspect qualitatif des équipements** existants, en les confortant et en les modernisant, et de **créer de nouvelles structures** pour répondre aux besoins des usagers actuels et futurs.

La capacité des réseaux et de la station d'épuration devra s'adapter le cas échéant pour répondre aux besoins futurs et permettre l'accueil démographique, économique (y compris agricole) et touristique.

Par ailleurs, en vue de permettre aux différentes catégories d'usagers d'accéder à des **services de communications électroniques** performants, il convient d'assurer la cohérence des infrastructures de communication électroniques en fonction des options d'aménagement retenues. Les principales zones d'extension urbaine ainsi que les grands équipements publics ou privés seront prioritairement positionnés dans les zones desservies, facilement raccordables ou dont le raccordement est programmé.

Ces ouvertures de nouvelles zones à l'urbanisation et les opérations de renouvellement urbain en secteur urbanisé sont subordonnées à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

POUR LIMITER LA CONSOMMATION DES TERRES AGRO-NATURELLES, la commune s'engage à ce que la consommation foncière associée aux équipements et services soit déduite de l'enveloppe de consommation foncière à vocation résidentielle.



2. ACTIONS

La politique d'adaptation et de développement des équipements pour les 14 années à venir se définit selon les thèmes principaux qui suivent. La localisation des équipements reste indicative.

De même, la liste n'est pas exhaustive et ne saurait s'opposer à des projets non prévus à ce jour. Par exemple, les secteurs d'extension pourraient s'accompagner d'une offre en équipements.

▪ Le sport et les loisirs

- | | |
|----------------------------|---|
| - RUE DU PRE DE LA ROCHE | Salle multifonctions (sport/scolaire) |
| - RUE DU PRE DE LA ROCHE | Accueil de loisirs sans hébergement (ALSH) |
| - LE BOIS DE LA SAMSONNAIS | Aire de loisirs (équipements de loisirs) |
| - LA MOTTE ORIOU | Eco-tourisme |
| - RUE JEAN BOYER | Aire de camping-car |
| - LA RANCE | Activités de loisirs (dont les trois sites de mouillage à préserver en protégeant la faune et la flore, et en organisant et sécurisant les accès) |
| - LE FREMUR | Activités de loisirs |

▪ Le social et la santé

- | | |
|-------------------------|---|
| - MON REPOS | Aire de grand rassemblement pour les gens du voyage |
| - LE TERTRE ESNAULT | Equipement structurant |
| - RUE RANSBACH BAUMBACH | <i>Nature de l'équipement non définie</i> |

▪ Equipement futur envisagé

- | | |
|----------------------------------|---|
| - SECTEURS EN EXTENSION | <i>Nature de l'équipement non définie</i> |
| - <i>Equipement non localisé</i> | Equipement structurant |