

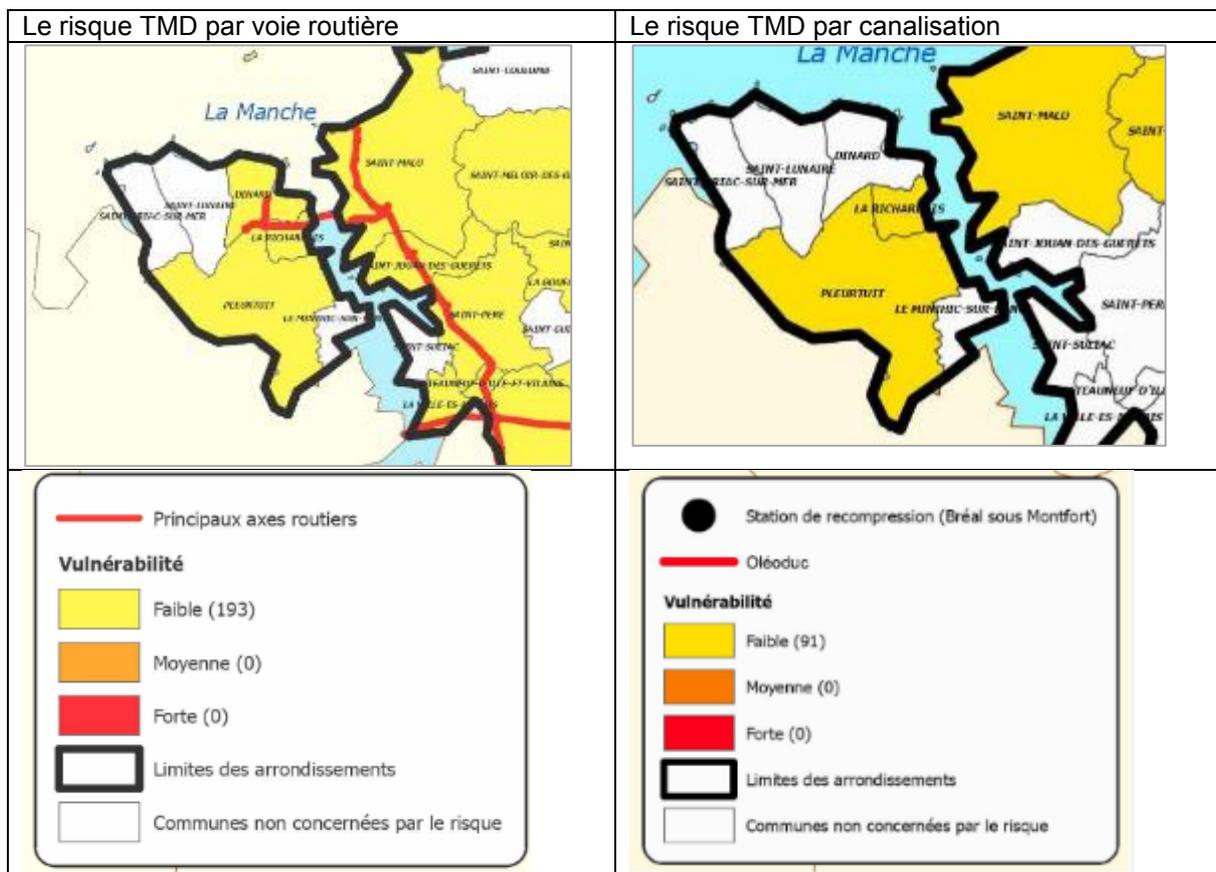
4.4.1.2.4 LE RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES (TMD)

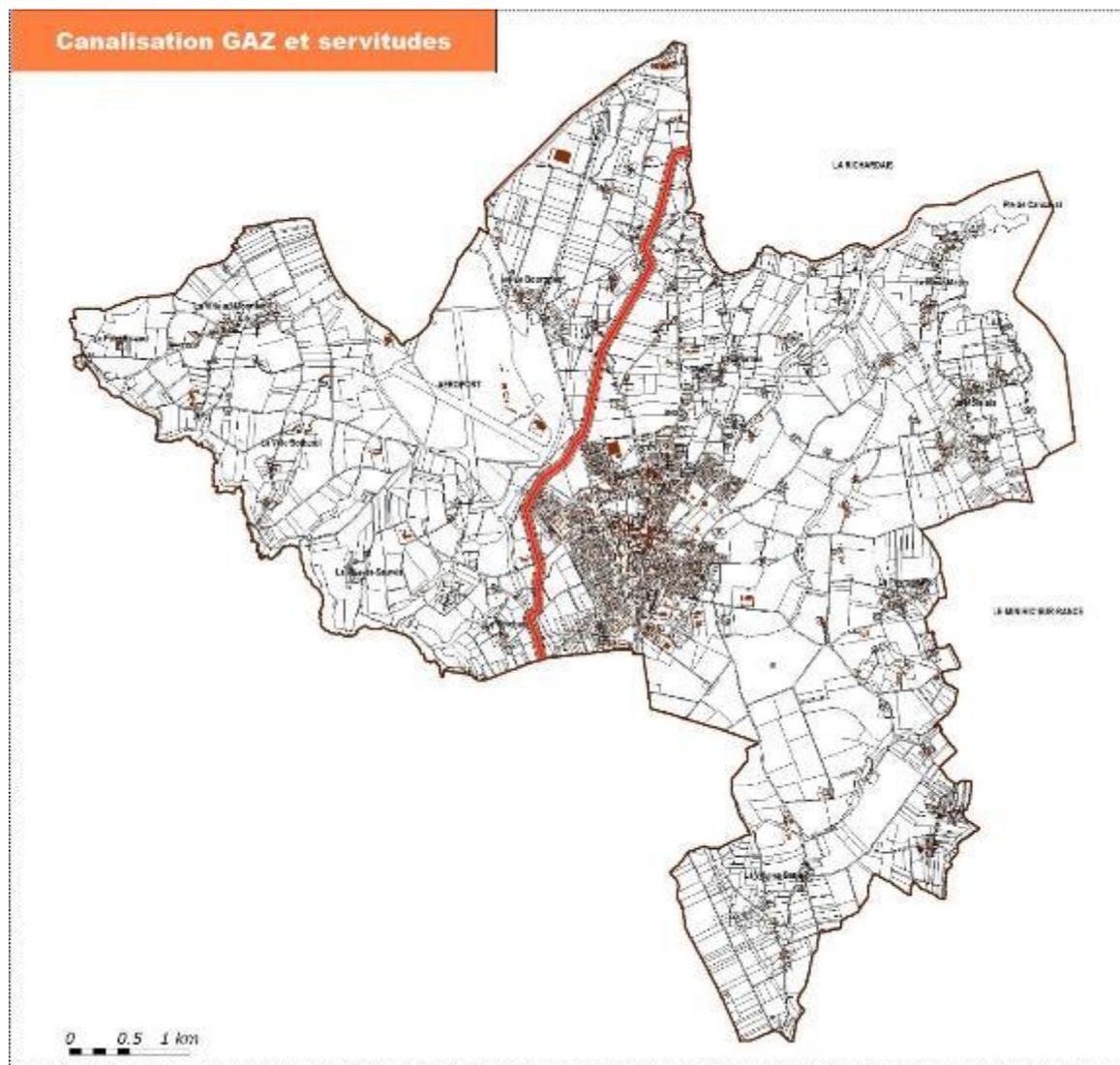
« Une marchandise dangereuse est une matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité...) et physiologiques peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement... Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide (ex : hydrocarbures, chlore, propane, soude...) ou solide (ex : explosifs, nitrate d'ammonium...) » (DDRM 2015).

Le transport de matières dangereuses par voies routières est le mode d'acheminement le plus usité, mais il peut également se faire par voie ferroviaire, voie d'eau ou canalisations.

Le département d'Ille-et-Vilaine est concerné par un flux important de transport de matières dangereuses par voie routière. Il s'agit d'un flux de desserte et de transit. Compte tenu du caractère diffus de ce mode de transport sont retenues comme présentant un « risque majeur » les axes routiers supportant les flux les plus importants (routes nationales, routes départementales de catégories A et B).

Sur Pleurtuit la vulnérabilité est faible en ce qui concerne le transport de matières dangereuses par voie routière. Il en est de même pour le transport par canalisation. Le tracé de la canalisation de gaz et les servitudes liées figurent sur la carte ci-après.





4.4.1.3 LE RISQUE SANITAIRE

« Un risque sanitaire majeur désigne un risque, immédiat ou à long terme, caractérisé par sa faible fréquence et par son énorme gravité, auquel la santé publique est exposée » (DDRM 2015).

Les principaux aléas sanitaires sont les agents biologiques pathogènes (à l'origine des épidémies par exemple) et les agents chimiques ou radioactifs.

4.4.2 NUISANCES SONORES

Les principales nuisances sonores sont générées par les voies de circulation. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre d'Ille-et-Vilaine a fait l'objet d'un arrêté préfectoral daté du 17 novembre 2000. Ces infrastructures sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

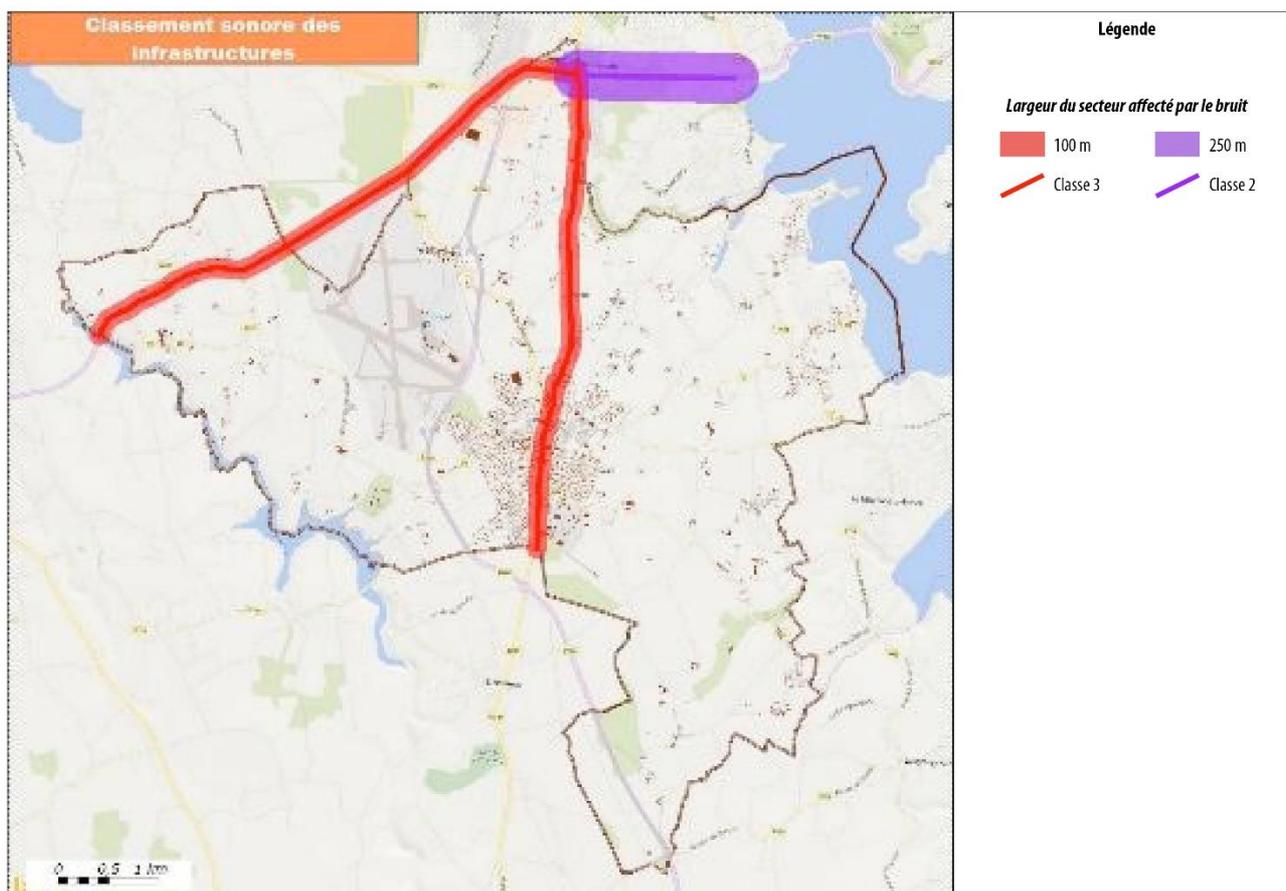
Sont classées les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules/jours, les voies de chemins de fer interurbaines de plus de 5 trains par jour, les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour, les lignes de transports en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour. Le classement doit permettre une protection durable des futurs riverains à partir d'évaluation de trafic établie à l'horizon de 20 ans. Une zone d'incidences avec une largeur maximum est considérée de part et d'autre de chaque infrastructure classée. Elle correspond aux secteurs affectés par le bruit :

Catégorie 1 : 300 m Catégorie 2 : 250 m Catégorie 3 : 100 m Catégorie 4 : 30 m Catégorie 5 : 10 m

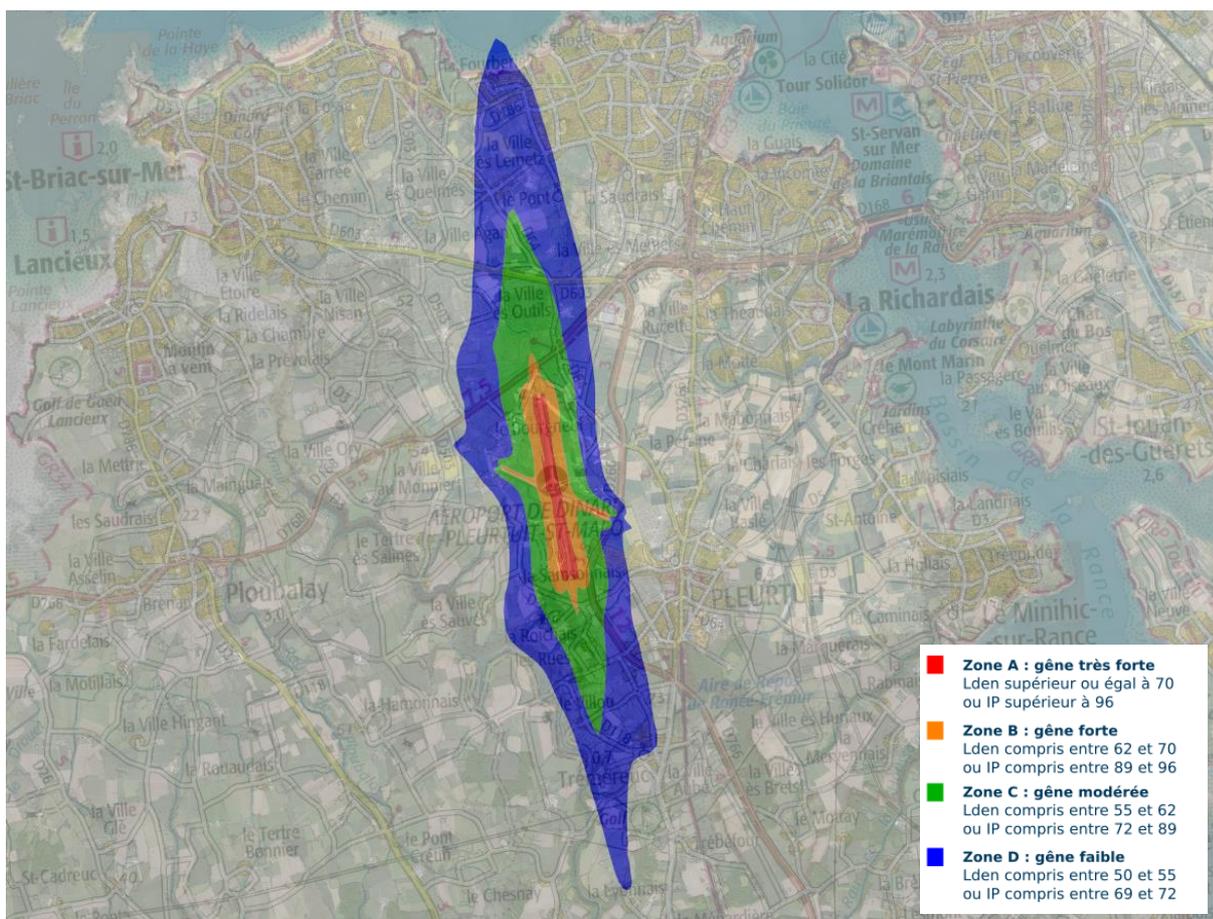
Ce classement se traduit par l'application de normes d'isolation acoustique des bâtiments, sur la largeur indiquée ci-dessus à compter de la chaussée extérieure ; seuls sont concernés par cette mesure les bâtiments d'habitations, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, de soin et d'action sociale et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Sur Pleurtuit :

- Un petit tronçon de la RD 168 est classé en catégorie 2, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 250 mètres. Le reste de la RD 168 est classé en catégorie 3, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 100 mètres.
- La RD 766 qui traverse l'agglomération est également classée en catégorie 3, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 100 mètres. A noter que ce classement est antérieur à la mise en place de la voie de contournement ouest (RD 266) qui capte une part importante de la circulation de transit.



La commune de Pleurtuit est concernée par un plan d'exposition au bruit lié à la présence de l'aéroport.



Ce plan se décompose selon 4 zones en fonction de la gêne occasionnée. Les gênes fortes et très fortes sont liées au périmètre de l'aéroport. Les gênes modérées et faibles s'étendent plus en profondeur sur le territoire selon un axe Nord/Sud et peuvent se ressentir (de façon faible jusqu'au trait de côte).

4.4.3 SITES POLLUES

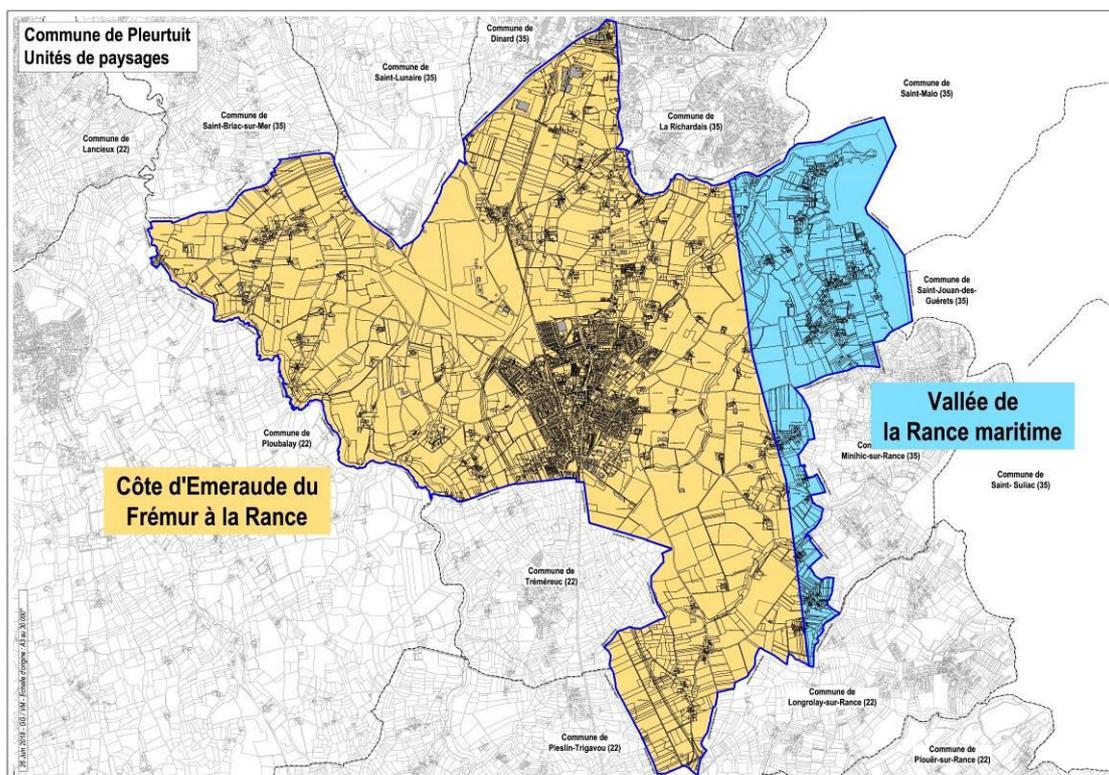
La base de données BASOL identifie les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) nécessitant l'intervention des pouvoirs publics. Cette base ne relève aucun site pollué sur Pleurtuit.

La base de données Basias recense les sites susceptibles d'être pollués. Elle n'identifie aucun site pollué sur Pleurtuit.

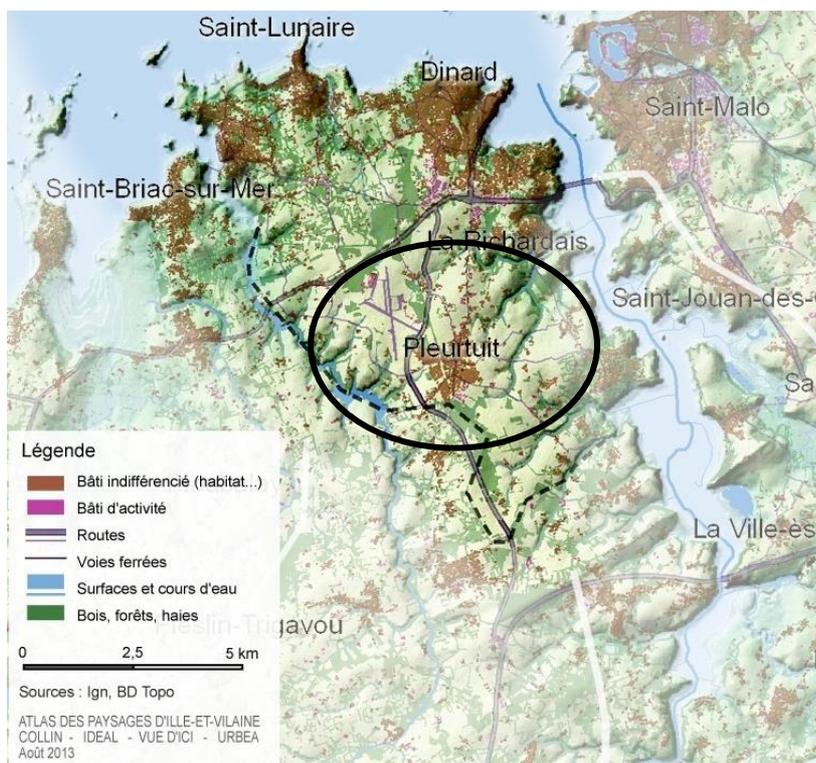
4.5 LE PAYSAGE

4.5.1 LE CONTEXTE PAYSAGER

D'après *'Atlas des paysages d'Ille et Vilaine* la commune de Pleurtuit est située dans deux unités de paysage : entité paysagère Côte d'Emeraude du Frémur à la Rance, et entité paysagère Vallée de la Rance Maritime.



Entité paysagère Côte d'Emeraude du Frémur à la Rance (Extrait de l'atlas des paysages d'Ille et Vilaine)



La vallée de la Rance présente des paysages emblématiques de la Bretagne. L'attractivité touristique est très forte. Les bords de Rance sont des lieux très fréquentés.

La commune de Pleurtuit possède une situation particulière. C'est la seule localité implantée en retrait de la côte, elle présente, de ce fait, deux facettes, celle des paysages archétypaux du département et celle des paysages du quotidien, qui subissent une pression importante.

Le SCoT affiche une réelle préoccupation en matière de préservation des paysages. Le Document d'Orientations et d'objectifs affiche les ambitions suivantes :

- Assurer la prise en compte des paysages et des patrimoines, en préservant les entités paysagères du pays et notamment la vallée de la Rance et la Côte d'Emeraude, du Frémur à la Rance.
- Assurer l'intégration des constructions dans le grand paysage,
- Préserver les patrimoines bâtis des plus remarquables aux plus communs.

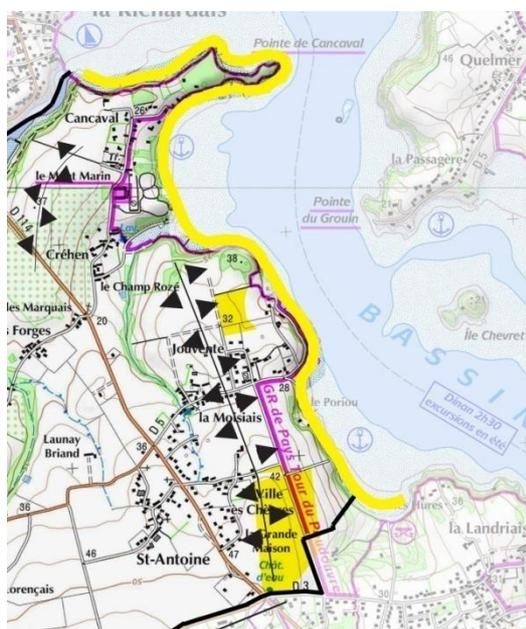
4.5.2 PERCEPTION DU PAYSAGE COMMUNAL

Le territoire communal participe au paysage de la Rance. La frange côtière qu'il offre au regard est constituée essentiellement de falaises boisées d'où émergent quelques bâtisses cossues.

La commune de Pleurtuit vue depuis le chemin côtier de Saint-Jouan-des-Guérets



Carte de localisation des espaces visibles depuis les rives de Saint-Jouan-des-Guérets



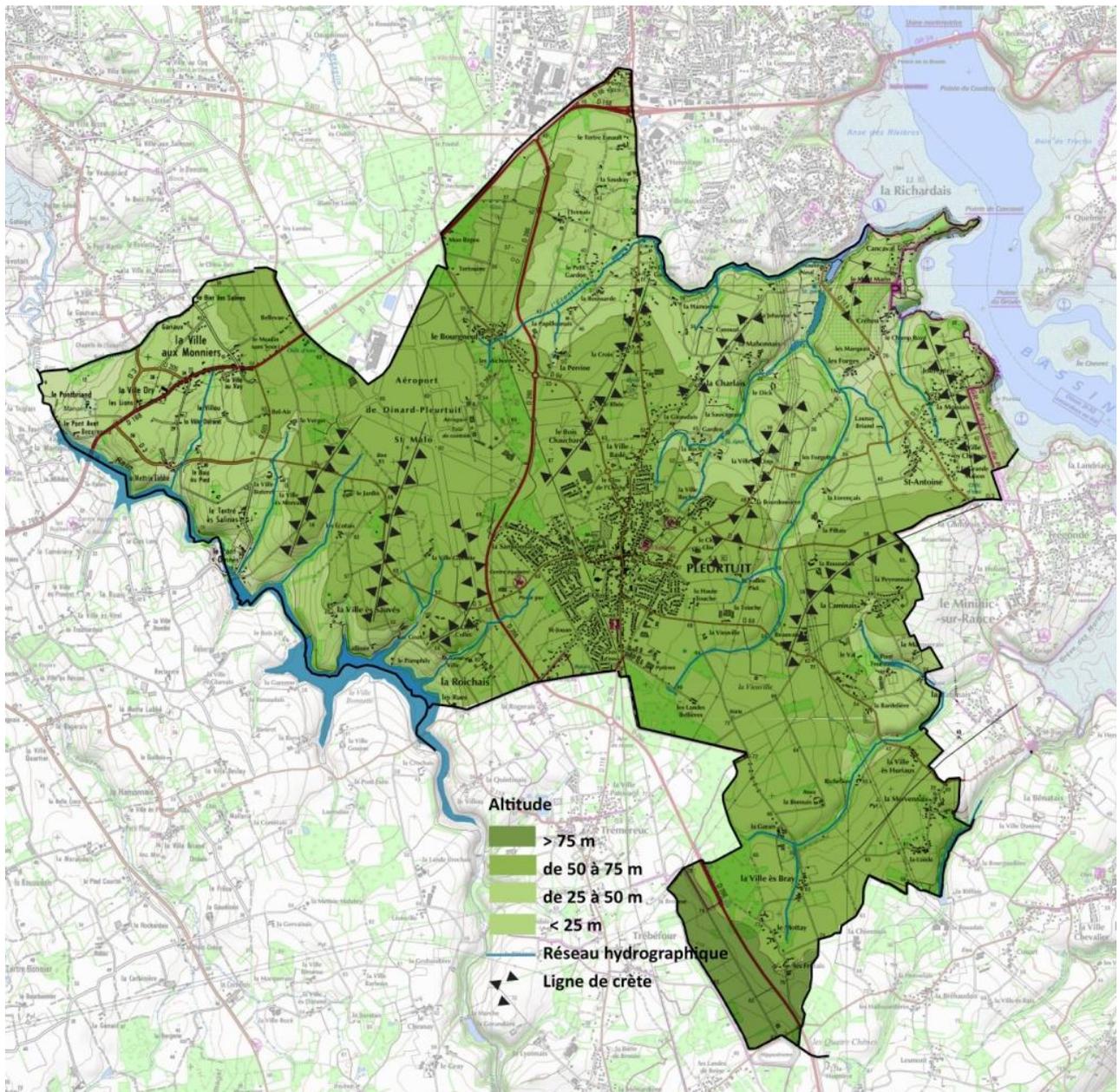
 Partie du territoire visible depuis le chemin côtier de Saint-Jouan-des-Guérets (les falaises boisées, des champs au-dessus de la cale de Jouvente et au lieu-dit La Grande Maison)



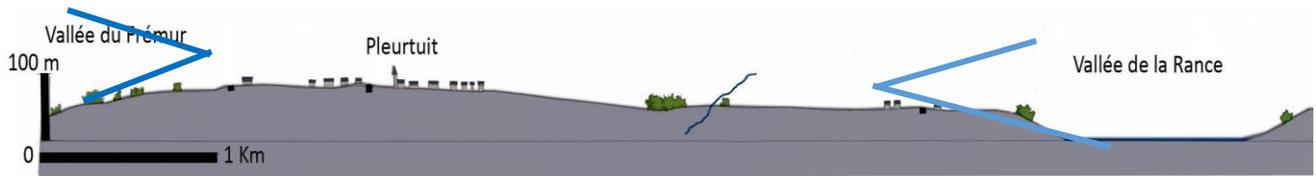
La ligne de crête située au-dessus des falaises boisées bloque le regard qui ne peut pas découvrir l'intérieur du paysage communal.

Le territoire de Pleurtuit est situé sur un plateau qui domine la vallée de la Rance, à l'Est et la vallée du Frémur, à l'Ouest. Le réseau hydrographique dense a façonné un réseau de vallons qui prennent naissance au niveau du plateau pour rejoindre la Rance et le Frémur. Depuis les points hauts, au-dessus des vallées, le relief offre de nombreux points de vue sur le grand paysage. Par contre, la Rance et le Frémur ne sont visibles qu'à proximité immédiate.

Carte de la topographie (Fond carte IGN au 1/25000 – Source : Geoportail)



Coupe Est Ouest du territoire communal



De la RD 503 échappées visuelles sur le grand paysage vers l'Ouest au-dessus de la vallée du Frémur



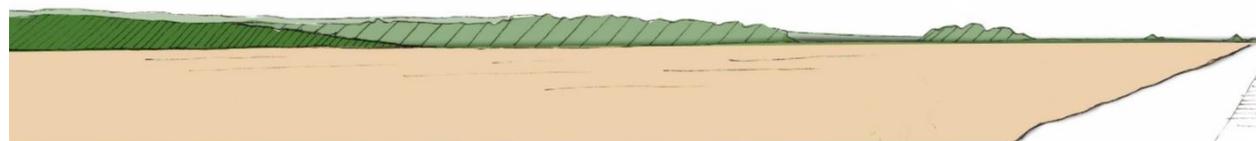
Vue lointaine sur Dinard



Vue lointaine sur la zone commerciale et tertiaire de Cap Emeraude



Boisement marquant la présence d'un vallon, vu du chemin menant au lieu-dit le Pont es Omnès



Vue ponctuelle sur la Rance

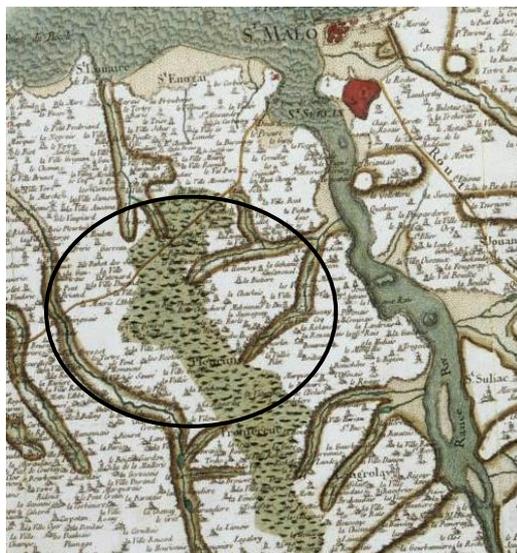


L'église de Pleurtuit ne possède pas de clocher. Lorsqu'on arpente la campagne seules les franges bâties des extensions récentes nous indiquent la présence du cœur de la commune.

4.5.3 UN TERRITOIRE AUX MULTIPLES FACETTES

Le territoire communal présente une grande richesse paysagère, il est composé de plusieurs entités ayant chacune des caractéristiques bien marquées.

Carte de Cassini (représentation de la France au XVIII^es) (Source : Géoportail)

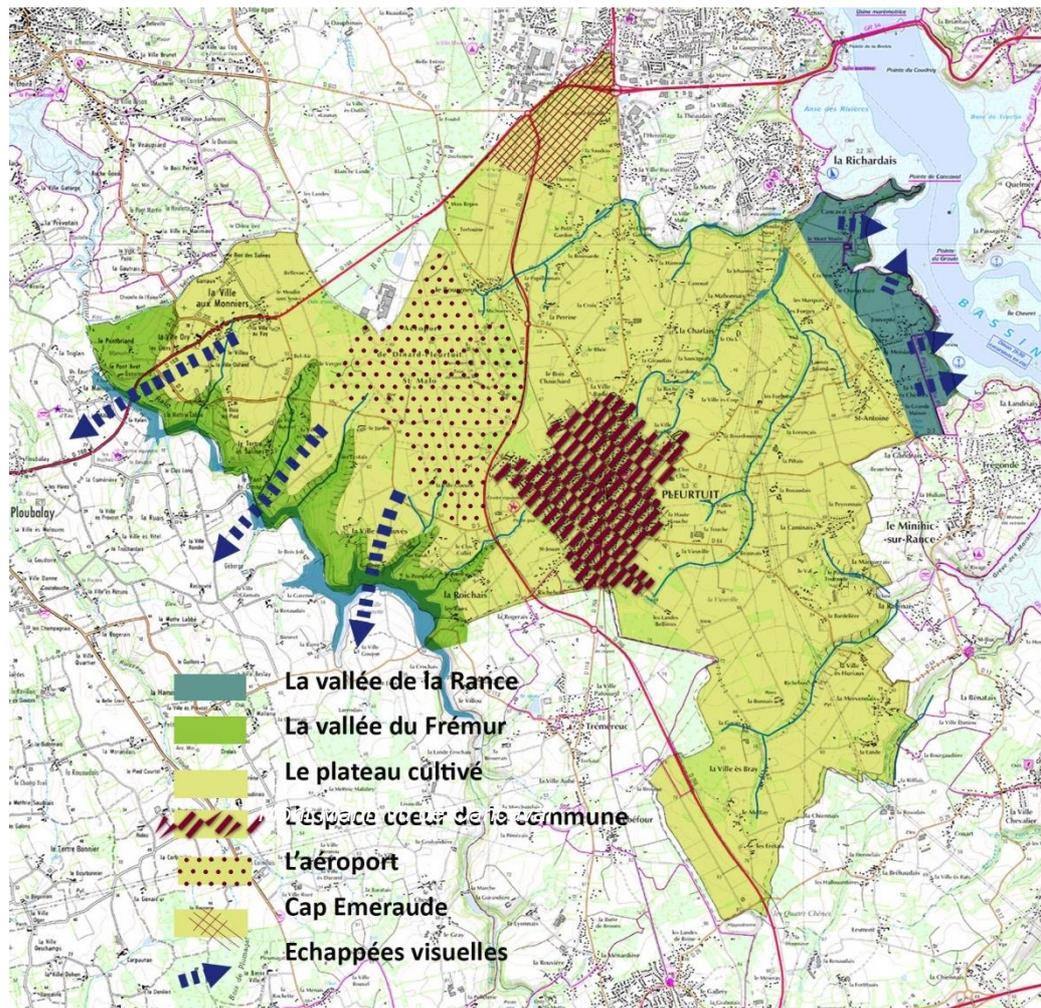


La représentation cartographique de la France du 18^es représentait déjà les principales entités :

- La vallée de la Rance,
- La Vallée du Frémur et les vallons,
- Le plateau, occupé en partie par des boisements et des landes

Aujourd'hui, on retrouve ces différentes entités, plus ou moins bien préservées

Carte des entités paysagères (Fond carte IGN au 1/25 000 – Source : Geoportail)



La vallée de la Rance et ses paysages emblématiques



Paysages pittoresques, archétypes des paysages bretons, paysages protégés, entité paysagère semblant être à l'écart des pressions du temps qui passe. Ces paysages sont constitués de falaises boisées interrompues au niveau des lieux de confluence des affluents de la Rance, à Moulin Neuf et à Mont Marin.

La vallée de la Rance ne se livre uniquement lorsqu'on descend les coteaux qui la bordent et qu'on s'en approche. Des hauteurs du territoire communal, sa présence se devine mais elle ne se livre que très ponctuellement au regard.

De la route côtière RD 114, on ne voit la Rance qu'au niveau du Moulin Neuf.



La vallée du Frémur et les vallons



La vallée du Frémur marque la limite ouest du territoire communal.

Cette vallée nous offre un paysage de qualité, préservé de la pression foncière.

De nombreux villages et hameaux d'une grande qualité architecturale ponctuent le paysage de la vallée.

La Vallée du Frémur, tout comme la Rance ne se voit qu'à proximité immédiate.

Le plateau



Le plateau est le support de l'agriculture et du développement communal.

Depuis une vingtaine d'années Pleurtuit s'est énormément développé. La qualité paysagère de cette entité s'est altérée.

Le plateau porte des infrastructures importantes (aéroport de Dinard-Pleurtuit, Cap Emeraude, RD 266, lignes électriques)

Forte présence des franges d'urbanisation



Les lignes électriques au niveau du lieu-dit la Rouaudais



L'aéroport de Dinard-Pleurtuit



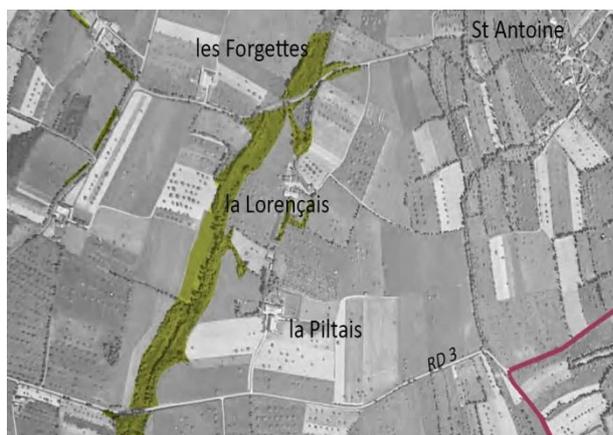
4.5.4 DES VALLONS BOISES DANS UNE CAMPAGNE OUVERTE

La commune de Pleurtuit présente un paysage de bocage, qui au fil du temps a beaucoup évolué, et de façon accélérée depuis une quarantaine d'années.

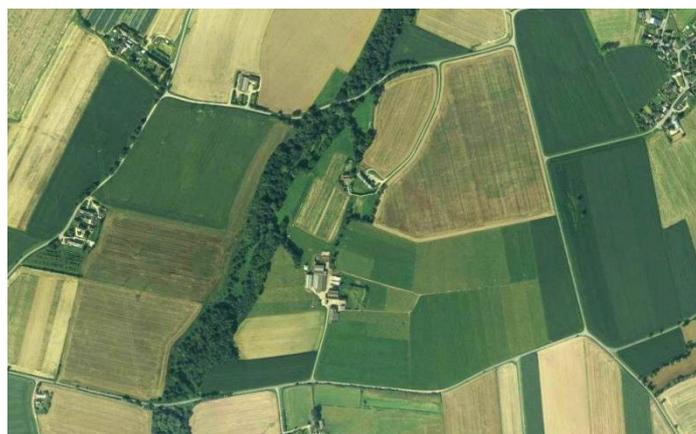
Dans les années 70, la commune a été remembrée. Le remembrement a altéré considérablement la trame bocagère. Les vergers de pommiers hautes tiges très présents autour des villages/hameaux et des fermes ont presque totalement disparu du paysage communal.

Le paysage du plateau s'est ouvert, les haies disparaissant peu à peu, alors que celui des vallons s'est refermé, la végétation arborée colonisant les terres difficilement cultivables.

Photo aérienne de 1952



de 2014 (Source : Géoportail)



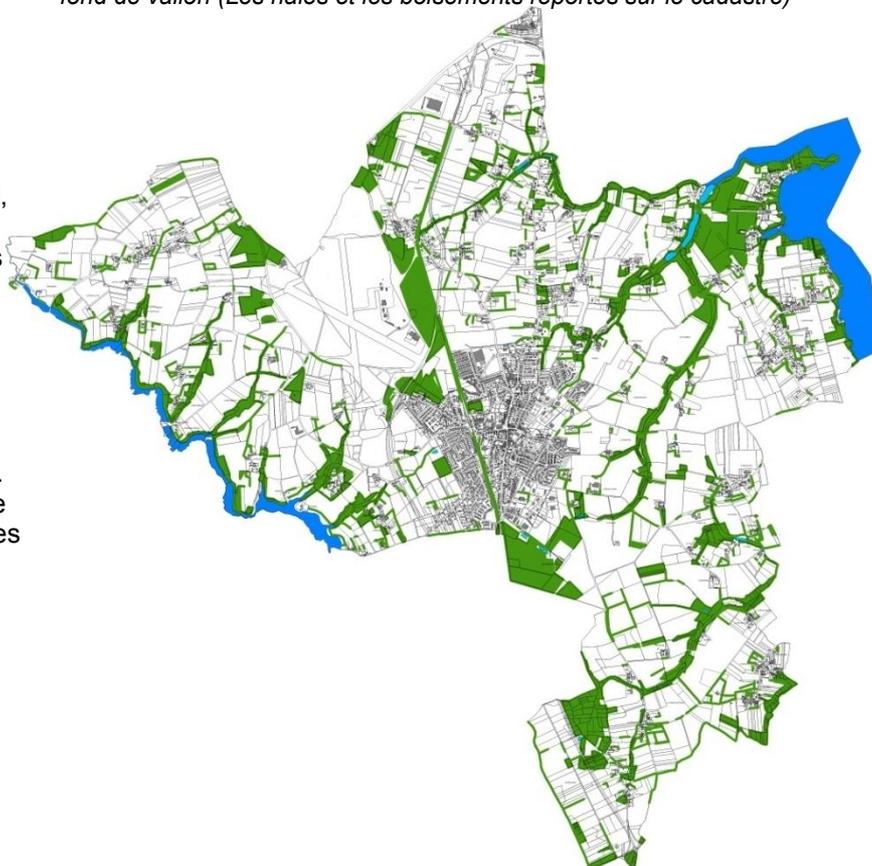
 reporté sur la photo de 1952 le boisement d'aujourd'hui

Les structures arborées présentes sur le territoire communal sont :

- Les haies bocagères, la trame est discontinue et fragile
- Les boisements. Les falaises littorales sont couvertes de boisements composés de feuillus. Au nord, l'extrémité du bois de Ponthual borde l'aéroport. Au Sud, le bois de Trémereuc s'étend sur Pleurtuit. Ces bois sont composés d'un mélange de feuillus.
- Les ripisylves et les taillis présents dans les vallons, le long des ruisseaux.

Dans le paysage ouvert du plateau les haies et les boisements adoucissent la présence des infrastructures et du bâti. Le bocage est un élément constitutif de l'identité de nos paysages. Des mesures de protection seront mises en œuvre dans le PLU.

Implantation hétérogène des haies et des boisements, forte présence en fond de vallon (Les haies et les boisements reportés sur le cadastre)



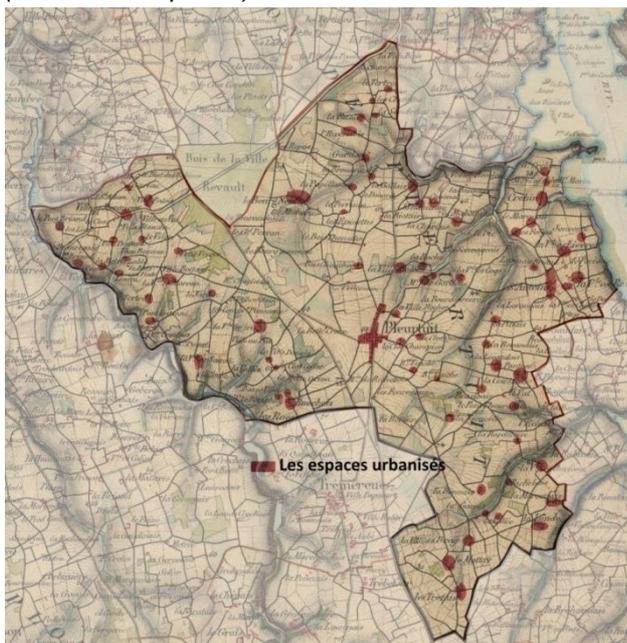
4.5.5 UNE CAMPAGNE HABITEE

Les villages et hameaux

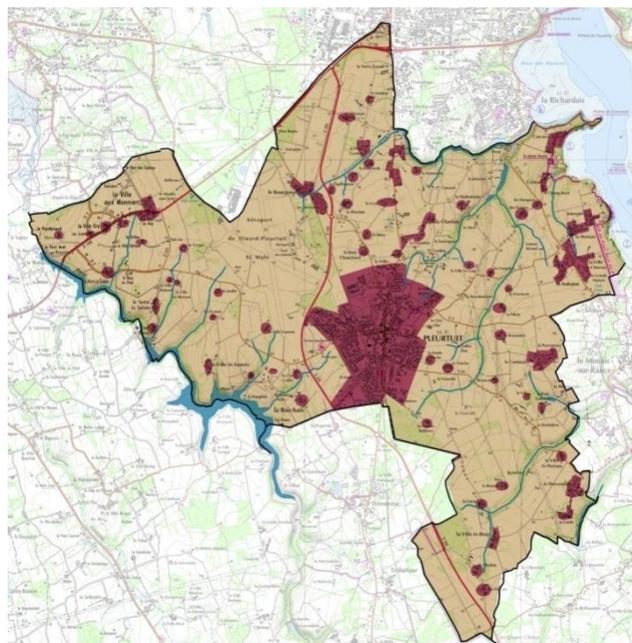
Le bocage est traditionnellement un espace habité. Des villages et hameaux sont dispersés sur l'ensemble du territoire. Depuis le 18^{es}, leur nombre a peu évolué, par contre certains se sont développés de façon importante.

Les villages et hameaux étaient constitués de quelques longères implantées au bord des voies. Les caractéristiques du bâti récent sont en rupture avec celles du bâti ancien (hauteur, implantation, matériaux, couleurs). Ces nouvelles constructions altèrent la lecture des villages et hameaux anciens et renforcent leur présence dans le paysage.

*Dispersion des villages et hameaux
Au 18^e s (fond carte d'État-major)
(Source : Géoportail)*



Aujourd'hui (fond carte IGN au 1/25 000)



Les villages et hameaux présents au bord de la Rance se sont fortement étendus ainsi que Bourgneuf et la Ville au Monnier

Hameau de la Ville es Moreau niché dans un vallon



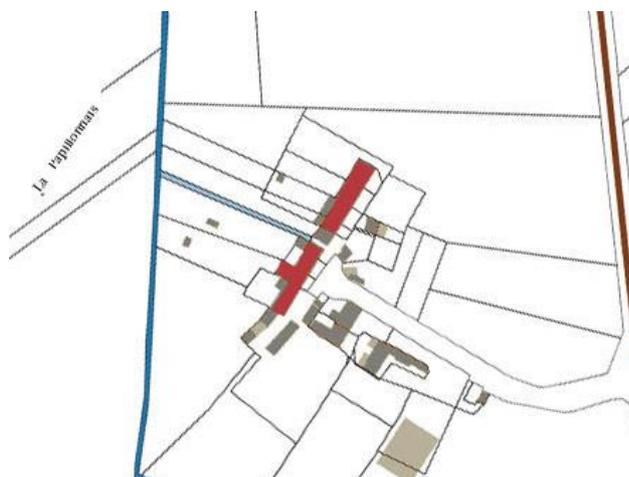
Evolution de quelques villages et hameaux

La Papillonais



Cadastre Napoléonien 1812

Cadastre actuel

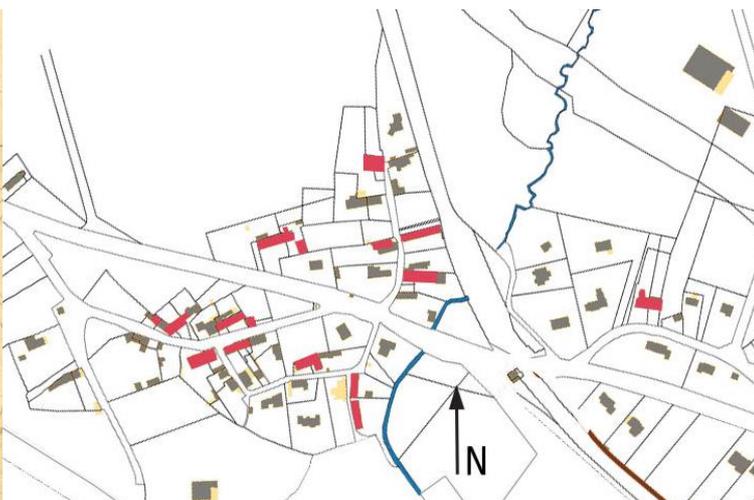


Lisibilité de l'ancienne trame.

Le Bourgneuf

Cadastre Napoléonien 1812

Cadastre actuel



 Bâti ancien

La structure historique du Bourgneuf a été perturbée par le passage de la RD 64 et de la voie ferrée. L'est s'est étendu sous forme de lotissement dans les années 1980.

Le long de la rue des craquelins on retrouve la structure ancienne. Le Bourgneuf possédait un café et une fabrique de craquelins d'où ces biscuits seraient originaires.

Le bâti ancien vu de la Voie verte

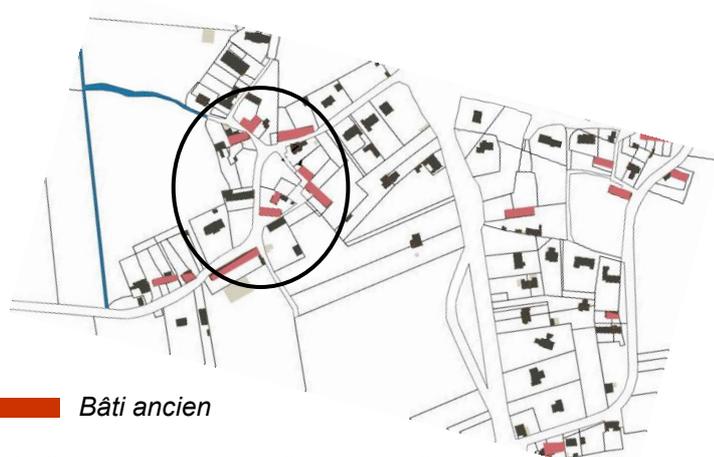


Saint-Antoine

Cadastre Napoléonien 1812



Cadastre actuel



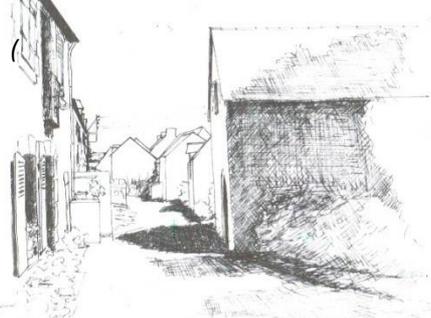
A Saint-Antoine, le cœur historique du village est encore très lisible, la présence d'une chapelle renforce l'identité et la lisibilité du lieu. Des jardins sobrement aménagés valorisent le bâti ancien.

Perception de Saint-Antoine

La Chapelle



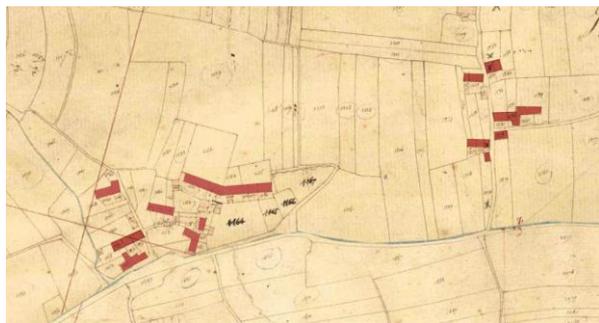
Implantation du bâti traditionnel



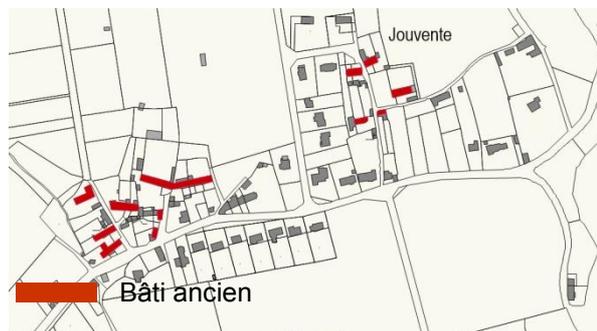
Source : la Rance Maritime Habitat et paysages d'Ile et Vilaine)

Moisiais/Jouvente

Cadastre Napoléonien 1812



Cadastre actuel



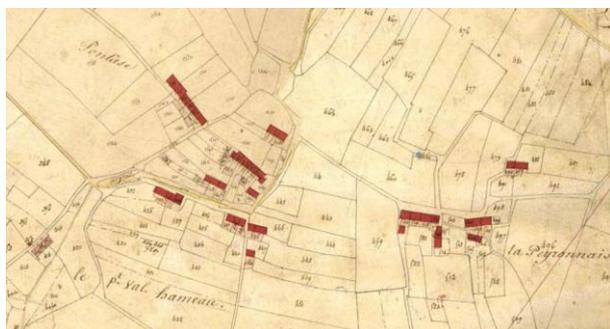
La partie ancienne du village de Jouvente est encore visible au nord de la rue de la cale de Jouvente. Au sud de cette voie un bâti plus récent a complété la structure du village.

A l'origine c'était un village agricole qui a accueilli au 19^{es} de nombreux ouvriers du chantier naval de Montmarin. C'était un village important qui possédait une boulangerie.

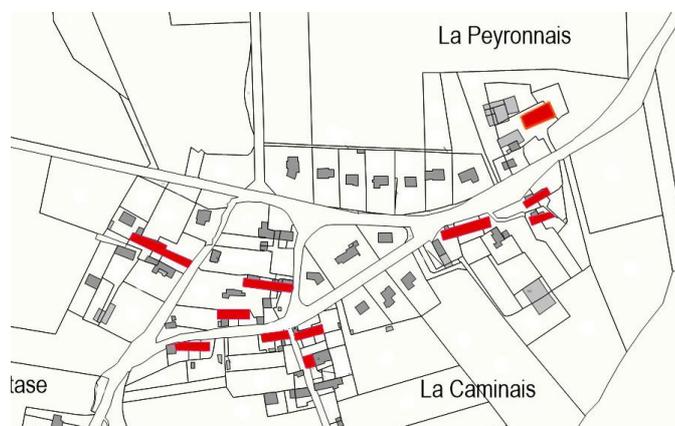
Au cœur du village, au bord du ruisseau qui le traverse un lavoir anime le lieu.

La Caminais Peyronnais

Cadastre Napoléonien 1812



Cadastre actuel

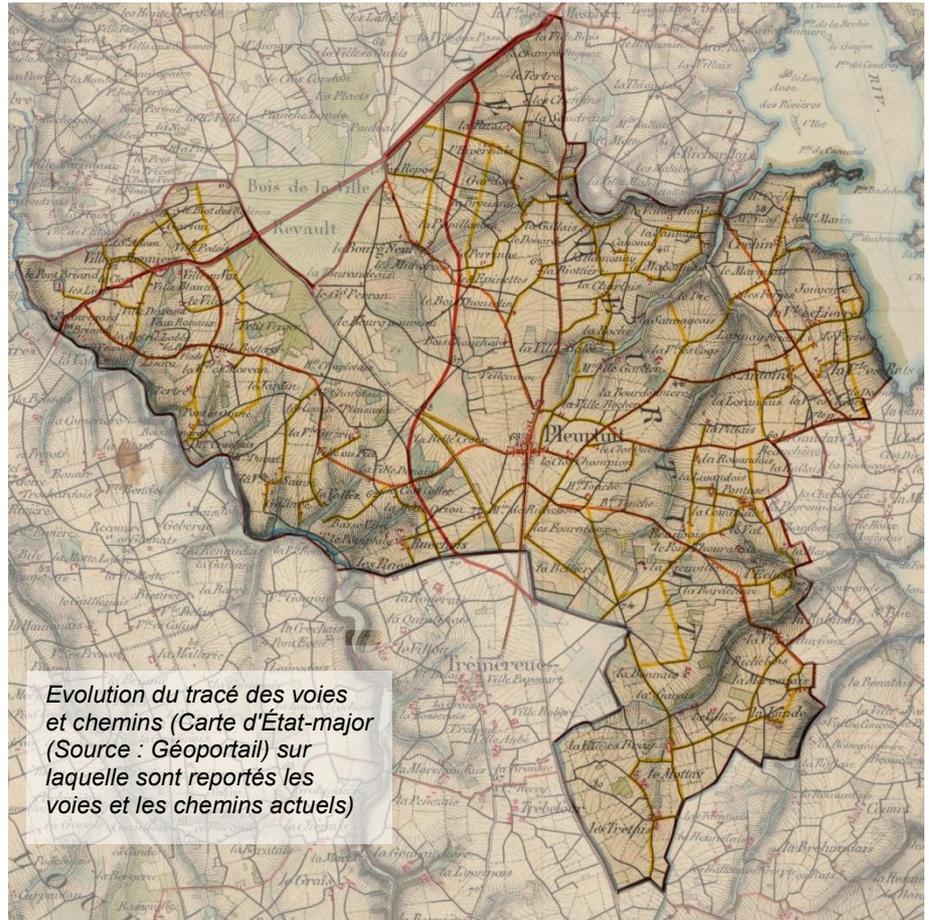


A l'origine, la Caminais et la Peyronnais étaient deux entités séparées. Au cours de la seconde moitié du 20^{es}, le bâti s'est développé entre les deux pour former une seule entité.

Les chemins

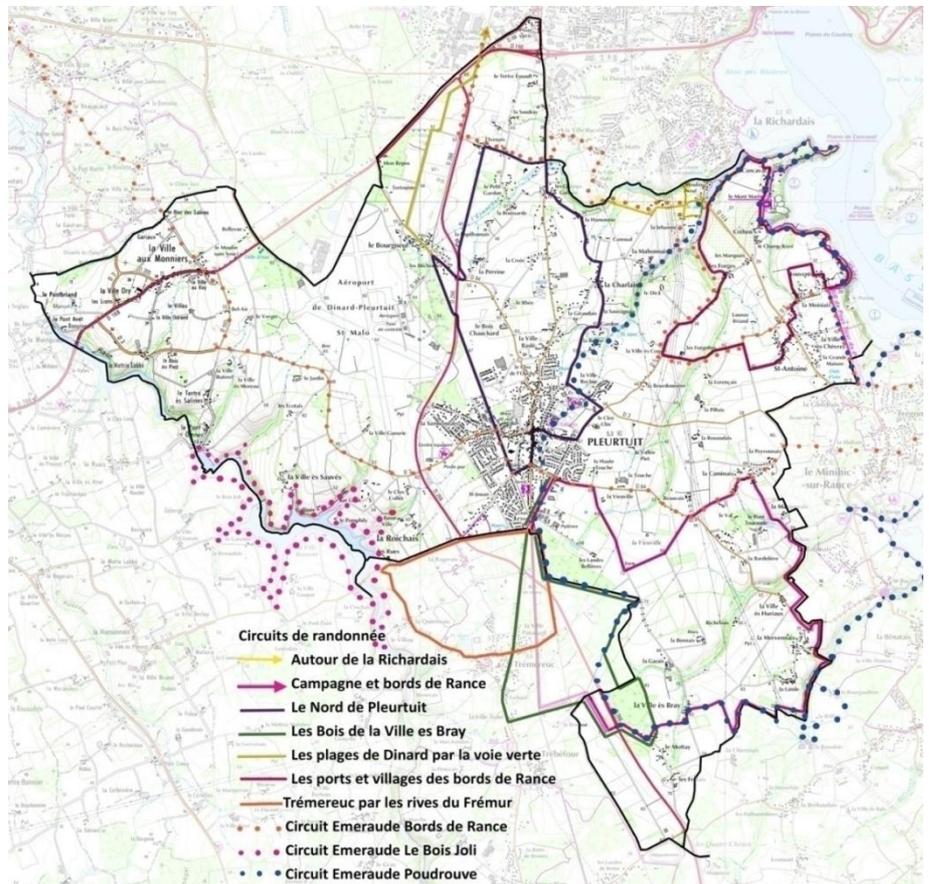
Le tracé des voies et des chemins a peu évolué depuis le 18^{es}. Les modifications majeures sont liées au tracé des grandes routes départementales, à l'installation de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit et à l'agrandissement des îlots de culture, faisant disparaître des chemins.

Le territoire communal est parcouru de nombreuses petites routes de desserte des villages et hameaux. Ces petites voies sont pratiquées par les promeneurs car le réseau de chemin est peu important. Sur les bords de la Rance et du Frémur, il existe des chemins mais assez peu au niveau du plateau. Aucune liaison douce ne permet de faire le lien entre ces deux vallées.

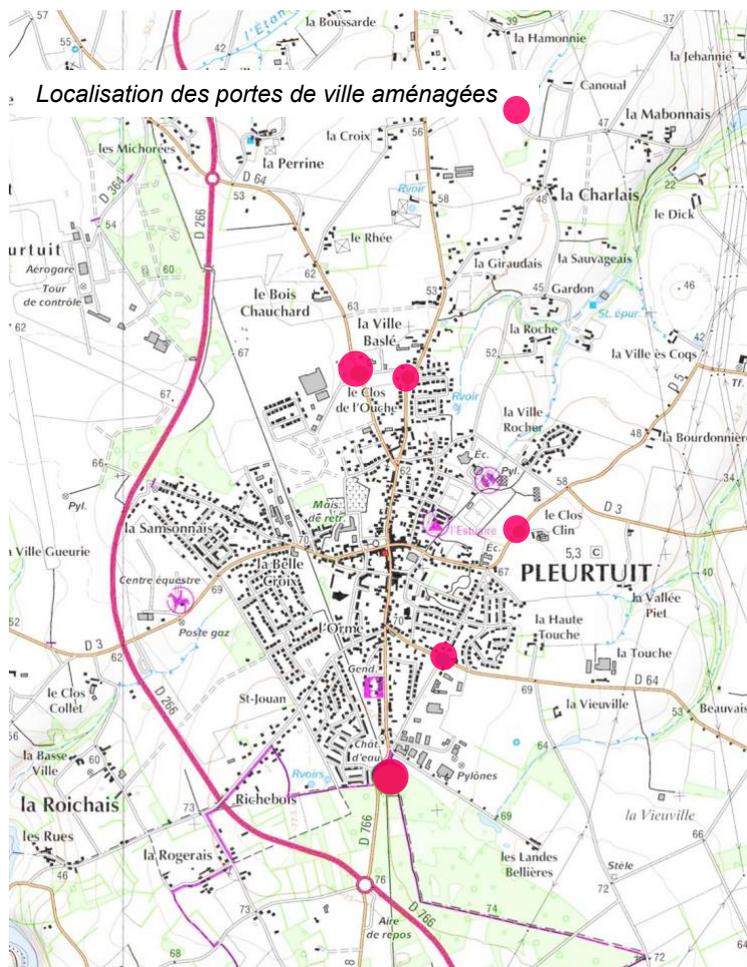


De nombreux itinéraires de ballade et de randonnée permettent de découvrir le territoire communal en lien avec les communes voisines.

Dans le quotidien, la Voie verte est utilisée par de nombreux cyclistes pour accéder à la zone commerciale et tertiaire de Cap Emeraude.



La ville de Pleurtuit Ses entrées



Sur la route départementale n°3, à l'ouest, aucun aménagement ne marque l'entrée, seule la densité du bâti annonce le cœur de la commune.

Les espaces publics

Pleurtuit possède un véritable espace cœur autour de l'église. Récemment aménagé, c'est un espace de vie très fréquenté par les habitants.

La commune apporte un grand soin à l'aménagement paysager de l'espace public.



Les abords de l'église



Les abords du cimetière

Au Nord

Rue de Dinard, un giratoire aménagé marque la porte de l'espace aggloméré.



Rue de l'aéroport la porte est également marqué par un rond-point et à hauteur de la ZAC de l'aéroport l'accotement est aménagé pour les piétons et les cyclistes.

A l'est sur la RD 3, et sur la RD 64, des petits giratoires franchissables soulignent ces entrées de ville.

L'entrée Sud dans Pleurtuit est marqué de façon qualitative par un rond-point paysager.



Plusieurs espaces verts agrémentent la ville de Pleurtuit. Ce sont essentiellement des espaces verts de quartier ou des lieux de passage. Ils ne sont pas mis en valeur.

- 1 - Le jardin de Westerwald
- 2 - Bois de la Ville Danais
- 3 - La Motte Orion
- 4 - La coulée verte qui accompagne le ruisseau Saint-Père
- 5 - Les Landes Bellières



L'aménagement des limites des parcelles participe pleinement à la qualité paysagère du domaine public. Aujourd'hui, le traitement des clôtures banalise le paysage de nos villes. La commune de Pleurtuit n'échappe pas à ce phénomène, altérant la qualité de ses paysages. Une attention particulière sera donc apportée, à la gestion des limites parcellaires.

4.6 URBANISME

4.6.1 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE, LIMITES NATURELLES ET PHYSIQUES

4.6.1.1 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE

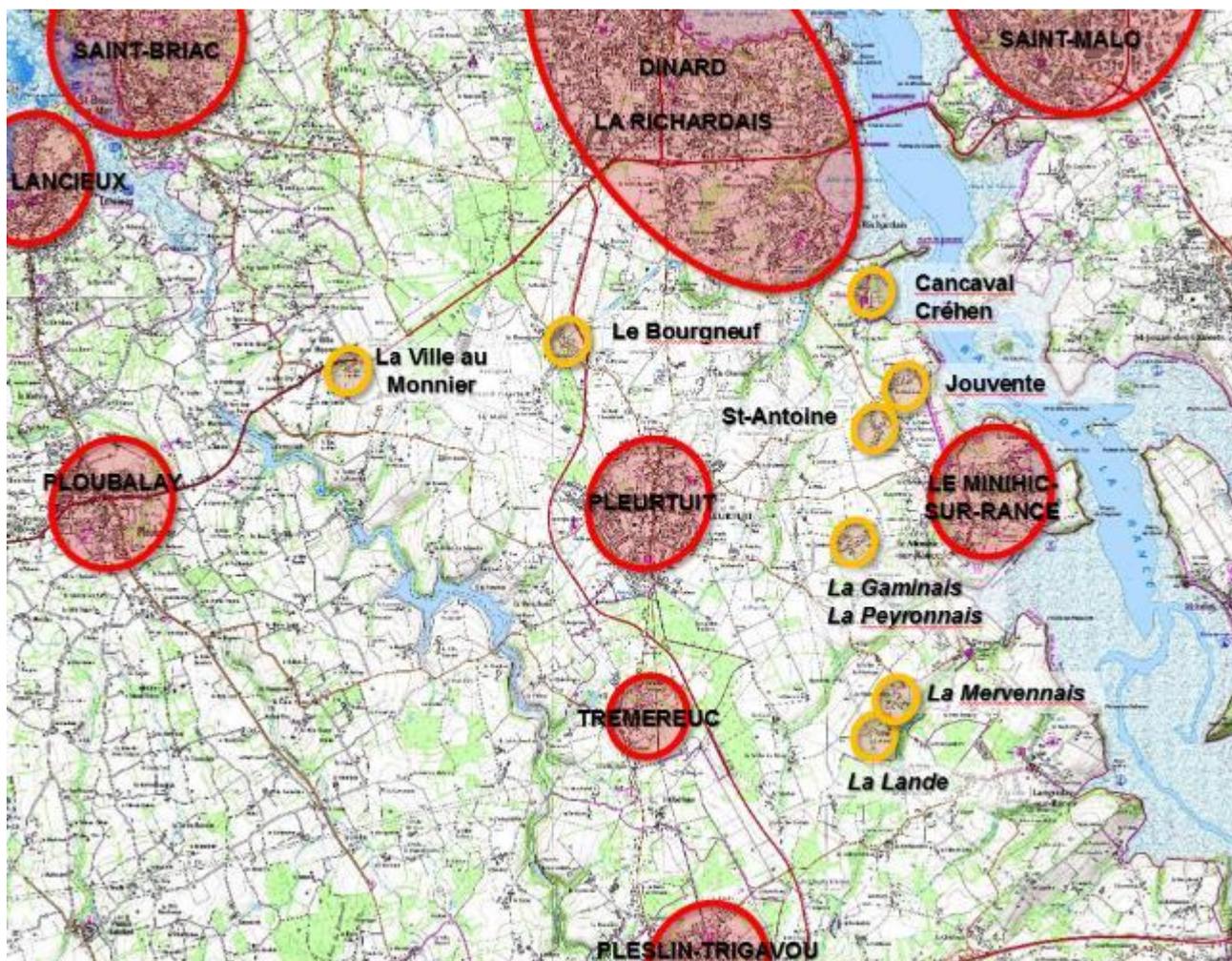
La commune de Pleurtuit occupe un vaste territoire (près de 3 000 ha). Il est majoritairement rural avec des espaces naturels forts : la Rance, la vallée du Frémur, de nombreux vallons et quelques secteurs boisés.

Cependant, le territoire a connu une urbanisation importante. Ainsi, on distingue :

- la ville de Pleurtuit,
- l'aéroport Dinard-Pleurtuit,
- le pôle commercial/tertiaire nord (la Ville es Méniers, Cap Emerald),
- de nombreux villages et hameaux (Jouvente, Saint-Antoine, le Bourgneuf, la Gaminais / la Peyronnais, la Ville au Monnier, la Mervennais / la Lande, Cancaval / Créhen / Mont Marin / le Champ Rozé...),
- des constructions isolées, bien réparties sur l'ensemble du territoire.

Il faut également noter la présence de pôles urbains à la frontière du territoire :

- l'entité urbaine Dinard / la Richardais, dont les potentialités de développement se trouvent en partie sur Pleurtuit (pôle commercial nord),
- le Minihic-sur-Rance, dont les possibilités de développement jouxtent celles de Pleurtuit.



Source : Fond Géoportail – Carte IGN

Deux axes majeurs de circulation desservent le territoire de Pleurtuit : la RD 168 entre Saint-Malo et Ploubalay, et la RD 266 entre Dinard et Dinan.

Précisons également que la commune se trouve à la frontière du département des Côtes d'Armor.

4.6.1.2 LIMITES NATURELLES ET COUPURES PHYSIQUES

A l'échelle de la ville de Pleurtuit, on peut noter la présence de plusieurs limites.

Des coupures physiques sont présentes :

- à l'ouest, la RD 266,
- au nord-ouest l'aéroport Dinard-Pleurtuit qui génère des servitudes,
- à l'est, des lignes à haute tension.

Plusieurs limites naturelles (cours d'eau, bois, ruptures de pente) sont situées à proximité ou même dans la ville de Pleurtuit :

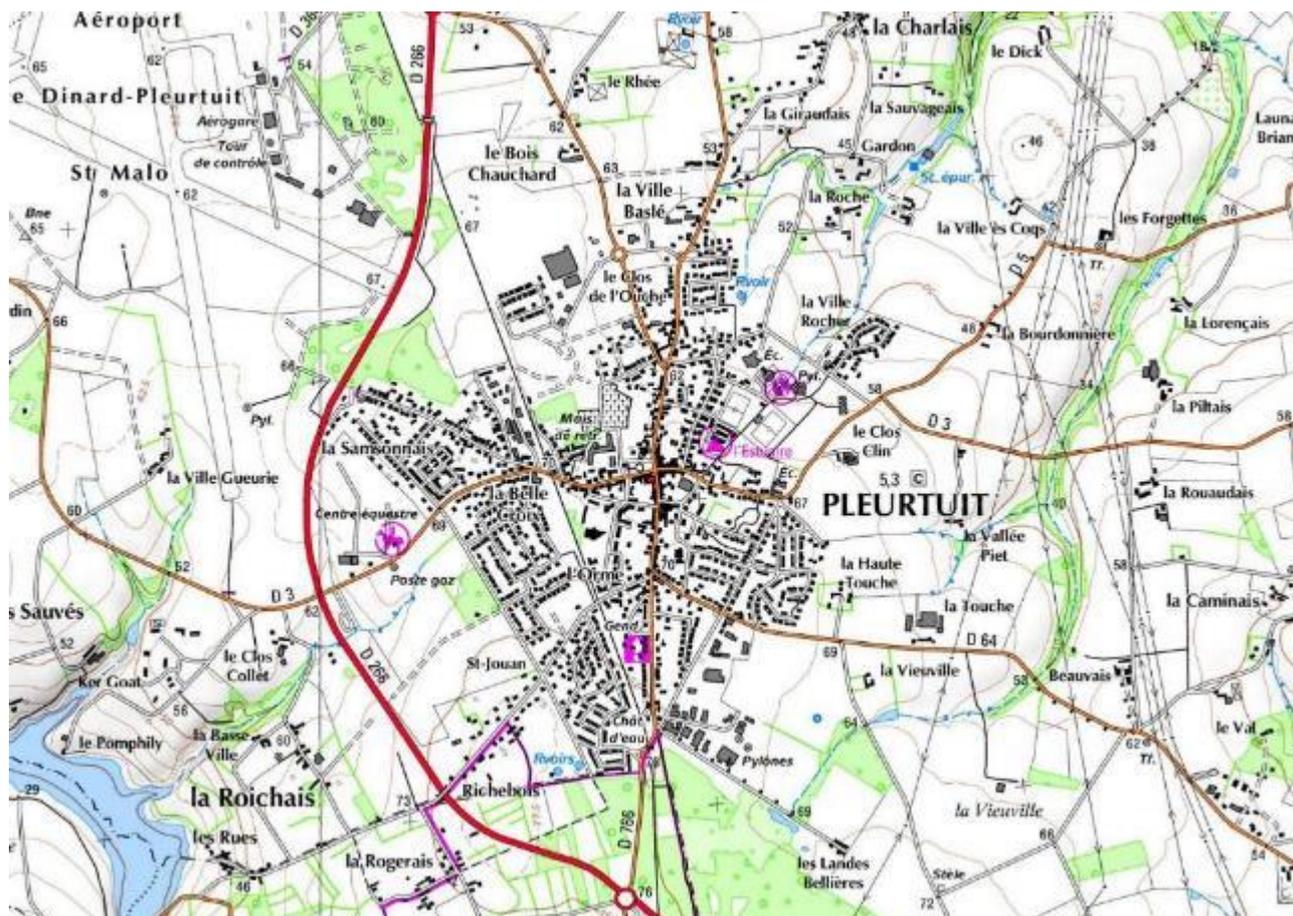
- le ruisseau Saint-Père au nord, qui rentre dans la ville,
- la vallée du Piet, et près de Vieuville à l'est,
- le ruisseau à l'ouest se jetant dans le Frémur à la Basse Ville,
- le bois en limite sud.

Dans la plupart des cas précités, il reste des espaces non urbanisés importants entre ces limites naturelles et physiques, et la frange urbaine de la ville de Pleurtuit. Le développement urbain ne sera donc pas contraint à devoir franchir l'une de ces limites, mais devra tenir compte de leur présence.

Autre particularité pour une commune littorale, la ville ne donne pas directement sur la Rance puisqu'elle s'est développée à l'intérieur des terres. De ce fait, elle ne se trouve pas concernée par la bande littoral ni par les espaces proches du rivage issues de la loi littoral.

Il existe également un site d'exploitation agricole au sud-est de la ville, au lieu-dit de la Touche.

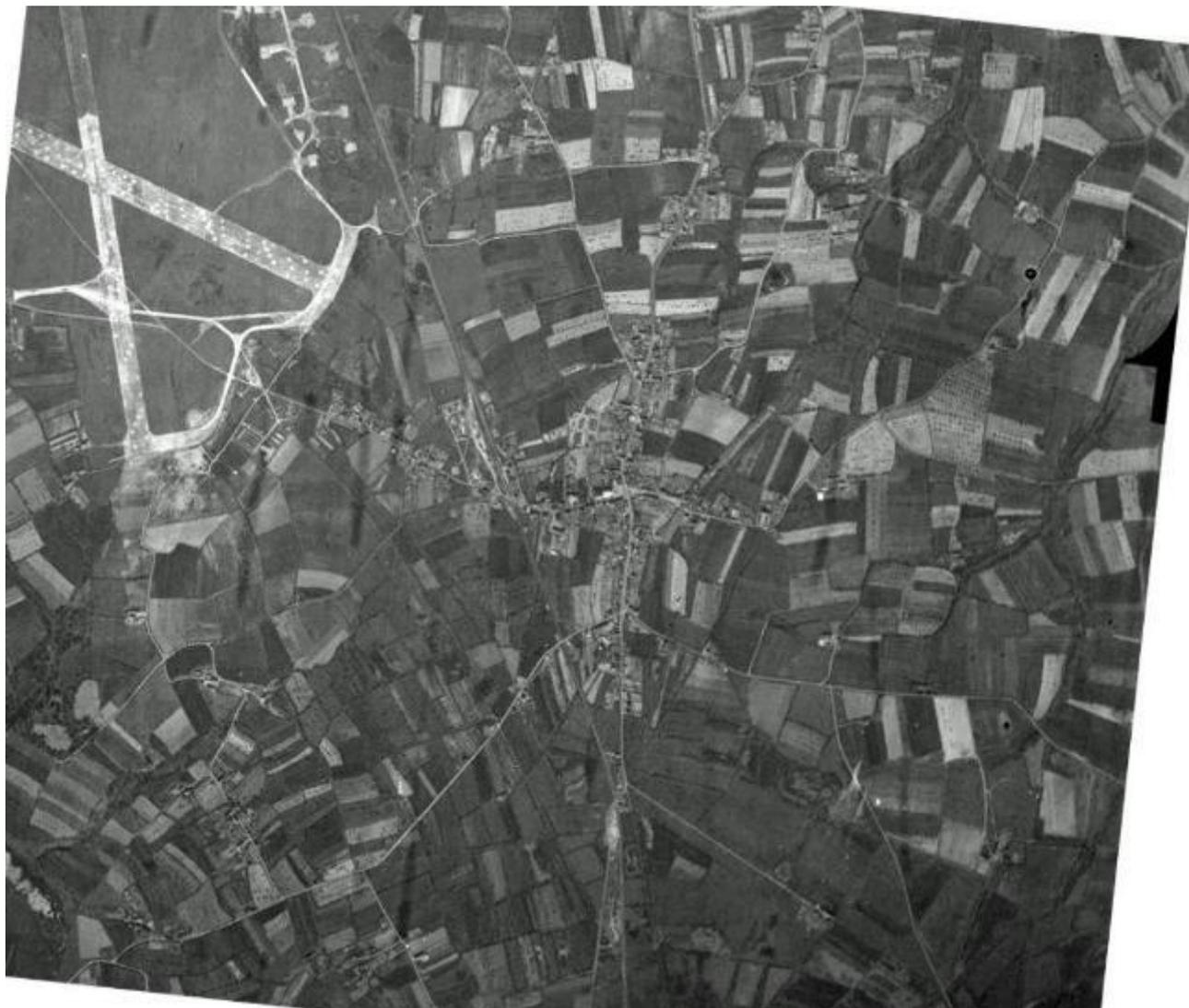
Sur le plan administratif, la limite sud-ouest de la ville de Pleurtuit jouxte la commune de Trémereuc.



Source : Géoportail – Carte IGN

L'ensemble de ces facteurs seront à prendre en compte pour définir les secteurs de développement de la ville de Pleurtuit.

4.6.2 EVOLUTION DE PLEURTUIT



Source : Géoportail – Photo aérienne de 1948

En comparant deux photographies aériennes, l'une de 1948, l'autre de 2012, on peut voir la transformation du territoire sur la ville de Pleurtuit.

En 1948, Pleurtuit est un village-rues en forme de croix, dans un contexte rural composé de champs bordés de haies bocagères avec de nombreux vergers, et parcouru de chemins ruraux. L'autre fait marquant est la présence des deux pistes de l'aéroport.

Depuis, le territoire s'est aménagé avec le développement de l'urbanisation et des infrastructures :

- Création de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit.
- Création de la Zone d'Activités aéroportuaire à cheval entre Pleurtuit et Saint-Lunaire (hors photo aérienne).
- Développement des Zones Commerciales de la Ville ès Ménières et de Cap Emeraude en extension de Dinard/La Richardais (hors photo aérienne).
- Installation de lignes à haute tension liées à l'usine marée motrice de la Rance.
- Fermeture de la voie ferrée en 1988 et aménagement d'une liaison douce structurante (la Voie verte)
- Création de nouvelles infrastructures, dont le nouveau tracé de la RD 266 qui permet de contourner la ville de Pleurtuit par l'ouest.
- Durant cette période, les vergers tendent à disparaître et le bocage s'amointrit notablement.
- ...

Le fonctionnement de la commune de Pleurtuit est de plus en plus lié au pôle Dinard/La Richardais.



Source : Géoportail – Photo aérienne de 2012

Sur l'agglomération de Pleurtuit :

- On passe d'un village-rues à une petite ville.
- Création du Parc d'activités de l'Orme.
- Création d'un pôle d'équipements : structures scolaires, sport, terrain de camping.
- Création d'un pôle culturel : cinéma, espace Delta, médiathèque.
- ZAC de l'Aéroport avec création d'une zone commerciale (Super U).
- Constitution d'un début de boulevard au nord de Pleurtuit.
- Densification autour du centre-ville ...

Cette évolution s'accompagne d'un changement d'échelle de territoire : on passe progressivement du statut de village, à celui de bourg, pour devenir progressivement une petite ville. Des zones spécialisées sont apparues : zones d'activités, commerciales, pôles d'équipements...

Le nouveau tracé de la RD 266 est également un point important dans l'organisation du territoire qui rapproche Pleurtuit des autres agglomérations et notamment celles de Dinard et de Dinan. Cette voie de contournement a des répercussions sur l'usage des voies urbaines : délestage du trafic traversant le centre, nouvelle hiérarchisation des entrées de ville, et parfois, rupture dans la continuité des voies.

Le développement d'un vaste pôle commercial et tertiaire (la Ville ès Ménières, Cap Emeraude) s'est fait en continuité de Dinard/La Richardais et non de la ville de Pleurtuit ; il répond à une logique intercommunale.

4.6.3 FONCTIONNEMENT

A L'ECHELLE COMMUNALE

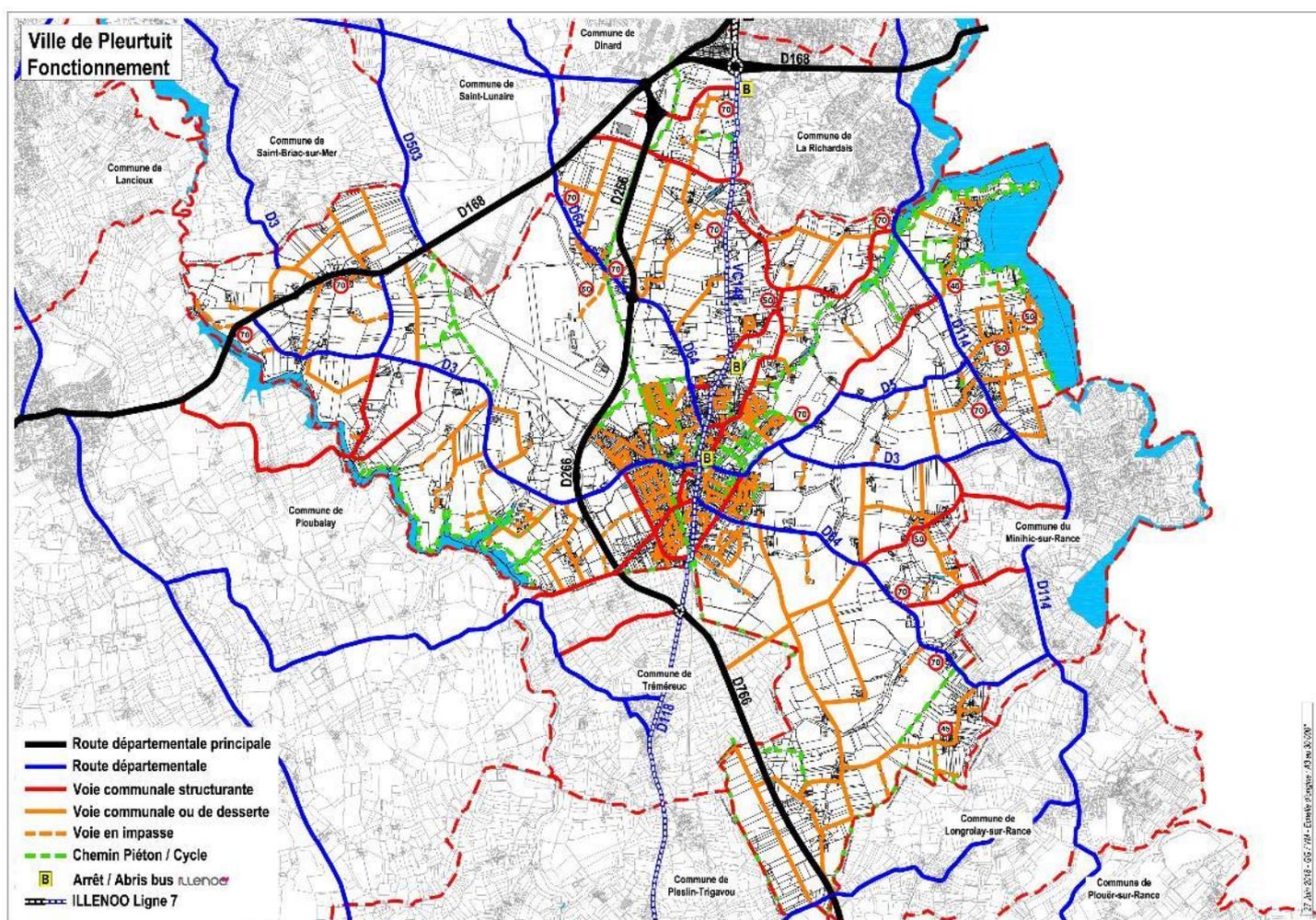
La RD 266 constitue un axe structurant majeur dans la desserte de la commune de Pleurtuit. Elle raccorde Pleurtuit à Dinard et à St-Malo via la RD 168 au nord, et à Dinan et à la RN 176 au sud. La RN 176 offre un accès aux axes menant aux grandes villes régionales : Rennes, Saint-Brieuc, Avranches, Caen...

Depuis le précédent PLU (datant de 2007), le tracé de la RD 266 a été modifié permettant un contournement de la ville de Pleurtuit par l'ouest. Ce contournement écarte le trafic de transit de la Ville de Pleurtuit et de son centre-ville, permettant une meilleure circulation urbaine, surtout aux heures de pointe. La nouvelle RD 266 offre une alternative au passage par le centre-ville, et joue un rôle de « rocade » ouest avec ses deux accès nord (RD 64) et sud (RD 766).

Au niveau de la ville, les franchissements nombreux de la RD 266 limitent l'effet de coupure (Voie verte, RD 3, rue du Moulin de Richebois), même si certains axes ont été interrompus (rue Maurice Noguès, voie menant à la Rouachais). A terme, la hiérarchisation des voies pourrait s'en trouver modifiée. A titre d'exemple, les deux entrées nord : l'axe historique menant à Dinard (ancienne RD 266 rebaptisée VC 148), et la RD 64 via le rond-point sur la RD 266 qui pourrait gagner en importance ; cela pourrait se traduire par une inversion de priorité sur le carrefour entre ces deux voies.

La RD 266 offre également un accès important à la zone commerciale et tertiaire de Cap Emeraude, avec l'aménagement d'un échangeur à bretelles menant de part et d'autre à un rond-point.

La RD 168 traverse le nord du territoire, dessert Dinard et la Richardais, et permet le franchissement de la Rance pour mener à Saint-Malo. Comme pour la RD 266, il constitue un axe structurant à l'échelle de la commune, mais n'a pas de fonction urbaine autour de la ville de Pleurtuit. En revanche, il donne accès à Dinard, à la zone commerciale de la Ville ès Méniers (située sur le territoire de Pleurtuit, mais en continuité urbaine de Dinard), et également, via la VC 148, à la zone commerciale de Cap Emeraude.

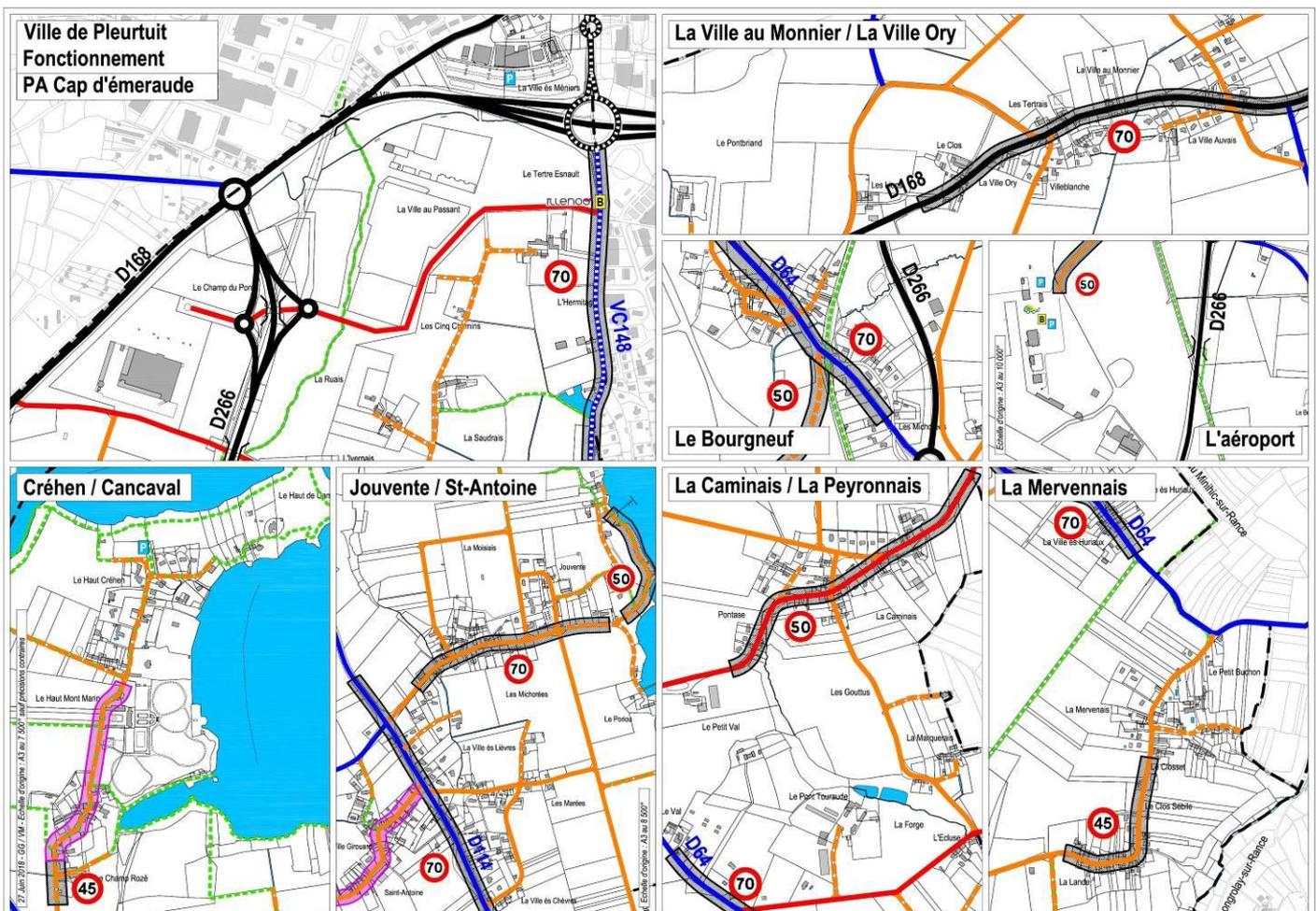


Un réseau de routes départementales complète ce dispositif. A noter le rôle particulier de la **RD 114** dite « route des bords de Rance », qui remplit de ce fait une fonction touristique. Elle a la particularité de ne pas traverser la ville de Pleurtuit, ce qui pose la question sur le plan touristique de la perception de la ville depuis cet axe.

La plupart des autres **voies départementales** convergent vers la ville de Pleurtuit. Des **voies communales et chemins ruraux** assurent une desserte locale. La particularité de ce réseau de voies en milieu rural, est la très faible proportion de voies se terminant en impasse, assurant une bonne desserte entre les différents secteurs de Pleurtuit. En revanche, les voies se terminant en impasse sont rarement prolongées par des liaisons douces qui auraient permis de poursuivre ces connexions. Par ailleurs notons la faible hiérarchisation de ces voies rurales rendant la lecture de l'organisation viaire parfois un peu compliquée.

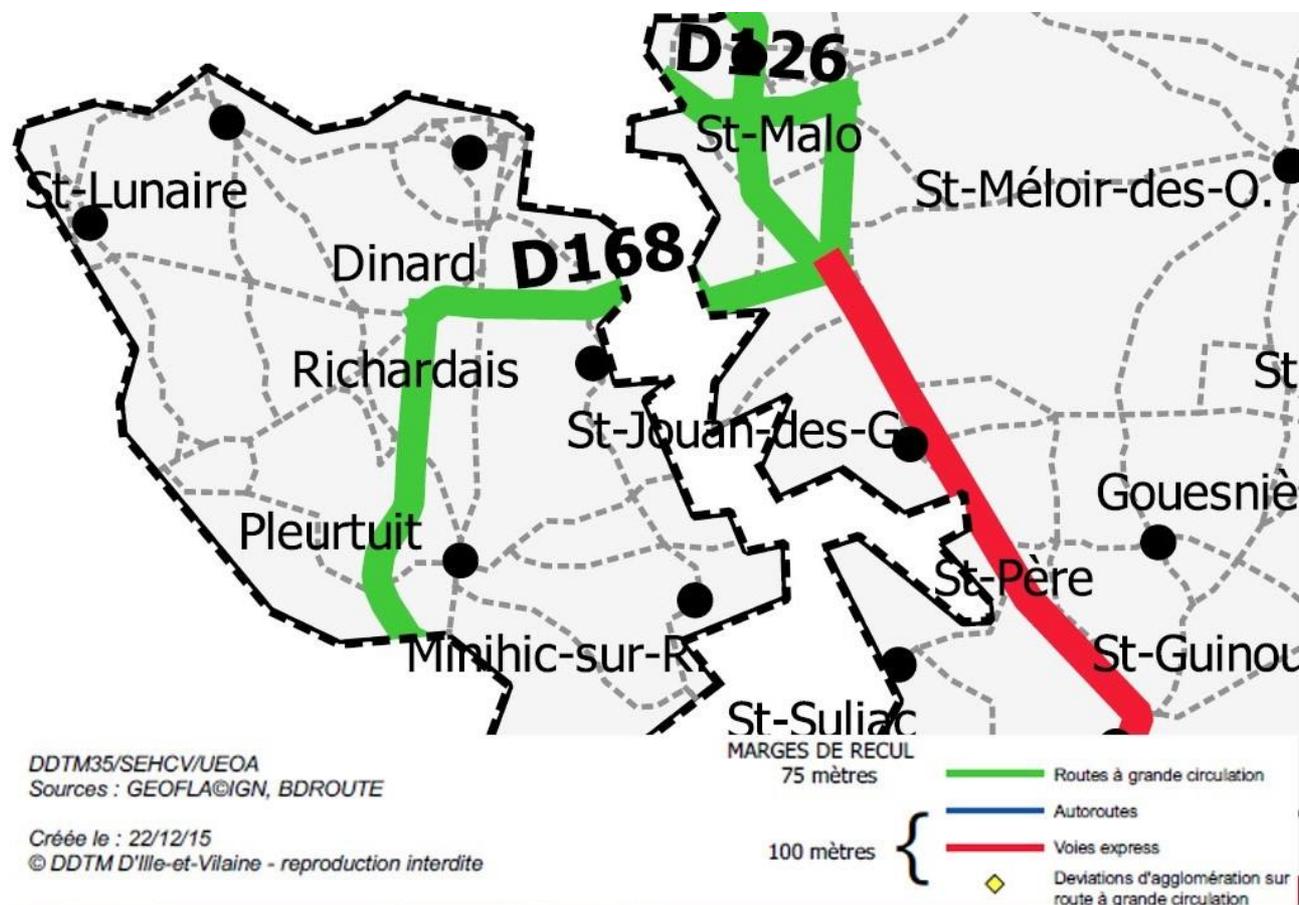
Autre fait marquant : l'emprise importante de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit adossé à un bois, dont l'ensemble empêche les possibilités de connexion de part et d'autre. La Rance constitue également un obstacle important dans la continuité des liaisons locales, et dans une moindre mesure, le Frémur limite ces possibilités à trois passages sur (ou jouxtant) la commune.

A un autre niveau, les villages et hameaux bénéficient le plus souvent de vitesses limitées (70, 50 voire 45 km/h).



MARGES DE REcul

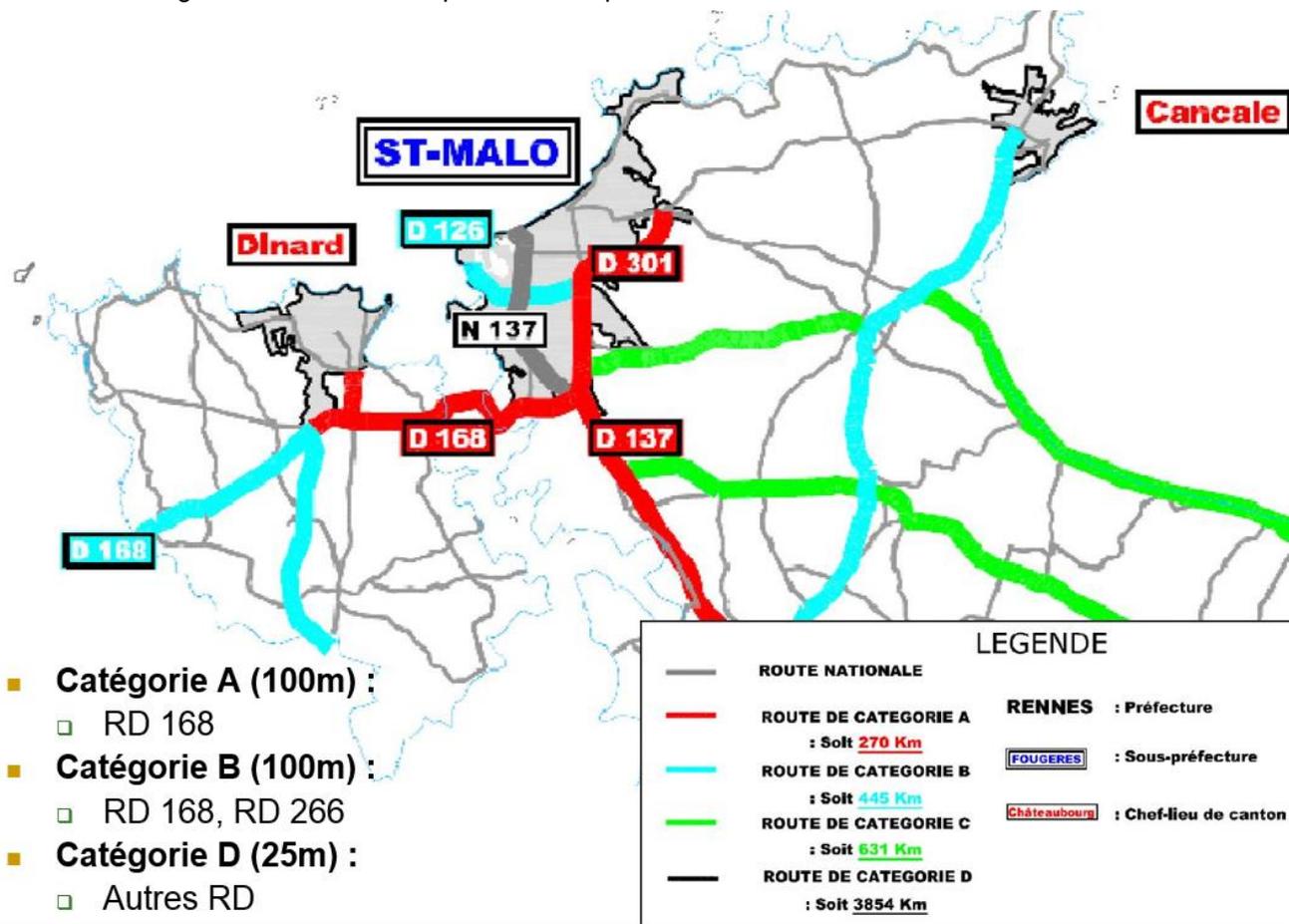
Le décret du 31 mai 2010 portant sur le réseau routier à grande circulation classe la RD 266 (nouveau tracé) et en continuité, une partie de la RD 168 en direction de Saint-Malo, en « Routes à grandes circulation » avec un recul de 75 mètres par rapport à l'axe.



Ce nouveau classement engendre plusieurs modifications par rapport au PLU de 2007 :

- L'ancienne RD 266 au nord de la ville de Pleurtuit n'est plus classée.
- La nouvelle RD 266 contournant la ville de Pleurtuit passe de « Voies express » avec un recul de 100 mètres par rapport à l'axe à « Routes à grandes circulation » avec un recul de 75 mètres par rapport à l'axe.
- La partie ouest de la RD 168 n'est plus classée.

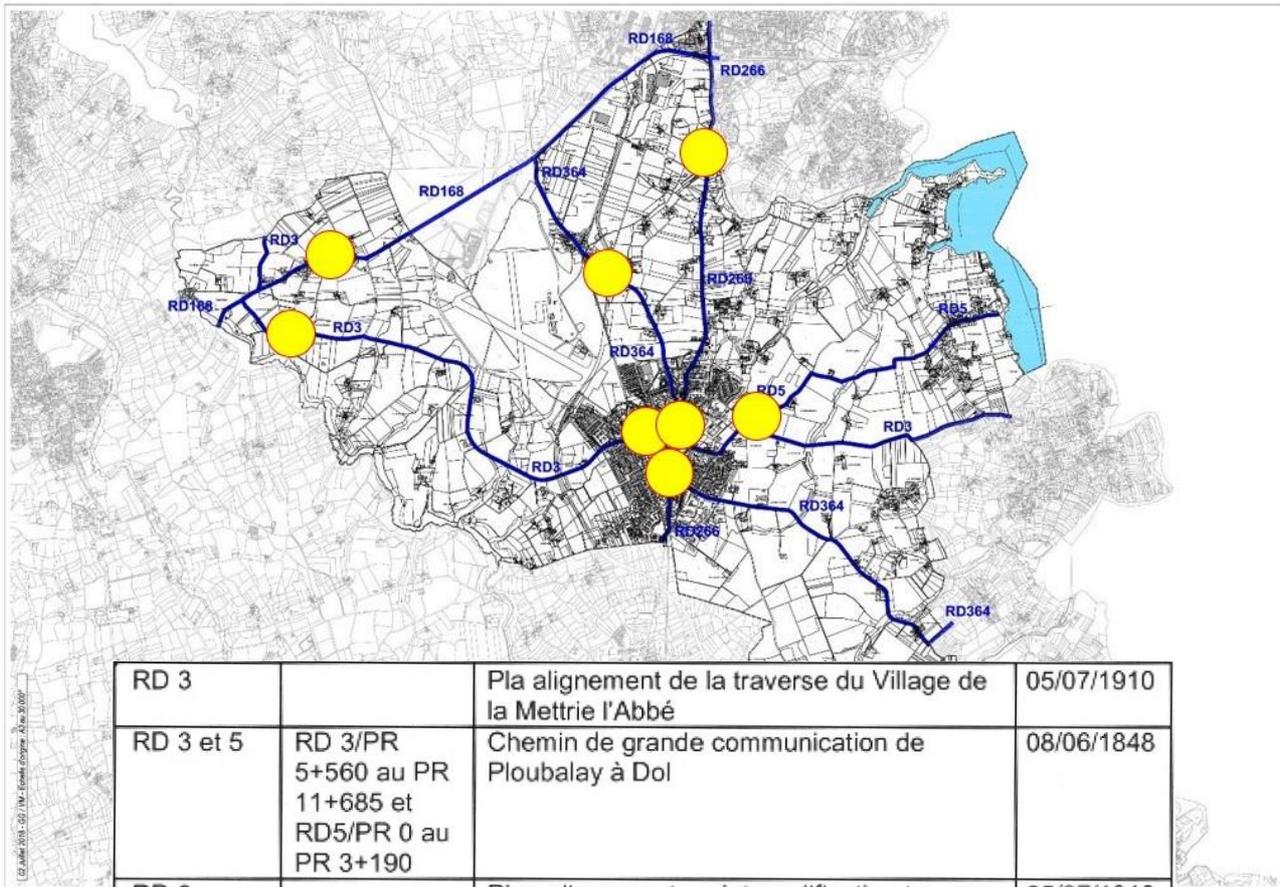
Le nouveau règlement de la voirie départementale prévoit le classement suivant sur la commune de Pleurtuit :



N° de RD	Classification	Usage Habitation Hors agglomération	Autres usages Hors agglomération
3	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
5	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
64	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
114	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
168	Catégorie A	100 m	50 m
168	Catégorie B	100 m	50 m
205	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
266	Catégorie B	100 m	50 m
364	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m
503	Catégorie D	Conseillé 25 m	Conseillé 25 m

PLANS D'ALIGNEMENT

Les routes départementales ci-dessous font l'objet de plans d'alignement qui fixent la limite de séparation des voies publiques et des propriétés privées. La présente révision générale n°1 du PLU est l'occasion de préciser si ces plans ou certains de ces plans d'alignement doivent être maintenus ou non :



RD 3		Pla alignement de la traverse du Village de la Mettrie l'Abbé	05/07/1910
RD 3 et 5	RD 3/PR 5+560 au PR 11+685 et RD5/PR 0 au PR 3+190	Chemin de grande communication de Ploubalay à Dol	08/06/1848
RD 3		Plan alignement projet modification traverse de Pleurtuit du Port Hue au Port Minihic	05/07/1910
RD 3/5		Plan rectification près le Clos Quelin	23/4/1890
RD 5		Plan ensemble	25/06/1907
RD 5		Plan parcellaire de Ploubalay à la Gouesnière	6/8/1886
RD 5		Plan parcellaire de Ploubalay à La Gouesnière	29/5/1888
RD 5		Plan parcellaire de Ploubalay à La Gouesnière	
RD 168		Plan d'alignement de la traverse de la Ville es Monniers	21/3/1873
RD 266		Plan alignement de la traverse de Pleurtuit	29/10/1874
RD 266		Plan général traverse bourg trottoirs	05/06/1935
RD 266		Plan parcellaire rectif 3 virages entre PR3+706 et 4+214	13/01/1939
RD 266		Plan détail traverse Pleurtuit	8/4/1870
RD 364		Classement de la voie	
		Plan de traverse pour servir à l'établissement du canal daloi	15/09/1873
RD 5		Plan parcellaire de la partie de ce chemin comprise sur la Commune de Pleurtuit	
RD 5		Plan aux abords de la cale de Jouvente	23/5/1857
		Plan parcellaire entre le Port Riou et Jouvente	29/5/1888

La commune bénéficie d'une forte attractivité touristique avec les bords de Rance, qui se traduit par une augmentation importante de la fréquentation des cales et chemins de randonnées, les week-ends, et surtout pendant les vacances et notamment lors de la saison estivale. Plusieurs secteurs sont sensibles : Cancaval, le Champ Rozé, Jouvente, le Poriou... Ce sont souvent des voies en impasse, présentant des difficultés pour déposer les bateaux et faire demi-tour, pour se croiser et circuler au milieu des promeneurs, et, aux heures d'affluence, ayant un déficit d'offre de **stationnement**. On note également que le long du Frémur, il existe très peu d'offre de stationnement permettant d'accéder aux chemins de randonnée.



Cale de Jouvente



Cale de Poriou

Si aucune **aire de co-voiturage** n'est présente sur le territoire, il existe cependant celle au sud de la ville de Pleurtuit, sur la commune de Trémereuc, au niveau du rond-point entre la RD 266 et la RD 118, et proche de la Voie verte.

A son échelle, l'aéroport de Dinard-Pleurtuit joue un rôle de **Pôle d'Echanges Multimodal**, entre l'avion, les véhicules légers, les taxis, le Transport A la Demande (TADy cool), et les deux-roues accessibles depuis la Voie verte.

Concernant le transport en commun, TADy cool est le service de Transport A la Demande de la Communauté de Communes.

Par ailleurs, la ligne 7 du service de cars ILLENOO dessert Pleurtuit depuis Rennes jusqu'à Dinard.

D'une manière générale, il existe peu de **liaisons douces** sur le territoire communal, mais celles qui existent ont une continuité importante. Citons la **Voie verte** sur l'ancien tracé de la voie de chemin de fer, très pratiquée notamment par les vélos, que ce soit à l'échelle de la commune ou de la ville de Pleurtuit pour laquelle elle joue une fonction urbaine entre les différents quartiers. Elle passe non loin du centre-ville, sans être directement reliée. De l'autre côté du centre-ville, mais sans connexion directe avec celui-ci, se trouve le chemin creux qui traverse le pôle d'équipements et au-delà, mène à la Rance en longeant le ruisseau de Saint-Père. Sur le plan touristique, ce parcours joue un rôle stratégique, puisqu'il établit un lien entre Pleurtuit (et notamment l'aire de camping) et la Rance. Cette relation mériterait d'être mieux identifiée. Le long de la Rance se trouve le **chemin de Grande Randonnée** « GR 34c – GR de Pays Tour du Poudouvre » qui passe sur Pleurtuit parmi les secteurs les plus emblématiques des bords de Rance : les moulins à marée, la pointe de Cancaval, Mont-Marin... Le GR 34c se superpose à la Servitude de Passage des Piétons sur le Littoral (SPPL) lorsque le chemin est effectué sur des propriétés privées. Le chemin est interrompu sur les bords de Rance au Poriou.

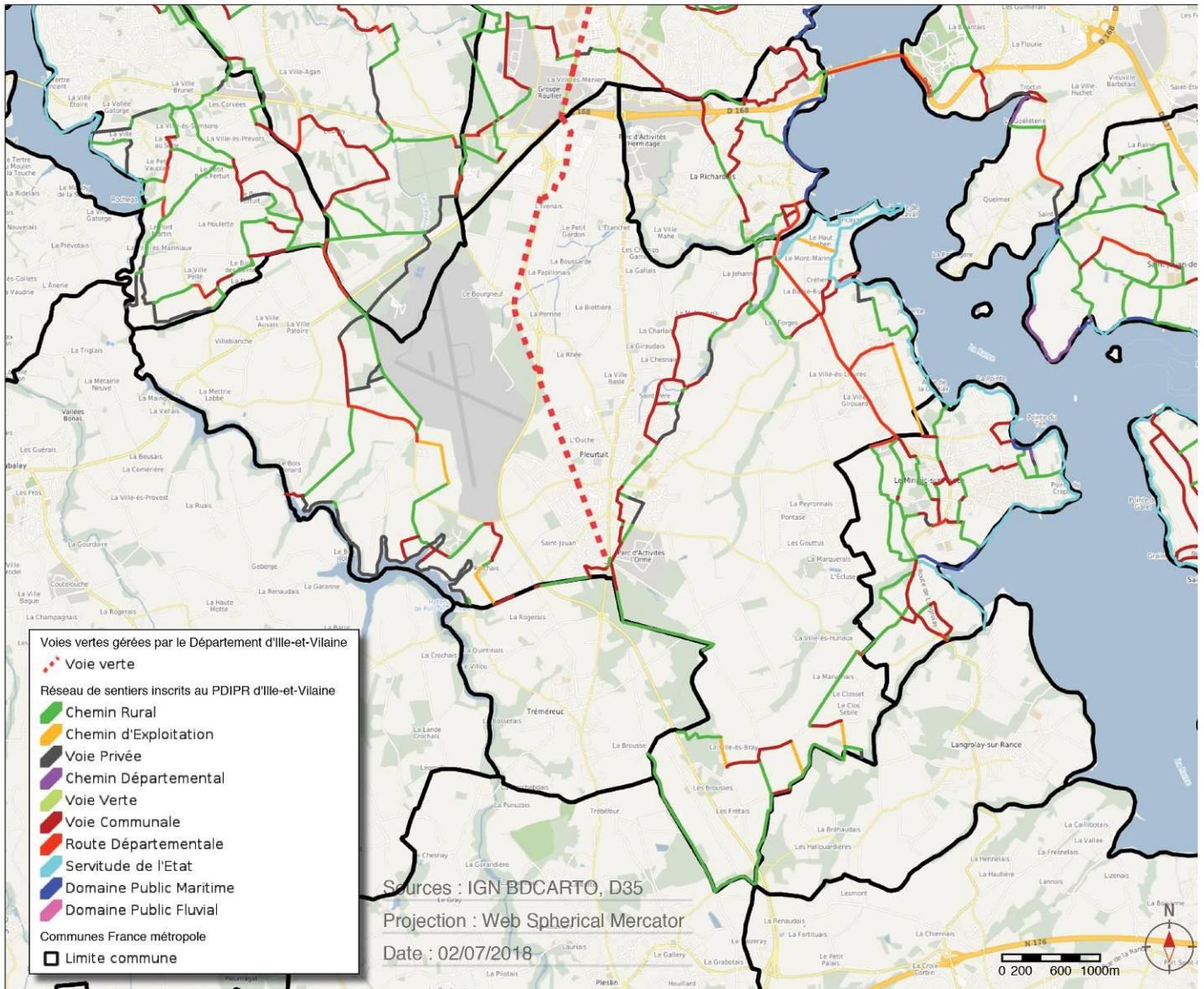
Il existe également un chemin faisant le tour du Frémur, mais il est plus confidentiel, et il n'existe pas de lien piéton avec la ville de Pleurtuit pourtant située non loin. Plusieurs parcours équestres ou cyclables ont été définis à l'échelle de la commune et en lien avec les communes voisines.



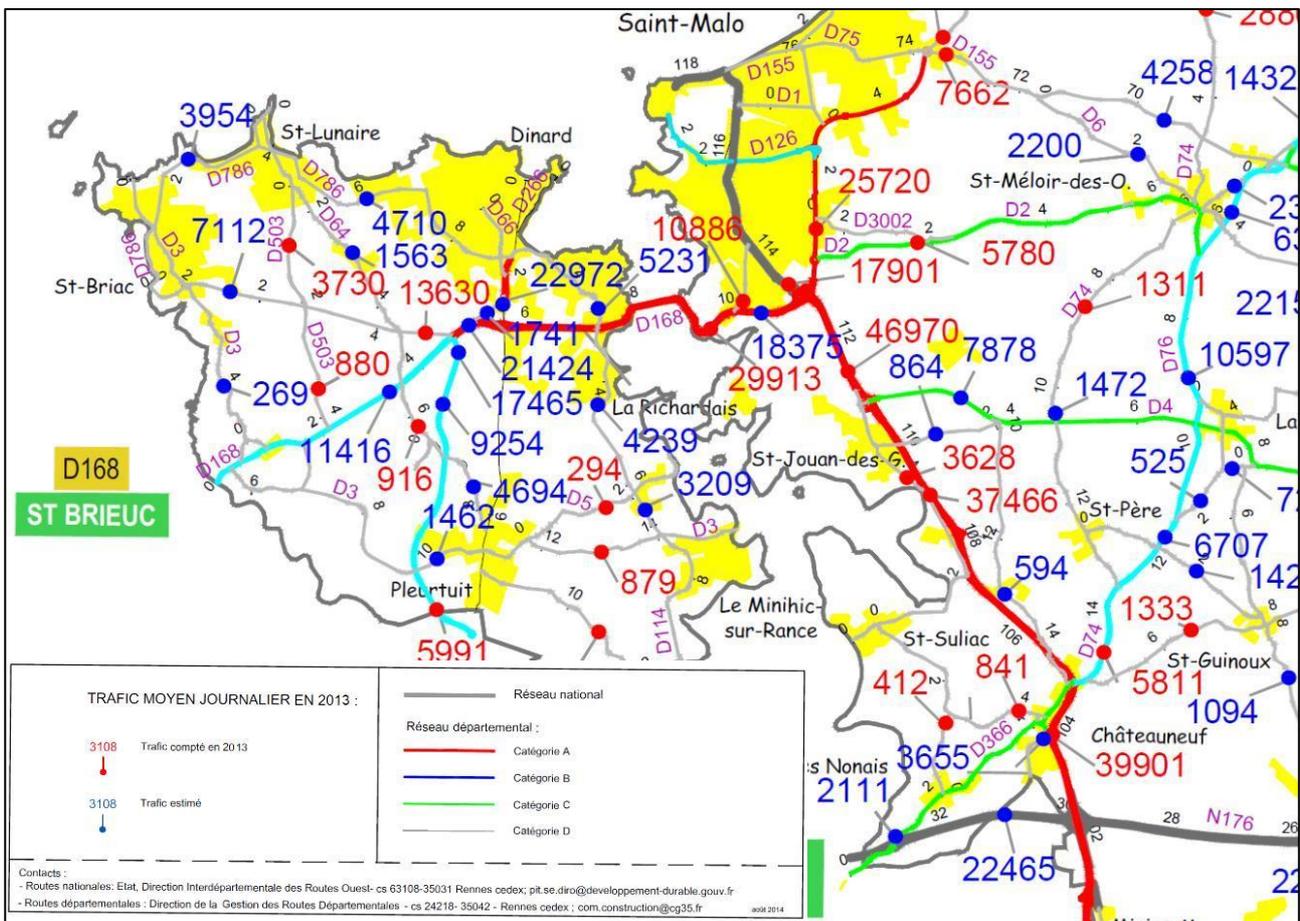
La Voie verte piéton/cycle

Le département identifie les principales liaisons douces sur le territoire et notamment pour la commune de Pleurtuit :

- Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).
- Les voies vertes départementales



Le trafic le plus élevé se trouve sur la RD 168 au niveau de la RD 266, avec environ 21 424 véhicules/jour. Ce nombre diminue sur la RD 266 du nord au sud, passant de 17 465 v/j à 5 991 v/j au niveau du rond-point avec la RD 118, au sud de la ville de Pleurtuit. Ces axes sont aménagés en conséquence.

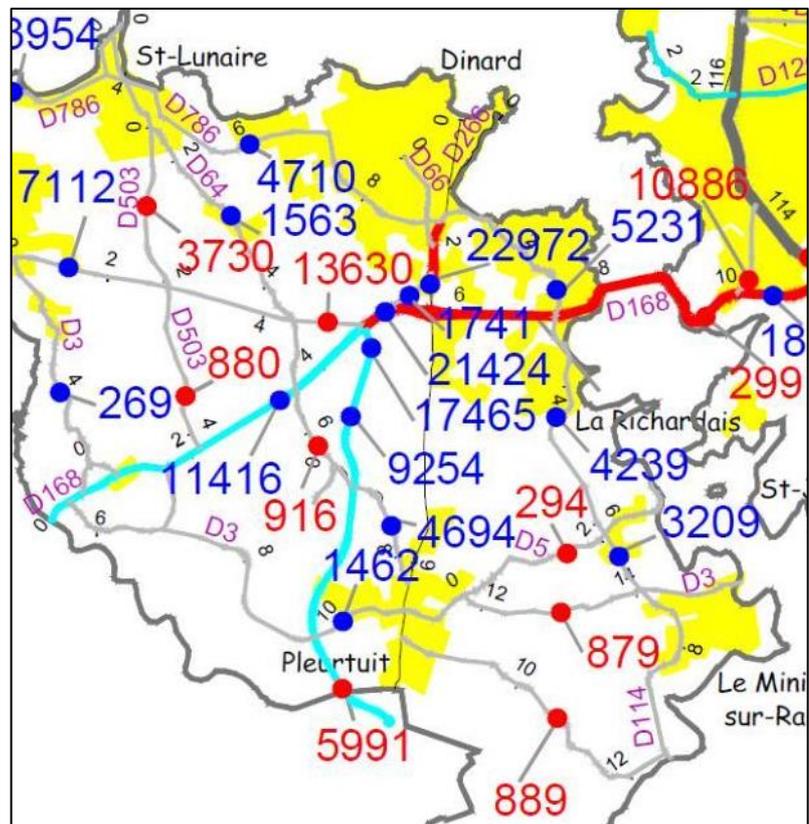


La RD 64 au nord de Pleurtuit a un flux important avec 4 694 v/j, ce qui en fait une des entrées de ville principale, avec celle en provenance de Dinard (VC 148) et l'entrée sud.

1 462 v/j passent par la RD 3 et empruntent l'étroite rue Brindejonc des Moulinais pour rejoindre le centre-ville.

Le long de la Rance, la RD 114 a entre 3 200 et 4 200 v/j, ce qui est relativement important compte-tenu de son gabarit.

Ces chiffres restent à moduler en fonction de la période touristique.



A L'ECHELLE DE LA VILLE DE PLEURTUIT

La structuration des voies est un héritage de l'organisation en étoile du bourg historique. Les voies principales (rue de Dinan/rue de Dinard pour l'axe nord-sud, et rue Saint-Guillaume/rue Brindejonc des Moulinais pour l'axe est-ouest) convergent vers l'église et sa place, véritable centre de la ville. S'en est suivi une succession d'opérations qui ont permis -ou non- de créer une hiérarchisation des voies.

L'axe rue de Dinan/rue de Dinard constitue la voie principale qui structure la ville du nord au sud. Les autres entrées de ville convergent vers cet axe, avec 4 carrefours principaux : le centre autour de l'église, le carrefour entre la RD 64 et la VC 148 au nord, au sud le carrefour entre la rue Jacques Cartier (RD 64) et la rue de la Crochais, et à l'extrême sud, le rond-point nouvellement aménagé, véritable « porte de ville ». Cet aménagement de l'entrée sud offre une image qualitative de la ville.

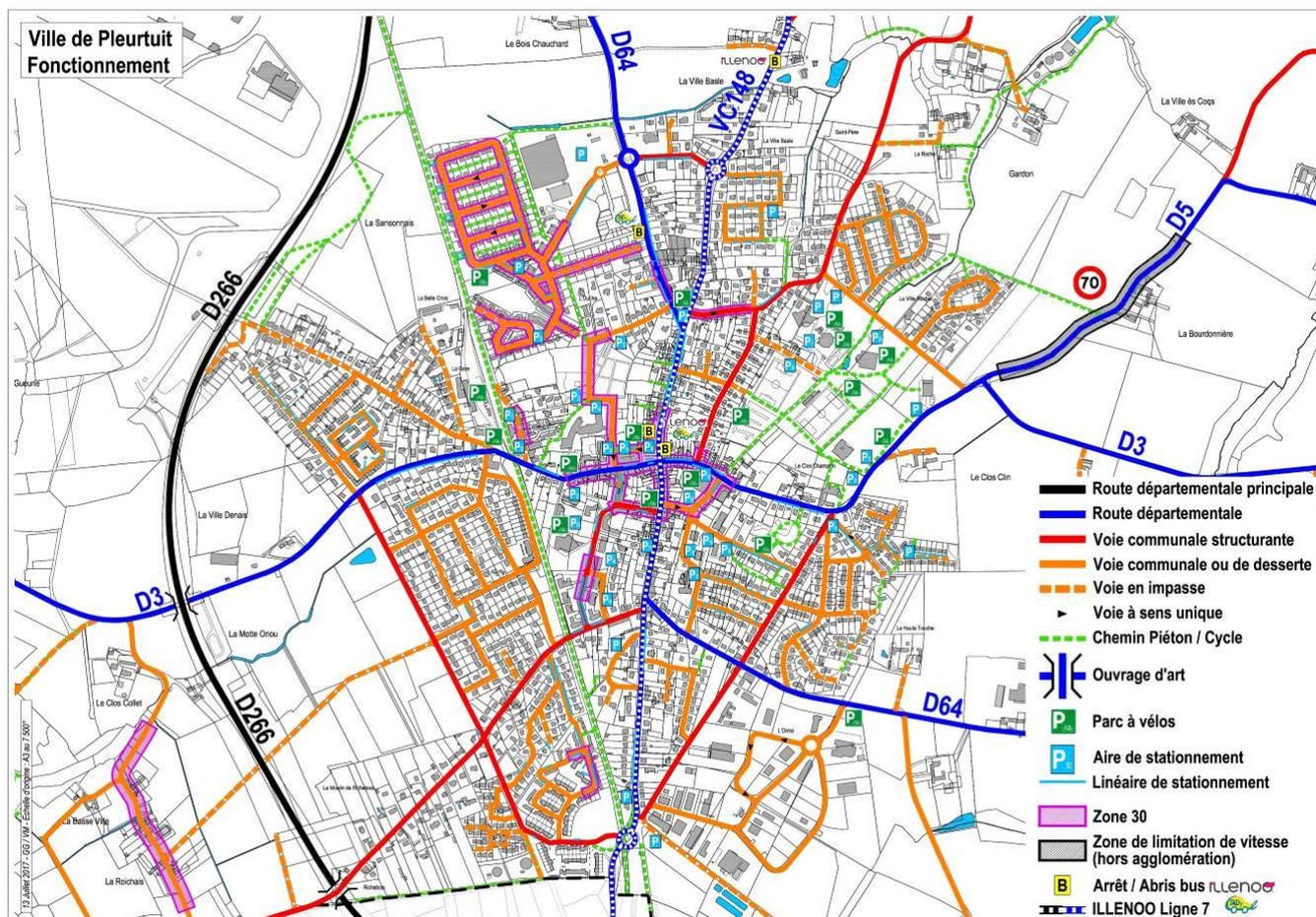
En complément des entrées de ville, plusieurs voies remplissent le rôle de boulevard, permettant de contourner le centre-ville et de relier les différents quartiers entre eux. Cette organisation n'est cependant pas la même sur toute la ville.

On distingue le sud, avec la rue Henri Guillaumet à l'ouest et à l'est la rue de l'industrie, la rue des 4 frères Saulnier, la rue des Hortensias et la rue du Clos Clin, qui remplissent cette fonction de voies inter-quartiers. Cependant, une meilleure lisibilité de la hiérarchisation des voies pourrait être apportée.

Le nord de la ville a un déficit de voies inter-quartiers dans les relations est-ouest. Il y a bien la rue du Pré de la Roche qui se raccorde sur la rue Saint-Père, mais l'emprise très étroite de cette dernière l'empêche de jouer le rôle de voie principale. Plus récemment, dans le cadre notamment de la ZAC de l'aéroport, un axe est-ouest est en cours de réalisation, entre la rue des Terres-Neuves, et la rue Joseph Brugaro. Il est en projet de poursuivre ces deux voies, la première pour rejoindre la rue Brindejonc des Moulinais (en franchissant la Voie verte), et l'autre pour accéder à la rue de Gardon (en franchissant le ruisseau de Saint-Père).

Cette organisation n'est donc pas pleinement satisfaisante, car elle limite les possibilités de raccorder les quartiers entre eux, elle crée des quartiers en impasse, et surtout, elle n'offre pas d'alternative au passage par le centre-ville, créant des effets d'engorgement, notamment aux heures de pointe.

Le centre-ville est classé en zone 30, ainsi que le secteur d'habitat dans la ZAC de l'aéroport et quelques portions de voies résidentielles.



Deux **carrefours** importants mériteraient d'être améliorés :

- celui entre la rue des Cap-Horniers, la rue Maurice Noguès, la rue de la Belle Croix et la rue Brindejanc des Moulinais, situé à proximité de la Voie verte pour mieux organiser la rencontre entre ces différentes voies (un aménagement est prévue dans le cadre de la ZAC de l'aéroport) ;
- le carrefour nord entre la rue de Dinard, la rue de l'Aéroport et la rue Saint-Père, pour apporter plus de fluidité à la circulation.

Le carrefour menant à l'Aéroport reste relativement confidentiel.



Carrefour à aménager rue de la Belle Croix / rue Maurice Noguès / rue des Cap-Horniers



Le carrefour vers l'aéroport est relativement confidentiel



Passage de tracteurs dans la ville



Rue de l'aéroport / rue de Dinard / rue Saint-Père : améliorer la fluidité ?



Une entrée sud valorisante

De même, l'aménagement de la rue Brindejanc des Moulinais, très étroite et support d'un trafic non négligeable, pourrait être amélioré, ou repensé dans un contexte plus global permettant une meilleure répartition des flux.

Notons également le « double carrefour » entre la rue de la Roche et la rue du Clos Clin, et entre la RD 3 et la RD 5 ; il pourrait être simplifié pour prendre la forme d'un unique carrefour.

Il est à signaler le passage d'engins agricoles en milieu urbain ; les récents aménagements de voies en ont tenu compte.

Les **aires de stationnement** sont associées au centre-ville et aux équipements. L'offre en stationnement proche du centre-ville (environ 270 places stationnements) est un complément nécessaire, mais pas toujours visible depuis les rues de Dinan, de Dinard, de Saint-Guillaume et de Brindejone des Moulinais qui regroupent environ 180 places de stationnement. Plusieurs aires de stationnement remplissent déjà une fonction mixte, répondant aux usagers du centre-ville (commerces/services), aux équipements dont certains fonctionnent en soirée (Espaces Delta, le Cinéma...) ou permettant des usages résidentiels. De ce fait, il y a une bonne mutualisation de ces aires de stationnement. Ce rôle pourrait être renforcé si les stationnements situés en deuxième rideau par rapport aux voies commerciales du centre-ville, étaient mieux perçus.



La seule offre de stationnement dans l'hyper-centre est souvent insuffisante



Le manque de stationnement en secteur d'habitat génère du stationnement « sauvage »



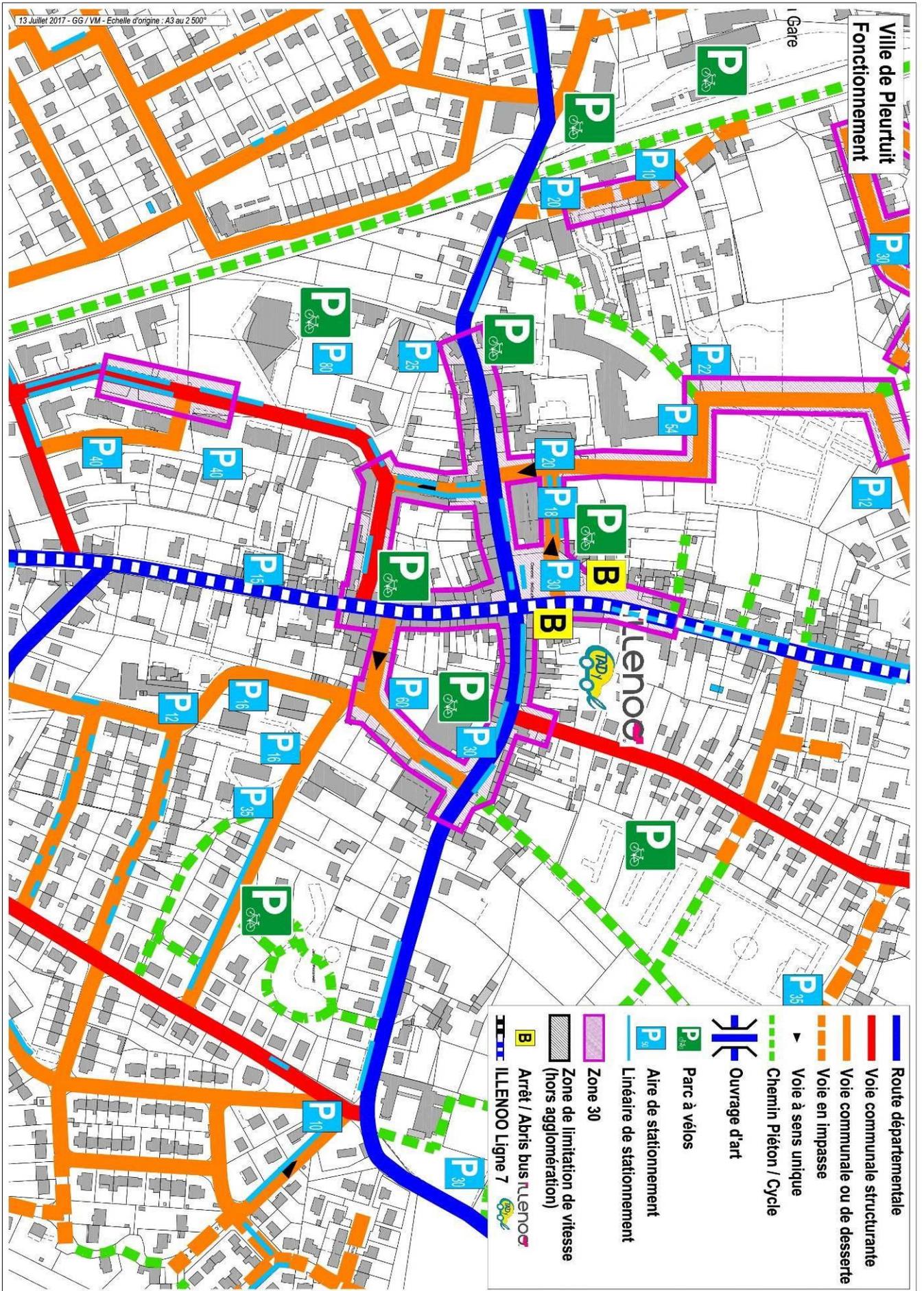
Offres de stationnement rue des Frères Lumières, proche du centre



Ancien château d'eau

La mutualisation des aires de stationnement autour du pôle d'équipements (rue du Clos Clin) fonctionne surtout entre les différents équipements présents et pour l'accueil de manifestations particulières, mais offre relativement peu de potentiel de mutualisation pendulaire, sauf pour les quartiers d'habitation limitrophes.

De même, l'aire de stationnement associée à la zone commerciale du Clos de l'Ouche offre des possibilités de mutualisation en interne entre les différents commerces/services, mais peu dans le cadre d'une mutualisation pendulaire, sauf pour les quartiers d'habitation limitrophes.



La Voie verte constitue la colonne vertébrale des **liaisons douces** et mériterait d'être mieux connectée au centre-ville. De même, le chemin creux qui dessert pôle d'équipements complète la Voie verte, et pourrait être mieux raccordé et identifié depuis le centre-ville. Ces deux axes nord-sud donnent accès au secteur rural et à la Rance. Il manque cependant des liaisons est-ouest. Il existe très peu d'aménagements sur voie dédiés aux vélos.



Signalétique reliant Pleurtuit à Cancaval et Pont des Rues



Chemin creux le long du pôle d'équipements



La Voie verte piéton/cycle



Chemin creux le long du pôle d'équipements

On dénombre environ 17 aménagements dédiés au stationnement deux-roues, à la fois présents dans le centre-ville et à proximité des principaux équipements.

PARCOURS DES ENGIN AGRICOLES DANS L'AGGLOMERATION

Pour rejoindre la coopérative agricole située dans le parc d'activités de l'Orme, les engins agricoles doivent parfois traverser l'agglomération de Pleurtuit, empruntant des voies qui ont fait l'objet ou non d'aménagement :

- par l'est, les engins agricoles passent par la RD 64 qui est adaptée pour ce type de véhicule,
- en venant de l'ouest, l'itinéraire traverse la ville par des voies aménagées pour permettre le passage des engins agricoles,
- du nord, les véhicules agricoles doivent rejoindre la rue du pré de la Roche ; cette jonction reste à aménager (le développement urbain sur le secteur de la Giraudais sera l'occasion de créer une voie offrant une alternative au passage par la rue de Dinard).

4.6.4 POLARITES

La commune de Pleurtuit bénéficie d'une grande diversité d'offre, que ce soit en termes de commerce/services ou d'activités, d'équipements ou de loisirs. Certains éléments sont isolés, d'autres constituent des pôles qui structurent le territoire.

A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

L'activité agricole est l'activité qui occupe la plus grande partie du territoire communal, avec notamment plusieurs sites d'exploitation agricole (pour plus de précision, se reporter au chapitre spécifiquement dédié à cette question). Notons simplement la proximité au sud-est de la ville de Pleurtuit, du siège d'exploitation présent sur la Basse Touche.

L'aéroport de Dinard-Pleurtuit occupe également un espace important (autour de 220 hectares) comparable en surface à la ville de Pleurtuit.



L'aéroport de Dinard-Pleurtuit
Source : Google Maps



Zone d'activités aéroportuaires
Source : Google Maps

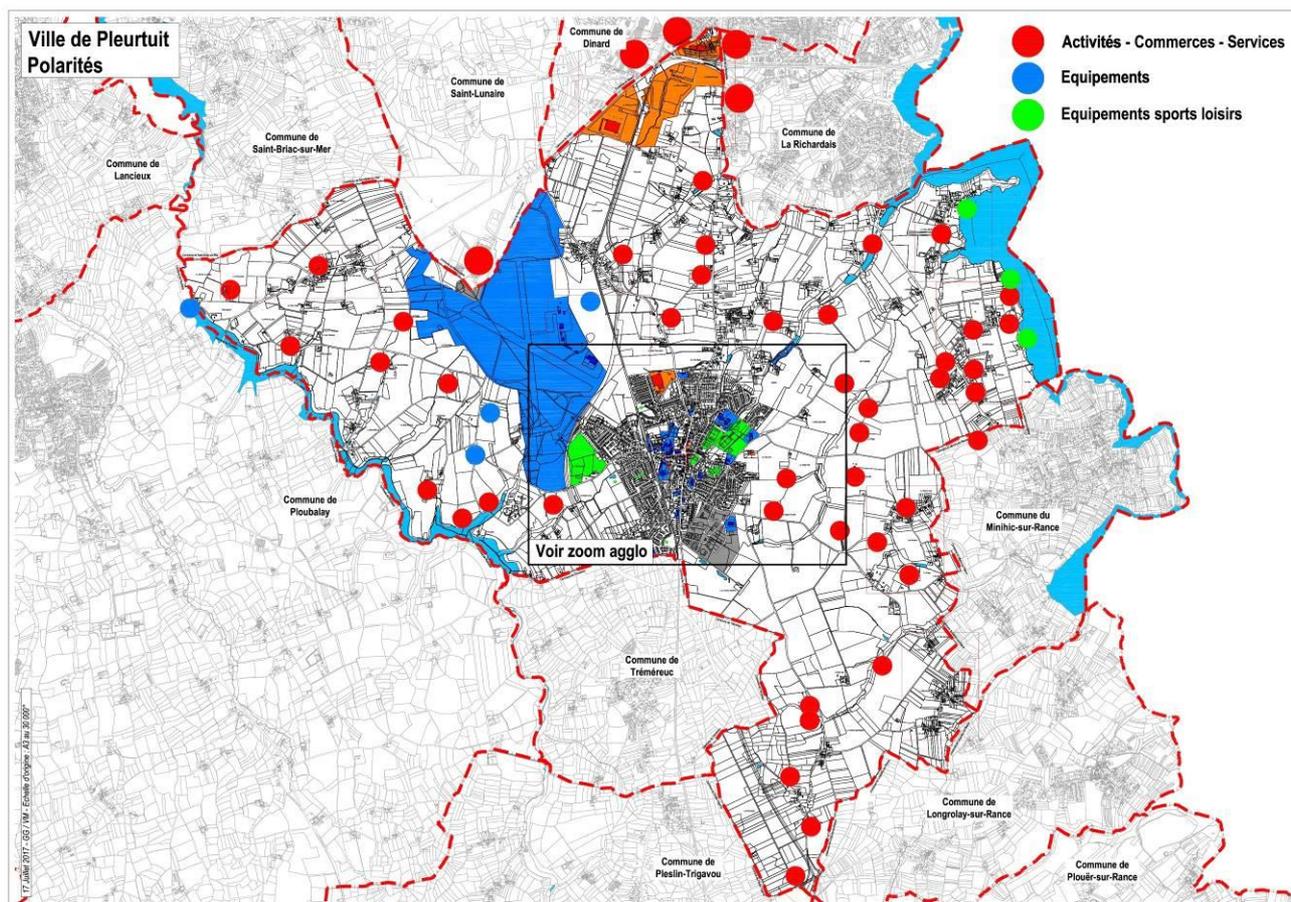
On y distingue l'espace central dédié aux pistes, l'aérogare à l'est, et la zone d'activités aéroportuaires au nord de Pleurtuit et dont la plus grande partie se trouve sur la commune de Saint-Lunaire. La présence de cette zone d'activités est directement liée au fonctionnement de l'aéroport comme en atteste la photo aérienne.

L'aéroport se trouve pratiquement en continuité de la ville de Pleurtuit, séparé par la RD 266, et pour respecter les zones d'isolement acoustique.

Le développement commercial et tertiaire au nord de Pleurtuit s'inscrit en continuité de l'agglomération de Dinard (de part et d'autre de la RD 168) et de la Richardais. Il constitue un secteur important sur le territoire de Pleurtuit, avec une première opération sur la Ville ès Ménières, et un développement en cours pour Cap Emeraude sur plus de 50 hectares. Ces deux opérations font l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).



Cap Emeraude
Source : Google Maps, Street View



Par ailleurs, on identifie de **nombreuses activités présentes en milieu rural** en plus des sites d'exploitations agricoles. Citons à titre d'exemples :

- de la restauration/hôtellerie : au Château de Montmarin, à la cale de Jouvente, au Domaine de Richebois, au Manoir de Pontbriand...
- de très nombreux gîtes ou chambres d'hôtes,
- un cabinet infirmier sur la Ville-ès-Chèvres,
- une déchetterie/zone de transit pour déchets inertes/négoce de granulats, à proximité de l'aéroport,
- hivernage de caravanes,
- ...



Hôtel-restaurant - Jouvente

Le développement de la restauration et de l'hôtellerie, des gîtes et des chambres d'hôtes... montrent l'importance qu'occupe l'**activité touristique** sur Pleurtuit, en lien avec la qualité exceptionnelle de plusieurs sites et notamment des bords de Rance, de la proximité de Dinard et Saint-Malo et de la côte, qui font de Pleurtuit une destination attractive. Cela s'en ressent également au niveau des équipements.



Salle de réception - Le Domaine de Montmarin



Salle de réception – Domaine de Richebois



Ancien vivier-pêcherie – Le Moulin Neuf



Chambres d'hôtes – Manoir du Clos Clin



Salle de réception - Le Pontbriand



Gîte - Dick



Cabinet infirmier – La Ville-ès-Chèvres

Sur le plan des **équipements**, outre l'aéroport de Dinard-Pleurtuit que nous avons déjà évoqué, et qui constitue une porte d'accès économique et touristique, se trouve plusieurs autres entités :

- les 326 mouillages sur la Rance, et les différentes cales d'accès : Cancaval, Jouvente, Poriou...
- les Trains Touristiques De France (TTDF) à l'Etanchet,
- les barrages sur le Frémur constituant des réserves en eau potable, avec notamment la station d'épuration au Pont Avet, et l'usine de traitement des eaux près de la Ville Gueurie,
- l'aire de la Lande des Couets pour l'accueil des gens du voyage, et l'aire de grand rassemblement pour l'accueil des gens du voyage près de Mon Repos...

En résumé, Pleurtuit est une commune très « habitée », présentant de multiples activités sur l'ensemble de son territoire.



Cale de Jouvente



Cale de poriou



L'usine de traitement des eaux - La Ville Gueurie



Barrage sur le Frémur et station d'épuration - Pont Avet



L'aire d'accueil des gens du voyage

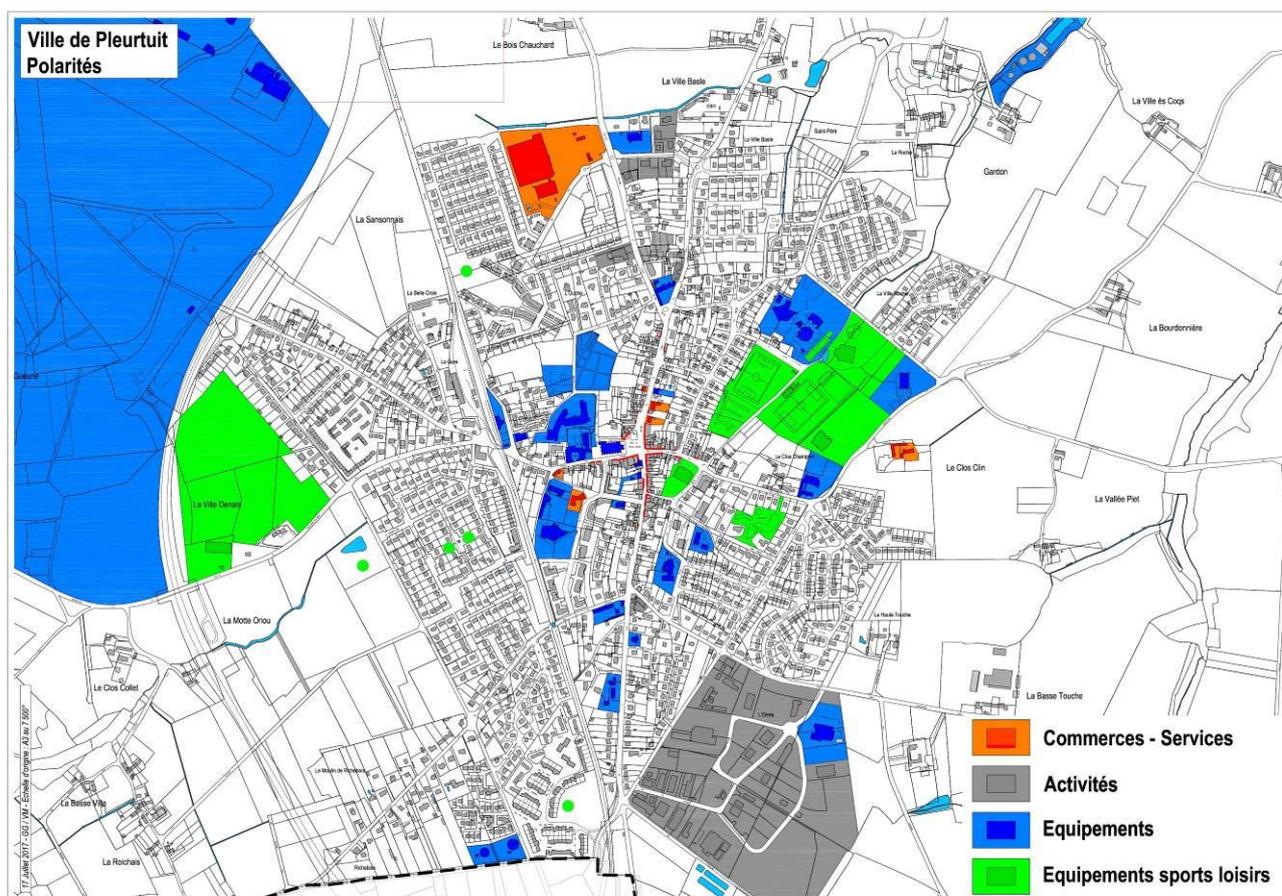


TTDF et l'ancien Klub



également sur le plan touristique la présence d'une aire de camping/caravaning, proche du centre-ville et du chemin creux menant à la Rance. Toujours à proximité de ce pôle d'équipements se trouve le jardin de Westerwald ; ses accès restent aujourd'hui confidentiels, et une plus grande visibilité depuis l'espace public pourrait être recherchée.

- Il existe relativement peu **d'espaces de loisirs** à l'échelle des quartiers. Citons celui créé dans le cadre de la ZAC de l'aéroport, et la promenade autour du plan d'eau de la Motte Oriou. Le petit bois présent sur la ZAC est essentiellement constitué de conifères ne présentant pas un intérêt particulier. En revanche, le bois à la Motte Oriou ainsi que le ruisseau débouchant sur le plan d'eau pourrait être valorisés et trouver un rôle plus urbain, en lien avec la vie de la ville. A une autre échelle, le bois de la Sansonnais constitue un espace de promenade et un cadre de vie « vert » pour les riverains. Son accès reste confidentiel, et le lien avec la Voie verte pourrait être renforcé. Autre bois d'importance, celui des Landes Bellières au sud de l'agglomération qui offre également des parcours, dont celui de la Voie verte. Enfin, il existe également un centre équestre adossé à la ville sur le secteur de la Ville Desnais, et qui se trouve « intra-rocade ». Il participe du fonctionnement de la ville.
- Rappelons également la proximité de **l'aéroport** de Dinard-Pleurtuit.



Dans l'organisation urbaine de la ville, on peut remarquer que les deux pôles d'équipements se trouvent proches du centre-ville, et de part et d'autre de celui-ci. La recherche d'une plus grande synergie entre ces deux pôles, en passant par le centre-ville, permettrait de renforcer la cohérence d'ensemble. Nous avons vu dans le chapitre traitant du fonctionnement urbain, que la Voie verte et le chemin creux le long du pôle d'équipements sports/scolaires, sont eux aussi à la fois proche du centre-ville et de part et d'autre de celui-ci. Il y a là aussi un enjeu visant à renforcer la connexion entre ces deux liaisons douces en passant par le centre-ville, qui rejoint l'enjeu au niveau des équipements. Ces deux approches contribueront à renforcer la vitalité du centre-ville.

Autre élément qui ressort de ce diagnostic, c'est la présence autour de la Motte Oriou d'espaces naturels et loisirs : le plan d'eau et sa promenade, le bois, le cours d'eau, le centre équestre. La recherche d'une plus grande valorisation et d'une plus grande synergie entre ces différentes entités permettrait de développer un nouveau pôle de loisirs.

Au final, Pleurtuit dispose d'un bon niveau d'équipements en rapport à sa population.

4.6.5 TYPOLOGIE ET PATRIMOINE

4.6.5.1 PATRIMOINE

Sur Pleurtuit, le volet patrimonial s'exprime sous de multiples formes.

Sous l'angle **naturel**, la Rance est l'élément le plus emblématique de la commune, offrant des vues et une richesse écologique de premier plan. D'autres espaces contribuent à la qualité de Pleurtuit, que ce soit le Frémur, les différents bois, les cours d'eau parfois accompagnés d'étangs, les chemins creux ou dans une moindre mesure, le bocage.

Le **patrimoine urbain** offre une qualité à la fois par la richesse patrimoniale des édifices qui le compose, mais surtout par la cohérence urbaine qu'il offre, alignement sur rue, gabarits, lignes de composition, matériaux, type d'ouverture... On trouve ainsi le centre-ville de Pleurtuit, mais aussi de nombreux hameaux et villages répartis sur l'ensemble du territoire dont les centres conservent cette richesse patrimoniale. A titre d'exemples, citons Jouvente, Saint-Antoine, le Bourgneuf, la Caminais/la Perronnais, la Ville au Monnier, la Mervenais/la Lande, Cancaval/Créhen/Mont Marin/le Champ Rozé, la Charlais...



Moulin à marée – Cancaval



Moulin à marée – Champ Rosé



Château de Montmarin



Ancienne chapelle – La Bonnais



Manoir de Pomphily



Le petit patrimoine



Le **patrimoine architectural** est également bien présent sur le territoire, avec des éléments remarquables comme 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... L'architecture rurale est également présente, avec différents corps de ferme, longères qui ont fait l'objet de réhabilitation et servent dans bien des cas de gîtes ou de chambres d'hôtes.

Le **petit patrimoine** prend plusieurs formes avec 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...

L'ensemble de ces éléments participent à l'identité communale et à la qualité de ses paysages.



La Chapelle Saint-Antoine – Saint-Antoine



Patrimoine traditionnel



Le petit patrimoine



Patrimoine traditionnel



4.7 BILAN DU PLU DE 2007 ET OBJECTIFS DE MODERATION

4.7.1 BILAN DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE 2007

La surface de la commune (source données cadastrales), représente 2 990 hectares.

Le Plan de zonage classe près de 45% du territoire en zones agricoles (**A**) et 35% en zones naturelles et forestières (**N**), soit environ 80% en zones agro-naturelles. La part significative accordée aux zones **N** reflète la qualité écologique présente sur le territoire (la Rance, le Frémur, les vallons, les bois), et la sensibilité de certains lieux comme le périmètre de protection de la réserve d'eau potable sur Bois Joly.

Pour autant, compte-tenu de la dimension de la commune, la part des zones urbaines (**U**) est importante. Elle est liée à l'aéroport (224 ha), à la ville de Pleurtuit (170 ha) et aux villages et hameaux (61 ha).

Concernant les zones à urbaniser (**AU**) la ville de Pleurtuit en concentre 68 ha, soit près de la moitié de ses zones urbanisées. Une part importante des zones **AU** a été affectée au développement des zones commerciales et tertiaire situées au nord de la commune (la Ville ès Méniers, Cap Emeraude), avec un total de 57 ha. Il existe également une réserve de développement autour de l'aéroport, de 27 ha de zones **AU**.

Les zones à urbaniser dédiées à de l'habitat représentent 45 hectares.

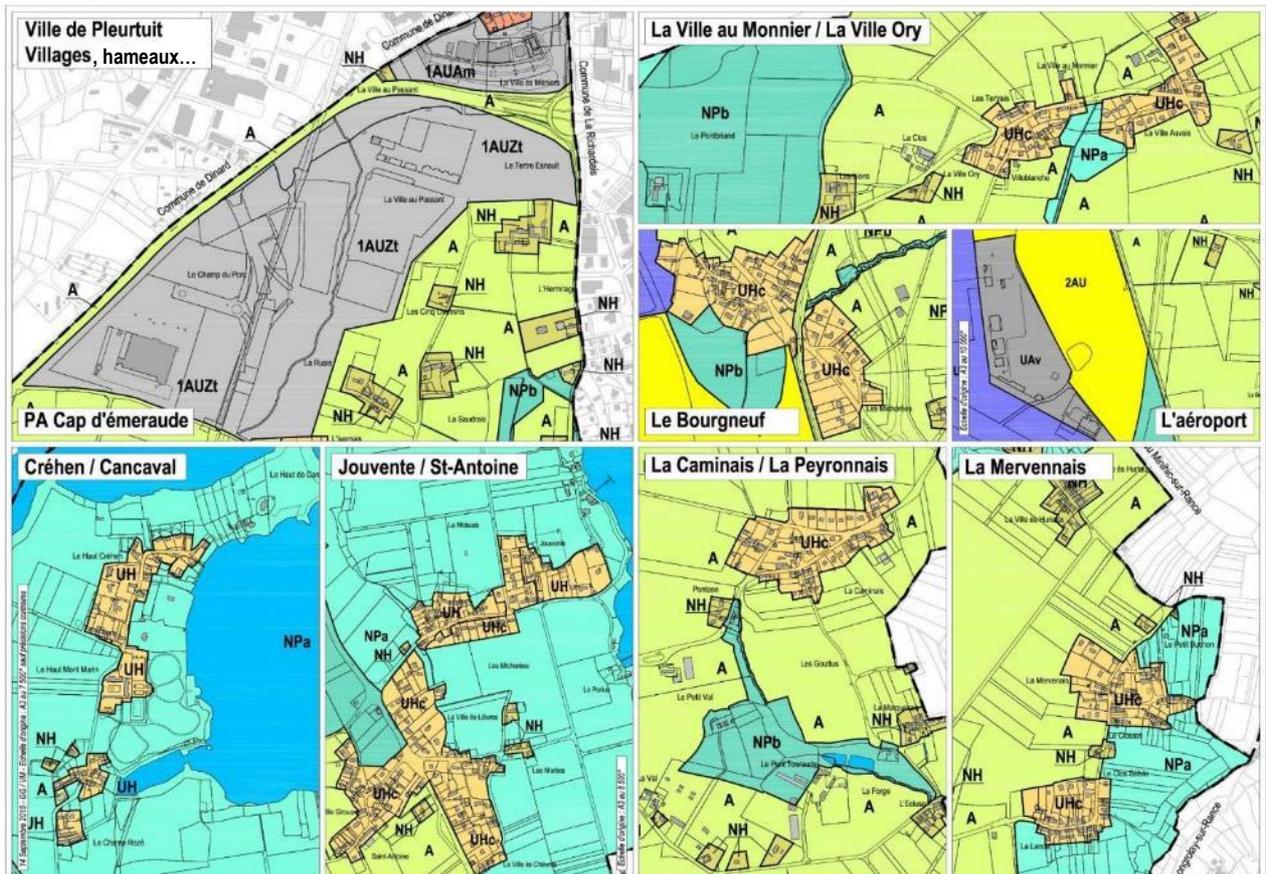
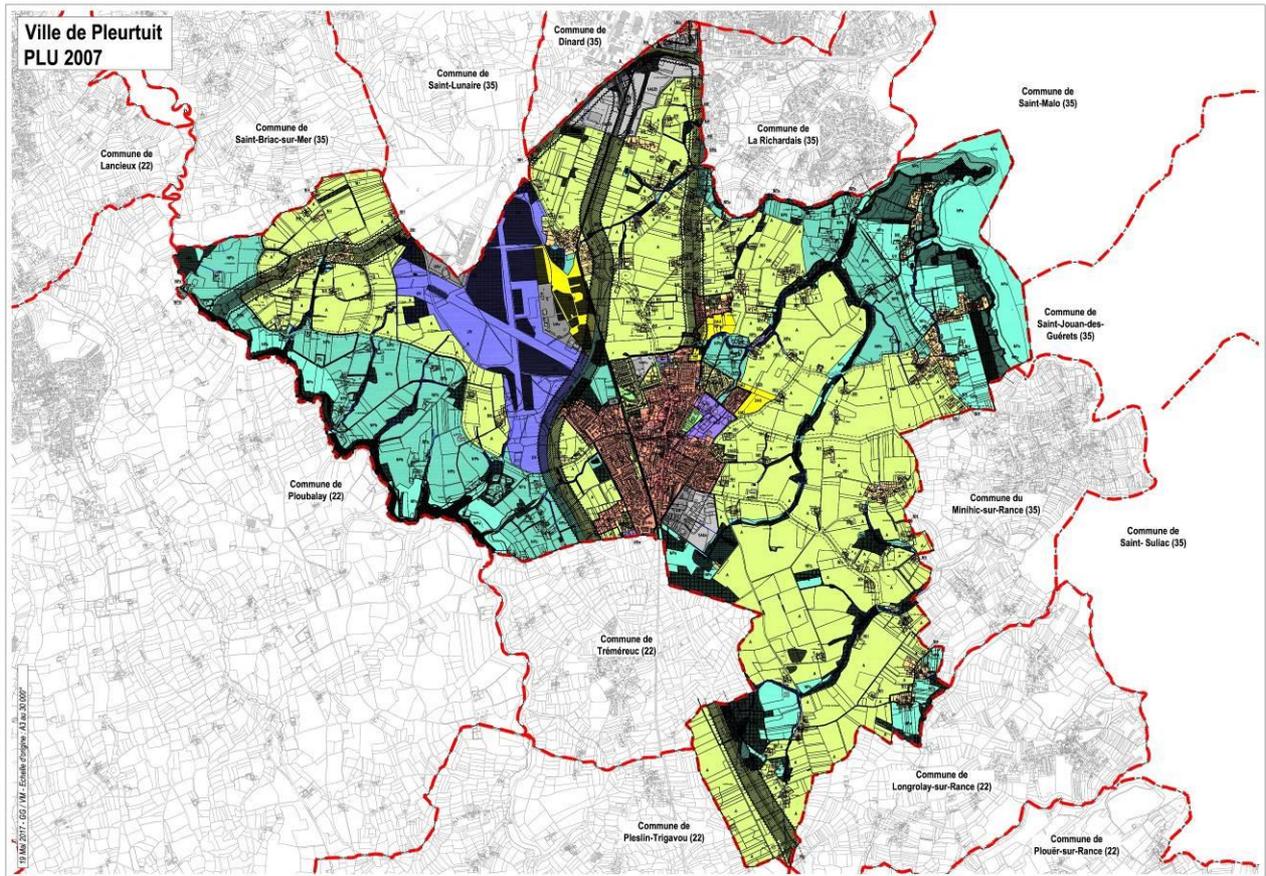
Les boisements classés représentent une part importante du territoire (près de 7%). Ils correspondent aux bois, vallons et coteaux des bords de Rance et du Frémur.

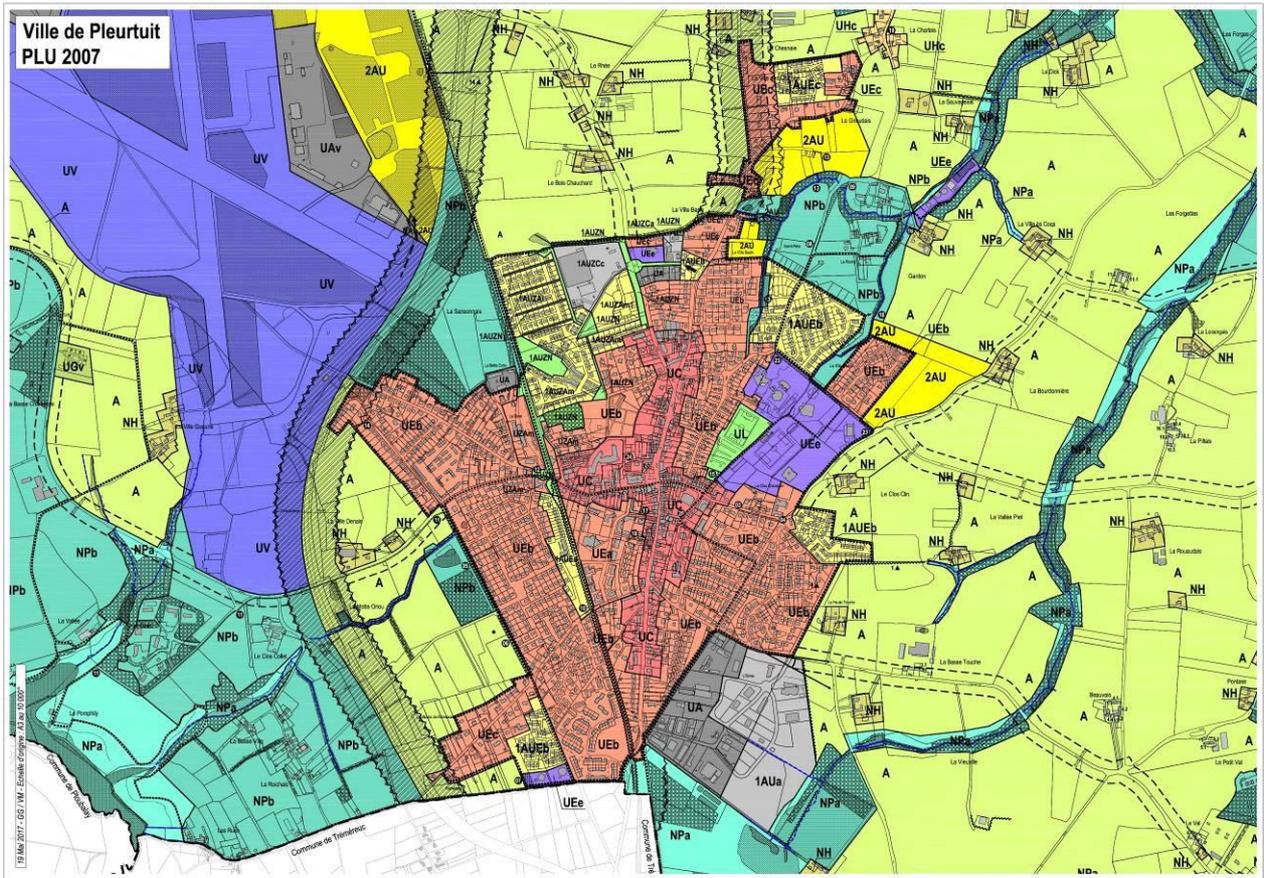
Les bandes boisées à créer concernent la zone commerciale et tertiaire de Cap Emeraude.

Notons l'importance des zones humides sur le secteur de l'aéroport.

PLU de 2007		
Zones	Surfaces en ha	Pourcentage
U	459,1	15,4
AU	152,9	5,1
A	1 342,9	44,9
N	1 035,1	34,6
TOTAL	2 990,0	100,0
EBC		
	Surfaces en ha	Pourcentage
TOTAL	206,0	6,9

PLU de 2007		
Zones	Surfaces en ha	Pourcentage
UC	22,8	0,8
UEa	6,6	0,2
UEb	96,4	3,2
UEc	16,0	0,5
UEe	14,6	0,5
UE	133,6	4,5
UZam	2,3	0,1
UZn	1,2	0,0
UZ	3,5	0,1
UH	13,8	0,5
UHc	47,2	1,6
UH	61,0	2,0
UL	2,3	0,1
UGv	1,3	0,0
UA	10,7	0,4
UAv	20,7	0,7
UA	31,4	1,1
UV	203,2	6,8
Zones U	459,1	15,4
1AUEa	2,9	0,1
1AUEb	13,9	0,5
1AUEc	2,8	0,1
1AUE	19,6	0,7
1AUZai	4,8	0,2
1AUZam	5,9	0,2
1AUZam1	2,0	0,1
1AUZca	0,6	0,0
1AUZcc	3,5	0,1
1AUZn	4,4	0,1
1AUZ	21,2	0,7
1AUA	13,3	0,4
1AUA _m	6,5	0,2
1AUZt	51,0	1,7
2AU	41,3	1,4
Zones AU	152,9	5,1
A	1 342,9	44,9
Zones A	1 342,9	44,9
NH	68,4	2,3
NPa	539,8	18,1
NPb	426,9	14,3
Zones N	1 035,1	34,6
TOTAL	2 990,0	100,0



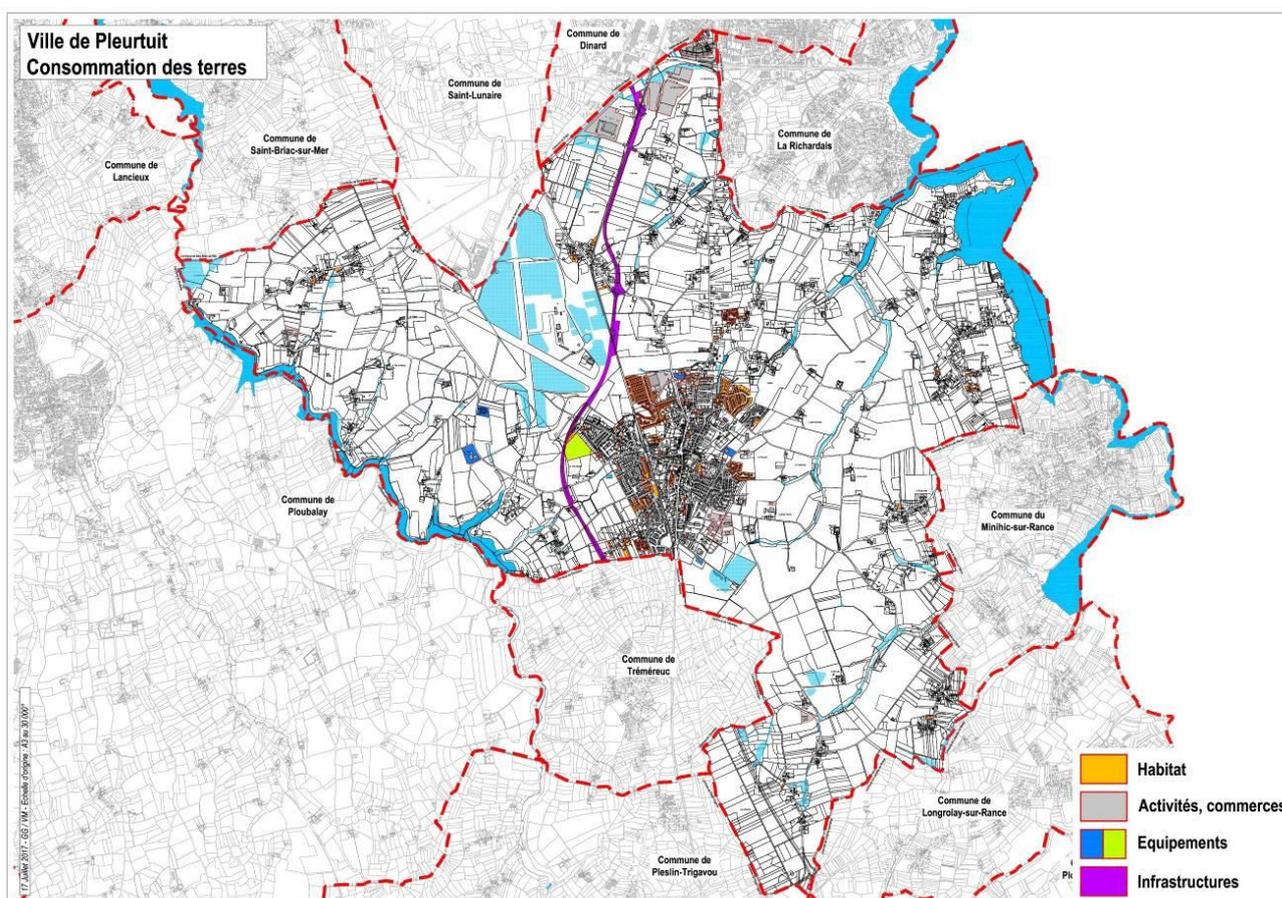


4.7.2 ANALYSE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES SUR 10 ANS

A l'échelle de la Commune, les constructions nouvelles se sont essentiellement développées sur deux ZAC correspondant aux **zones commerciales et tertiaires de la Ville ès Méniers et de Cap Emeraude**. Cette dernière est en cours d'urbanisation, alors que la Ville ès Méniers a quasiment finie de s'urbaniser.

La réalisation de la nouvelle **RD 266** a également consommé des terres agro-naturelles pour environ 20 hectares.

Sur la carte communale, on peut également voir une extension au nord de la ville de Pleurtuit sur le secteur de la **Giraudais**. Cette extension est la plus éloignée du centre-ville.



Au total, la consommation des terres sur dix ans s'est répartie de la manière suivante :

Habitat :	29 ha
Activité/commerce :	32 ha
Equipements :	5 ha
Equipements de plein-air :	4 ha
Infrastructures :	20 ha
TOTAL :	90 ha (3% du territoire)

Soit un rythme annuel d'environ 9 ha, dont 7 ha hors infrastructures.

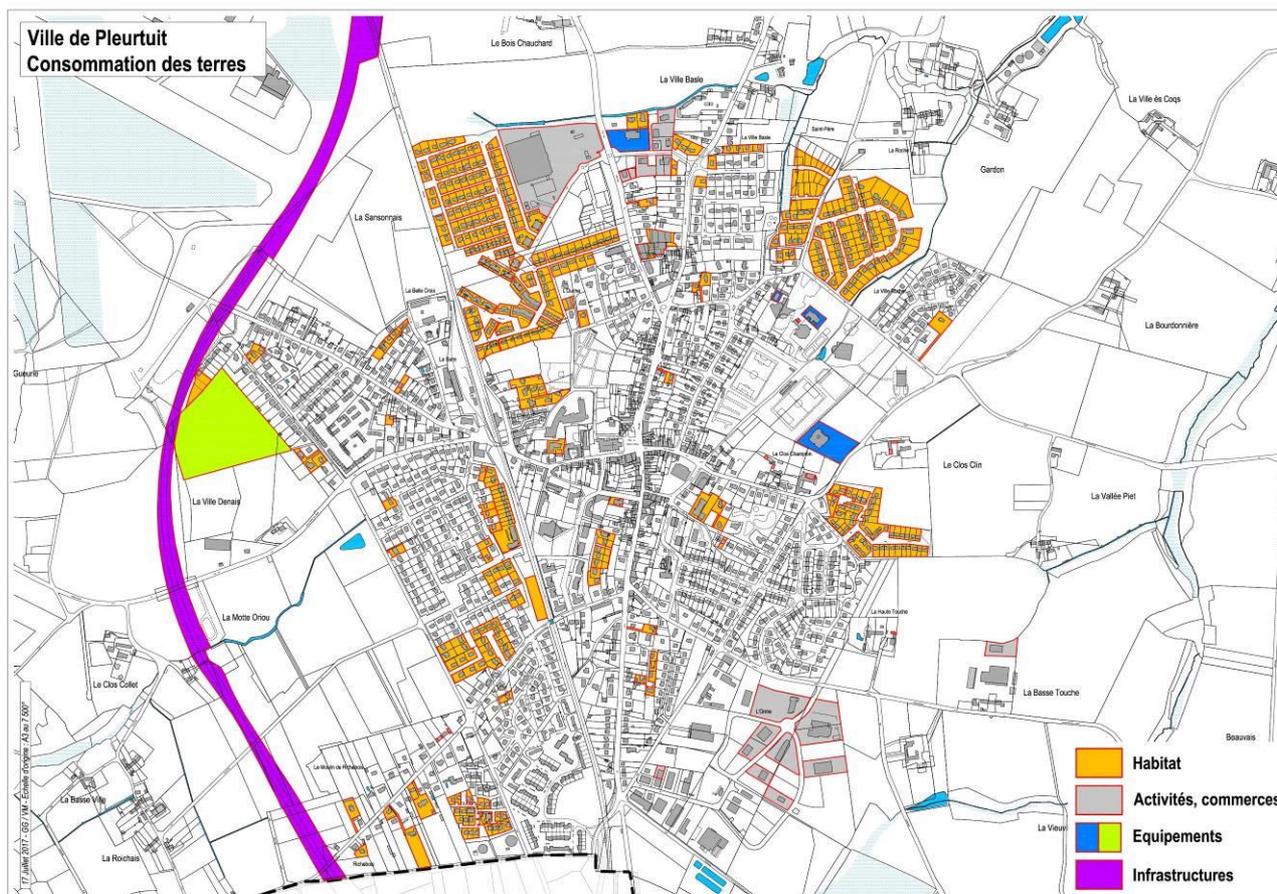
On estime que sur cette même durée, 39 logements ont été construits en milieu urbain (agglomérations/villages) en **densification urbaine, dents creuses et petits cœurs d'îlots**, sur une surface globale de 3,5 hectares, **soit un rythme de 3,9 logements par an** et une surface de 0,35 hectare par an. Il est à noter que la surface moyenne de ces lots est importante puisqu'elle avoisine des surfaces de terrain de 890 m², laissant un potentiel de densification urbaine.

Ce rythme servira de base de calcul pour définir le potentiel de logements qui pourraient être réalisés dans les prochaines années.

Dans les **villages et hameaux**, on observe une légère densification. Ici les exemples de Jouvente/Saint-Antoine, Bourgneuf, et la Caminais/la Peyronnais.



Mais la part la plus importante reste concentrée dans la ville de Pleurtuit.



Presque l'ensemble des zones **1AU** dédiées à de l'**habitat** et couvrant 30 ha, a été urbanisé ou est en cours d'urbanisation. Ce constat montre l'attractivité de Pleurtuit, son dynamisme d'accueil de nouvelles populations, mais aussi le besoin de se projeter dans les 10 à 15 prochaines années pour poursuivre cette politique d'accueil. Plusieurs opérations sont venues conforter le tissu urbain existant. La plupart des constructions se sont réalisées au travers des opérations d'aménagement sous la forme de lotissements ou de ZAC. La répartition du développement urbain est plutôt bien équilibrée.

Le pôle **d'équipements** rue du Clos Clin/rue du Pré de la Roche se conforte, avec la création d'un espace multisports (Le Clos Champion) et de la Maison de l'enfance (Brin d'ailes).



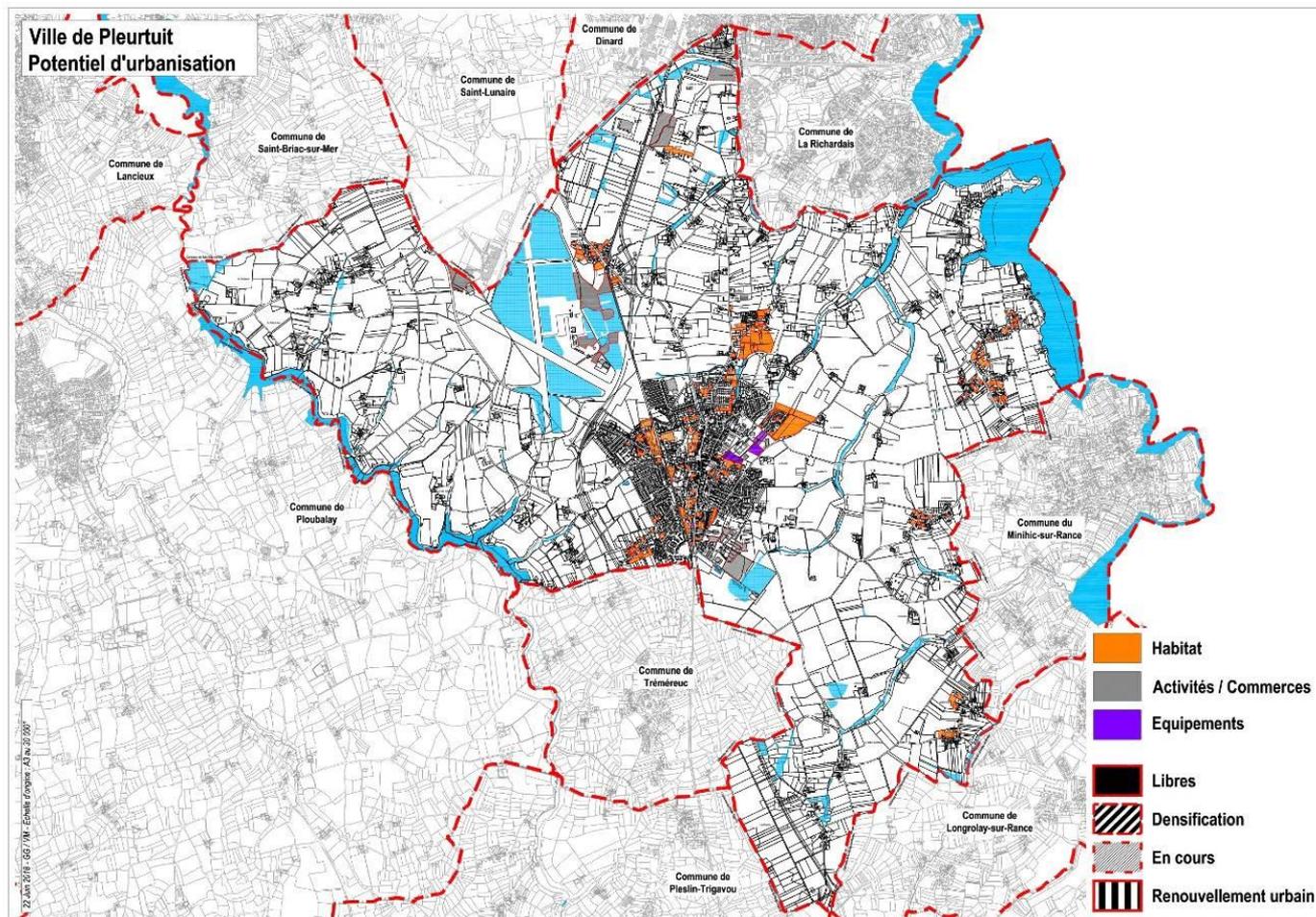
La ZAC de l'aéroport a un programme mixte qui inclue le développement d'une nouvelle **zone commerciale** articulé autour d'un supermarché (Super U), et d'un petit pôle d'activités.

Le **Parc d'activités de l'Orme** poursuit son développement vers l'est, mais conserve des potentialités.

Notons également l'extension du centre équestre présent sur le secteur de la Ville Denais.

4.7.3 POTENTIEL D'URBANISATION RESTANT AU PLU DE 2007

Afin de lutter contre l'étalement urbain la loi ALUR prévoit que les PLU doivent analyser les capacités de densification dans les secteurs constructibles. Le potentiel de zones restant à urbaniser dans le PLU de 2007 permet d'orienter les choix futurs, sur le maintien ou non de certains secteurs, et sur la prise en compte des capacités d'accueil en terme de densification urbaine.



L'étude qui suit étend l'approche sur la densification urbaine à l'ensemble des secteurs urbanisables dans les zones urbaines (**U**) et à urbaniser (**AU**) en distinguant :

-  • **les opérations en cours** (ZAC de l'aéroport, ZAC de la Ville-ès-Méniers, ZAC du Tertre Esnault...),
-  • **les parcelles libres** de toute construction qui concernent aussi bien les parcelles non bâties au sein d'un ensemble urbain (dents creuses...), que les zones **AU** qui n'ont pas été urbanisées,
-  • **les parcelles pouvant faire l'objet d'une densification urbaine** correspondant à des terrains de taille modeste déjà construits mais pouvant recevoir une ou quelques constructions supplémentaires,
-  • **les secteurs de renouvellement urbain** sont des sites en milieu urbain présentant un potentiel d'urbanisation à une échelle plus importante que sur des secteurs de densification urbaine (friches urbaines...).

Lorsqu'un secteur fait l'objet d'un renouvellement urbain dans une opération en cours, la carte classe ce secteur en renouvellement urbain. Cependant, le tableau de synthèse distingue les deux types d'opération en cours, ceux associés à du renouvellement urbain et ceux associés à une extension urbaine.

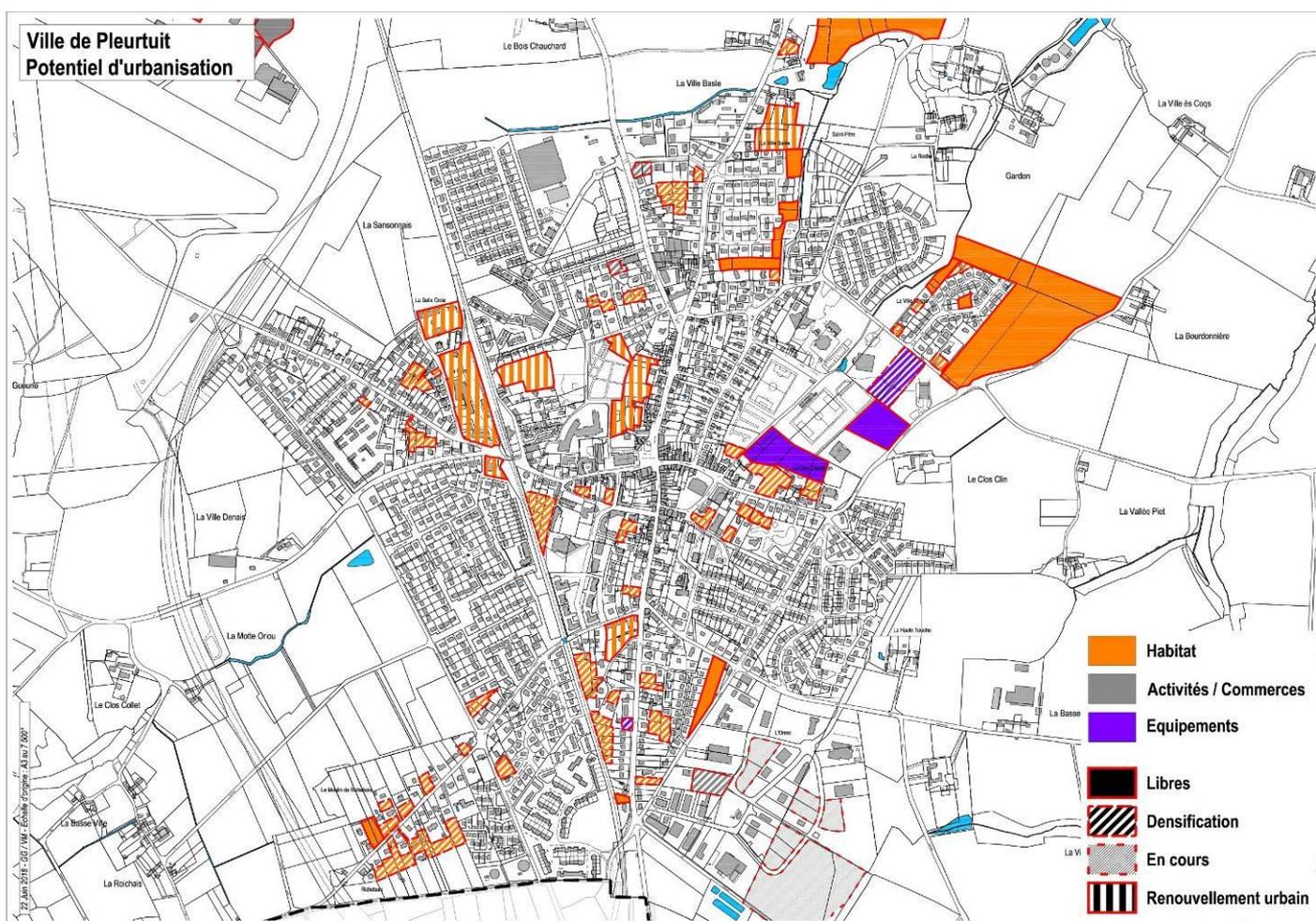
L'inventaire identifie le **potentiel d'urbanisation** sur la commune en distinguant les secteurs dédiés à de l'**habitat**, aux **activités/commerces**, et aux **équipements**.



Le bilan du potentiel d'urbanisation restant en zones **U** et **AU** par type d'occupation est synthétisé dans le tableau ci-dessous :

Potentiel en ha	Parcelles libres	Parcelles « densifiables »	Opérations en cours en extension	Opérations en cours renouvellement urbain	TOTAL
Habitat	17	16	0	6	39
Activité/commerce	13	1	14	0	28
Equipements	2	1	0	0	3
TOTAL	32	18	14	6	70

Le **potentiel d'urbanisation** porte sur un total d'environ 70 hectares (dont 18 hectares constituent un potentiel de densification) tous types d'occupations confondus. On note également que 20 hectares correspondent à des opérations en cours, que ce soit en extension ou dans le cadre d'opération de renouvellement urbain.



Pour **l'habitat**, une part importante du potentiel concerne la densification urbaine ou des parcelles libres de type dents-creuses, c'est-à-dire des secteurs difficilement maîtrisables. Cependant, certains secteurs de ce type constituent des ensembles suffisamment grands pour faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain, comme par exemple l'espace situé entre la rue de Dinard et le cimetière, ou le cœur d'îlot sur la Ville Baslé. Par ailleurs, la ZAC de l'aéroport en cours d'urbanisation entame sa dernière tranche sur l'ancien site de la gare. Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain. De plus, il reste encore au PLU de 2007 deux zones **2AU**, une au nord sur la Giraudais, l'autre à l'est de la Ville Rocher, totalisant un potentiel de 12 hectares urbanisables. Compte-tenu du rythme de croissance de ces dernières années, la révision du PLU de 2007 apparaît nécessaire pour préparer l'avenir.

L'activité conserve des possibilités d'accueil : sur le Parc d'activités de l'Orme il reste environ 9,7 hectares, et sur Cap Emeraude en cours d'urbanisation, il reste environ 8,1 hectares (sources SCoT). L'extension prévue à l'est de l'aéroport sur une vaste zone **2AU** (27,6 ha) interroge quant à l'opportunité de la maintenir dans le futur PLU, à la fois pour des raisons de contraintes locales (zones humides, marge de recul...) mais aussi sur l'opportunité de développer une nouvelle zone d'activités à proximité de l'aéroport. Toujours autour de l'aéroport, il reste une petite surface à construire sur la zone d'activités aéroportuaire.

Le potentiel de développement pour l'accueil de nouveaux **équipements** est relativement peu important (3 ha) et se concentre autour du pôle d'équipement rue du Clos Clin/rue du Pré de la Roche.



4.7.3.1 LES OPERATIONS EN COURS

Il existe trois Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) actuellement en cours sur le territoire de Pleurtuit.

La ZAC de l'aéroport situé sur l'entrée nord de la ville de Pleurtuit est principalement dédiée à de l'habitat (programme mixte), avec le développement d'un pôle de commerces, et la création de quelques activités au niveau de la Ville Baslé. Cette ZAC aborde la dernière tranche autour du secteur de la Gare dans le cadre d'un renouvellement urbain (friche de la gare...). Il existe également un bois qui pourrait participer au renouvellement urbain de ce secteur.

La ZAC de la Ville-ès-Méniers située dans le prolongement sud de Dinard est pratiquement finalisée, mais conserve un petit secteur de développement.

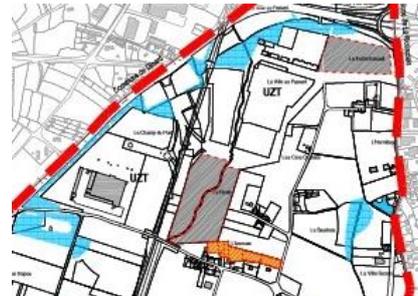
La ZAC du Tertre Esnault correspond à l'opération Cap Emeraude. Ce vaste développement commercial et tertiaire en cours d'urbanisation est entièrement viabilisé et conserve d'importante possibilité d'accueil économique.



La ZAC de l'aéroport

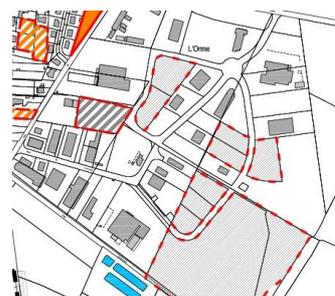


La Ville-ès-Méniers



Cap Emeraude

Il existe également sur la ville de Pleurtuit le **Parc d'Activités de l'Orme** qui est en cours de développement. Entièrement viabilisé, il demeure des terrains constructibles, principalement au sud-est., sur une surface totale de plus de 5 hectares.



Le Parc d'Activités de l'Orme



4.7.3.2 LES POSSIBILITES DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Les possibilités de renouvellement urbain dans le cadre des opérations en cours ont été abordées dans le chapitre lié aux opérations en cours. Elles sont principalement localisées sur la **ZAC de l'aéroport**, autour de l'ancienne **gare** et au niveau du **bois**. Les anciens **services techniques** constituent également un pôle de renouvellement urbain. Le programme de la ZAC favorise une densité d'habitat sur ces secteurs, sauf sur le bois entouré de maisons individuelles.

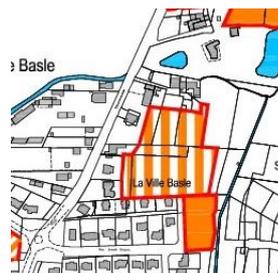
D'autres secteurs peuvent faire l'objet d'un renouvellement urbain.



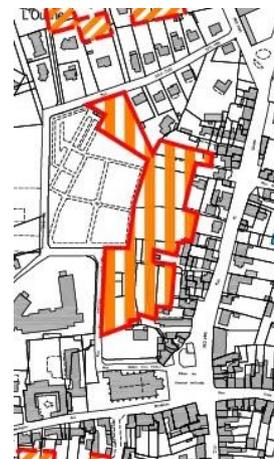
La ZAC de l'aéroport



Rue de la Crochais



La Ville Baslé



Rue de Dinard/cimetière

Le **cœur d'îlot entre la rue de Dinard et le cimetière** constitue un potentiel de renouvellement urbain majeur de par sa localisation en extension directe du centre-ville et offre une opportunité d'opération dense.

Un autre cœur d'îlot offre également un potentiel de renouvellement urbain dans un tissu urbain essentiellement constitué de maisons individuelles sur **la Ville Baslé**.

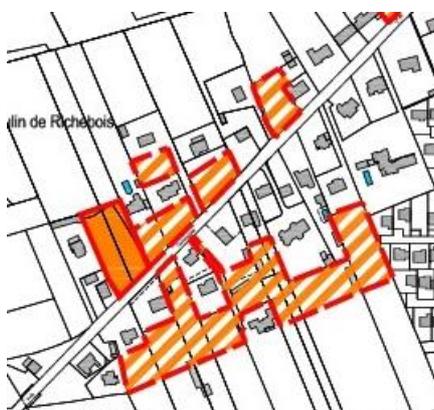
A l'angle de la rue de la Crochais, de la rue de Dinan et de la rue des Ormeaux, il existe également une opportunité de renouvellement urbain. Ce secteur est stratégique car il offre une possibilité de renforcer l'entrée de ville.

Au total, on compte plus de 6 hectares offrant un potentiel de renouvellement urbain en terme d'habitat.



4.7.3.3 LES PARCELLES OFFRANT UN POTENTIEL DE DENSIFICATION URBAINE

Même si les possibilités de densification urbaine en terme **d'habitat** sont relativement dispersées, plusieurs secteurs offrent plus de terrains : le Domaine de Richebois dans un contexte pavillonnaire, le long de la voie verte et rue de Dinard avec un habitat individuel dense, rue Saint-Guillaume et à proximité du jardin du Westerwald, en extension du centre-ville et dans un contexte pavillonnaire.



Le Domaine de Richebois



Voie verte et rue de Dinard



Rue St-Guillaume et jardin du Westerwald

Plusieurs **cœurs d'îlots** dans un contexte pavillonnaire sont également concernés : entre la rue de l'aéroport et la rue de Dinard, entre l'impasse Louis Blériot et la rue Maurice Nogues, et entre la rue Maurice Nogues et la rue des Cap-Horniers.



Rue de l'aéroport / rue de Dinard



Impasse L. Blériot / rue M. Nogues



Rue M. Nogues / rue des Cap-Horniers

Les villages offrent également des possibilités de densification en lien avec un tissu urbain peu dense constitué de maisons individuelles. L'extension nord de la ville de Pleurtuit, sur la Chesnaie constitue un exemple comparable.



La Caminais/ la Peyronnais



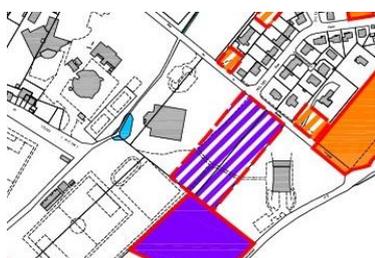
Le Bourgneuf



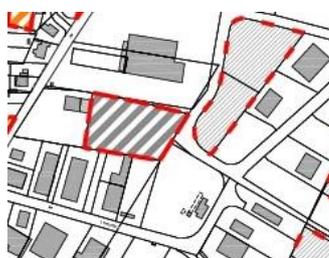
Jouvente/Saint-Antoine

En terme **d'équipements**, il existe un terrain « densifiable » rue du Pré de la Roche, à côté de la cantine scolaire.

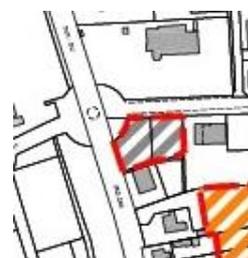
En ce qui concerne **l'activité**, le Parc d'activités de l'Orme a également une possibilité de densification, ou d'extension pour l'activité en place. Deux terrains rue du clos de l'Ouche peuvent également être densifiés.



Rue du Pré de la Roche



Le PA de l'Orme



Rue du clos de l'Ouche

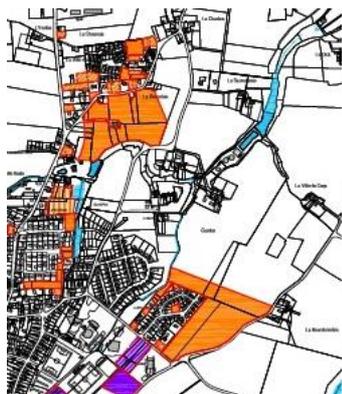
Au total, on compte 18 hectares de secteurs potentiellement densifiable, dont 16 pour l'habitat.

4.7.3.4 LES PARCELLES LIBRES DE CONSTRUCTION

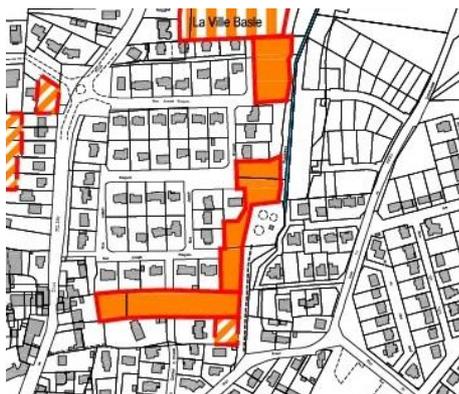


L'étude identifie deux secteurs d'extension pour développer de l'**habitat** au nord de la ville qui n'ont pas encore été urbanisés. Il s'agit de la Giraudais et de la Ville Rocher. Ces deux secteurs couvrent près de 12 hectares et sont classés au PLU de 2007 en zone **2AU**. Ce sont les dernières opportunités de développement de cette importance en terme d'habitat sur la commune du PLU de 2007. Cette réserve d'extension s'avère insuffisante pour assurer le développement de la commune. La révision du PLU s'impose pour répondre aux besoins futurs de développement de la commune.

En complément, il existe en milieu urbain quelques terrains non bâtis sur une surface totale de 5 hectares. Il s'agit de petits secteurs dans un contexte pavillonnaire, soit en dents creuses, soit en cœurs d'ilots. La majeure partie d'entre eux se trouve le long du ruisseau Saint-Père, ou de façon plus éparse, dans les villages.



La Giraudais et la Ville Rocher



Le ruisseau Saint-Père

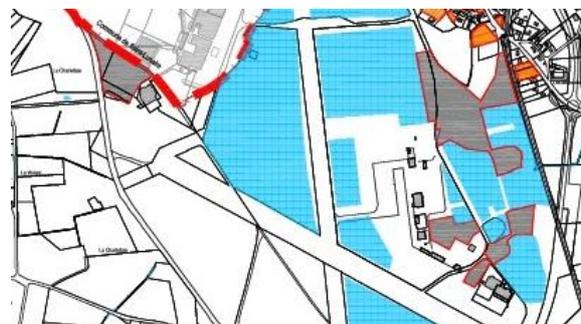


Le village de Bourgneuf

Le pôle **d'équipements** rue du Clos Clin possède également des terrains non exploités sur environ 2 hectares, terrains libres qui constituent une réserve pour les besoins futurs.



Pôle d'équipements rue du Clos Clin



ZA aéroportuaire et zone **2AU** au sud de Bourgneuf

En terme **d'activités**, les secteurs disposant de terrains libres se trouvent autour de l'aéroport. Il existe un potentiel de développement sur la zone d'activités aéroportuaires sur un secteur boisé non protégé. Il a été conservé dans les potentiels de développement car il répond à un enjeu majeur de développement économique en lien direct avec l'aéroport et qui nécessite une proximité avec les pistes.

L'autre secteur, déjà évoqué car fortement contraint par le caractère boisé (non protégé), la présence d'importantes zones humides et d'une marge de recul, correspond à une extension économique dans le prolongement de l'aéroport. Précisons que le nouveau SCoT ne retient pas de développement sur ce secteur.

En conclusion, il reste un potentiel raisonnable dans tous les domaines, avec des opérations en cours, mais il devient nécessaire de préparer l'avenir et réviser le PLU notamment pour permettre le développement de l'habitat.

4.7.4 PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT ET OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DES TERRES AGRO-NATURELLES

Pour définir les objectifs de modération, il faut tenir compte de plusieurs aspects :

- le contexte intercommunal,
- la croissance démographique sur Pleurtuit,
- le rythme de consommation des espaces agro-naturels,
- les objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- les perspectives communales.

La commune inscrit son PLU sur la période 2018-2032, soit une durée de 14 ans.

HABITAT ET EQUIPEMENTS

Le **contexte intercommunal** est très favorable au développement de Pleurtuit. La raréfaction de l'offre de logements conjuguée à un prix du foncier élevé sur les communes de Saint-Malo et de Dinard, reporte les besoins en logements sur les communes périphériques. Le PLH montre dans son diagnostic que Pleurtuit a connu la plus forte variation annuelle de sa population sur la période 1999-2010 à l'échelle de la CCCE, avec +31,12% par an quand sur cette même période, la moyenne était à 9,83%, et que la 2^{ème} commune dynamique, Lancieux, atteignait 22,46%.

Ainsi, la **croissance démographique** connaît une augmentation rapide, qui s'est même accélérée ces dernières années et en particulier depuis 2007 comme le montre le tableau ci-dessous :

Habitants		Habitants/an					
1968	3 776	1968					
1975	3 764	-2	1975				
1982	4 165	28	57	1982			
1990	4 428	30	44	33	1990		
1999	4 547	25	33	22	13	1999	
2007	5 455	43	53	52	60	114	2007
2012	6 256	56	67	70	83	131	160

Cette croissance de plus en plus rapide tend à fragiliser le niveau d'équipement. La commune a dû adapter ses structures pour pouvoir répondre à la demande croissante.

Le **PLH** adopté le 21 Janvier 2015 et couvrant la période 2014-2020 prévoit une production de 795 logements sur Pleurtuit (132,5 par an). Entre 2007 et 2012 se sont créés en moyenne sur la commune 100 logements par an. Le PLH affiche donc des perspectives volontaristes. La densité minimale fixée par le PLH est de 25 logements par hectare en zones **AU**, et entre 35 et 40 logements à l'hectare en zones **U**.

Le **SCoT** approuvé le 8 décembre 2017, prévoit sur une période de 14 ans, soit à l'horizon 2030, des possibilités d'extension urbaines maximales pour l'habitat et les équipements de 45 hectares. Il faut y ajouter 20% minimum de ces 45 ha pour les opérations de renouvellement urbain et de densification urbaine, soit 9 hectares de plus, pour un total de 54 ha. La densité moyenne minimale sur ces secteurs devra atteindre 31 logements à l'hectare, ce qui permettrait d'accueillir environ 1 604 logements, soit près de 115 logements par an. Autrement dit, les perspectives de croissance fixées par le SCoT à l'horizon 2030 sont moins importantes que celles du PLH pour 2020, mais constitue une progression par rapport à la période 2007-2012.

La commune est bien consciente du rôle particulier que joue Pleurtuit dans le contexte intercommunal pour permettre l'accueil de nouveaux habitants, et qui se traduit dans les orientations du PLH et du SCoT rappelées ci-dessus. Face à ces orientations, l'objectif des élus de Pleurtuit est d'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 (voir chapitre « 5.1.2 Choix d'un scénario de développement démographique »), afin de pouvoir offrir un niveau d'équipements satisfaisant, en adéquation avec la population, mais aussi pour assurer une maîtrise des dépenses publiques.

La consommation sur 10 ans des secteurs liés à l'habitat et aux équipements est d'environ 38 hectares, soit 3,8 ha par an. Le SCoT fixe un maximum de 45 hectares en extension urbaine pour l'habitat et les équipements sur 14 ans, soit 3,2 ha par an.

Même si la part des collectifs tend à augmenter sur la dernière période, la densité minimale de 31 logements à l'hectare du SCoT accélèrera la production de ce type de logements. Les élus souhaitent que cet objectif de densité ne fragilise pas la commercialisation des futures opérations et que la programmation future reste cohérente avec le marché immobilier.

Ainsi, les élus considèrent que les objectifs du SCoT constituent un engagement important en terme de réduction de la consommation des terres agro-naturelles, tant en surface qu'en densité, et jugent cette avancée ambitieuse suffisante pour les 14 prochaines années.

On se reportera au chapitre « 5.1.2.6.5 Les extensions urbaines » pour la création de logement, dont la surface nécessaire est estimée à près de 41 hectares. Il faut y ajouter environ 3 hectares pour les équipements, soit au total environ 44 hectares dédiés à l'habitat et aux équipements.

OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Compte-tenu de tous ces éléments, la commune se fixe sur la période 2018-2032 (14 ans) une limite de **45 hectares** de zones à urbaniser en extensions dédiées à **l'habitat et aux équipements**. Elle 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.

ACTIVITES ET COMMERCES

La commune inscrit son développement économique dans un contexte intercommunal. A ce titre, **le SCoT** a identifié plusieurs secteurs de développement sur la commune de Pleurtuit résumé dans le tableau ci-dessous extrait du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT.

Nom du site	Surface potentielles de création ou d'extension	
	A court terme	A moyen et long termes
Pour les sites spécialisés :		
Site aéronautique	1 ha	-
Pour les sites à vocation mixte ou non précisée :		
Cap Emeraude	-	-
La Ville es Meunier	-	-
PA de l'Orme	3 ha	-

Plusieurs secteurs sont des opérations en cours qui se poursuivront à l'avenir.

La ZAC de **la Ville ès Méniers** arrive à la fin de son programme, même s'il reste la possibilité d'accueillir dans le périmètre de l'opération un dernier établissement. La commune souhaite cependant étendre au nord la vocation de la ZAC, pour faciliter la mutation d'un terrain situé entre la centrale électrique et l'entrée de ville de Dinard, boulevard de la Libération.

Au sud de la Ville ès Méniers se développe la ZAC du Tertre Esnault pour **Cap Emeraude**. Cette opération couvre au total environ 50 hectares et est déjà entièrement viabilisée. L'objectif est de poursuivre cette opération.

Sur la ville de Pleurtuit, aucune extension n'est prévue du petit pôle d'activités rue et impasse du Clos de l'Ouche. L'objectif est plutôt de conforter et d'anticiper des besoins d'extension autour du lotissement du **Parc d'activités de l'Orme** qui dispose d'un foncier libre déjà aménagé. La commune souhaite également permettre aux entreprises présentes de pouvoir s'étendre. Les besoins d'extension pour les 14 prochaines

années s'appuient sur la consommation foncière sur 10 ans sur le secteur (3,5 hectares) à comparer au potentiel restant (5,7 hectares), mais également se donner une marge de manœuvre plus importante pour anticiper des besoins à venir qui serait plus importants.

La récente zone commerciale au nord de la ville créée dans le cadre de la ZAC de l'aéroport est venue apporter une offre complémentaire aux commerces et services de proximité du centre-ville. L'objectif est de maintenir un équilibre entre ces deux entités, en maintenant la zone commerciale dans son enveloppe actuelle.

Enfin, le territoire de Pleurtuit a la particularité d'accueillir l'aéroport de Dinard-Pleurtuit. La **zone aéroportuaire** qui s'est développée au nord de l'aéroport, entre Saint-Lunaire et Pleurtuit, est directement liée au fonctionnement de l'aéroport. Pour permettre à cette zone aéroportuaire de se développer, il est prévu une possibilité d'extension mesurée en continuité de la zone existante.

A ce stade, il n'est pas envisagé de créer un nouveau pôle économique, en cohérence avec les orientations du SCoT. Ainsi, la commune s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT affichés dans le tableau ci-dessus.

OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Compte-tenu de tous ces éléments, la commune 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.**

4.8 RECENSEMENT DES DISPOSITIONS LEGISLATIVES, REGLEMENTAIRES ET SUPRA-COMMUNALES

4.8.1 DISPOSITIONS LEGISLATIVES

La révision du PLU doit tenir compte de l'évolution législative et notamment appliquer les lois suivantes :

- la loi « Solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre 2000,
- la loi « Urbanisme et Habitat » (UH) du 2 juillet 2003,
- les dispositions de la Loi d'Aménagement et d'Urbanisme,
- la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux,
- les dispositions de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 et ses décrets d'application,
- la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion du 25 mars 2009 et ses décrets d'application,
- les lois d'orientation agricole des 9 juillet 1999 et 27 juillet 2010,
- les dispositions des lois "Grenelle" I et II : loi « de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement » du 3 août 2009 ; loi portant « engagement national pour l'environnement » (ENE) du 12 juillet 2010,
- la loi de « modernisation de l'agriculture et de la pêche » (MAP) du 27 juillet 2010,
- la loi pour un « accès au logement et un urbanisme rénové » (ALUR) du 24 mars 2014,
- la loi « d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt » (LAAAF) du 13 octobre 2014,
- la loi pour « la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques », (loi Macron) du 6 août 2015,
- la loi « liberté de création, à l'architecture et au patrimoine » du 7 juillet 2016,
- la loi « pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » du 8 août 2016,
- la loi « égalité et citoyenneté » du 27 janvier 2017,
- ...

4.8.2 DOCUMENTS D'URBANISME SUPRA-COMMUNAUX

Article L. 131-4 du Code de l'urbanisme.

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Article L. 131-5 du Code de l'urbanisme.

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

Le présent PLU est directement concerné par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Saint-Malo qui joue un rôle de document intégrateur des documents de rang supérieur. Le PLU doit être compatible avec le SCoT, ainsi qu'avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté de Communes Côte d'Emeraude qui couvre la période 2014-2020. Le PLU doit également être compatible avec les dispositions particulières du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié à l'aérodrome de Dinard-Pleurtuit.

Le PLU doit aussi tenir compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bretagne. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) est en cours d'élaboration.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2016-2021 et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Rance Frémur baie de Beaussais, concernent également le PLU.

4.8.2.1 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL DES COMMUNAUTES DU PAYS DE SAINT-MALO

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme de planification à une échelle plus vaste que le PLU. Ce schéma fédère plusieurs communes autour d'un grand projet d'aménagement du territoire communautaire.

Le SCoT a été instauré par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, modifiée par la loi Urbanisme et Habitat et la loi portant Engagement National pour l'Environnement. Il a pour objectif de définir les grandes orientations d'aménagement à l'échelle d'un "bassin de vie". C'est un document d'urbanisme opposable notamment au Plan Local d'Urbanisme. Conformément à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, le SCoT détermine les conditions permettant d'assurer notamment, l'équilibre entre le développement urbain et la préservation de l'environnement par une utilisation économe des espaces naturels et agricoles, la sauvegarde du patrimoine, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale de l'habitat, la maîtrise de la circulation automobile, la réduction des émissions de gaz à effet de serre...

Le SCoT du Pays de Saint-Malo a été approuvé par le Conseil Syndical en date du 8 décembre 2017.

Ce document est composé de 3 parties :

- un **rapport de présentation**, contenant notamment un diagnostic général, un état initial de l'environnement et une évaluation environnementale du projet d'aménagement,
- un **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**, fixant les objectifs des politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et transports, d'équipements structurants.
- un **Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)** qui complète et précise le PADD.

Voici le résumé du PADD et du DOO extrait du Rapport de présentation du SCoT.

➤ **Résumé du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**

1 – Habiter, travailler, vivre et se déplacer sur le pays demain

Le pays de Saint-Malo est un des territoires les plus attractifs de Bretagne. Cela s'explique notamment par son cadre littoral d'exception au nord, la proximité de la métropole rennaise au sud, et un réseau de villes et villages offrant dynamisme économique, culturel et touristique ainsi que des services et équipements de qualité.

Le projet se base sur un accueil volontariste de nouveaux habitants afin de se donner les moyens de les accueillir dans des conditions optimales.

Il s'agit notamment de mettre en œuvre une politique de nouveaux logements ambitieuse et qui réponde aux besoins de tous : jeunes ménages, personnes âgées, ménages modestes, étudiants...

Les terres agricoles étant précieuses, le projet assure un développement urbain raisonné : limitation de la consommation foncière, rénovation du parc vacant, renouvellement urbain à proximité des équipements et services... la vitalité des centres-bourgs et du commerce de proximité en dépend également !

Se donner les moyens d'accueillir des nouveaux habitants, c'est aussi offrir de l'emploi sur le territoire. Ainsi, le SCoT entend développer le tissu des entreprises locales et attirer les entreprises extérieures à travers une offre diversifiée et organisée. Ce développement passe par une valorisation de l'ensemble des secteurs économiques : tourisme, commerces, services, agriculture et conchyliculture, industrie, artisanat...

Aujourd'hui la voiture individuelle reste le moyen de transport privilégié par une majorité des habitants. Le PADD met en avant une volonté de limiter le temps des déplacements domicile-travail. A travers le développement de modes alternatifs (vélo, train, transports collectifs) et le développement de pratiques mutualisées (covoiturage), c'est aussi la volonté de favoriser une mobilité moins polluante et plus économe.

L'aménagement numérique est un facteur de plus en plus prégnant de l'attractivité des territoires. Il s'agit d'une nécessité à la fois sociale et économique. Le SCoT anticipe la couverture numérique de l'ensemble du territoire à l'horizon 2030.

2 – Une organisation territoriale répondant aux principes d'équilibre

Toutes les communes participent à la valorisation et au développement du pays de Saint-Malo, ainsi chacune joue un rôle dans le projet territorial.

4 grandes familles de communes ont été identifiées dans le PADD selon le rôle qu'elles jouent ou auront à jouer à l'avenir :

- Communes rurales et périurbaines : qui assurent certaines fonctions de proximité et participent aux fonctions économiques et résidentielles.
- Pôles relais : qui, au-delà de l'ensemble des fonctions proximité permettent de relayer sur l'ensemble du territoire certaines fonctions structurantes.
- Pôles structurants : qui assurent l'ensemble des fonctions structurantes (équipements, services, emploi, transports...).
- Pôle majeur : qui au-delà des fonctions structurantes, assure également des fonctions de rayonnement du territoire au-delà de ses frontières.

Il s'agit notamment d'éviter des distorsions entre l'accueil de populations et ce que les villes et villages peuvent offrir en termes d'équipements et services, d'habitat, d'emplois, d'accessibilité...

Afin que la diversité des paysages, des dynamiques et des éléments de contexte puissent s'exprimer, la notion d'équilibre guide le projet :

- Equilibre entre les grands secteurs géographiques et notamment permettre à l'est du pays, plus rural, d'assurer son développement.
- Equilibre au sein de chaque territoire communautaire afin d'assurer une bonne organisation de proximité.
- Equilibre au sein de chaque commune garantissant une bonne cohabitation des différents espaces (agricoles, naturels, forestier et urbains).

Dans un contexte où les concurrences territoriales sont de plus en plus globalisées, le SCoT vise à privilégier les relations avec les territoires voisins mais aussi et surtout à conforter le rôle qu'il tient actuellement au sein de l'organisation régionale.

3 – Un projet durable qui s'appuie sur les « murs porteurs » du territoire

Qu'il s'agisse des paysages emblématiques faisant déjà l'objet de protections ou de valorisations (baie du Mont St-Michel, canal Ille et Rance, château de Combourg, villes et villages littoraux, côte d'Emeraude...) ou des paysages naturels et bâtis du quotidien, la qualité du cadre de vie et des paysages associés sont un fil conducteur pour l'ensemble du projet.

L'aspect durable du projet porte également sur une gestion raisonnée et adaptée des ressources naturelles disponibles sur le secteur. Ainsi, qualité et gestion des eaux (potable, baignade, cours d'eau...) font l'objet d'orientations spécifiques au même titre que la qualité de l'air, du sol, la préservation des ressources énergétiques... et tout ce qu'il est précieux de préserver pour répondre aux besoins à venir.

L'humain au cœur du projet... mais en prenant en compte toute la mesure de l'intérêt de préserver les autres espèces ! C'est pourquoi le SCoT identifie une trame verte et bleue qui assure le maintien des écosystèmes et des continuités écologiques du pays afin d'assurer la préservation de la biodiversité du pays de Saint-Malo.

➤ Résumé du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

1 – Structurer des capacités d'accueil ambitieuses mais économes en espace

Comme détaillé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, l'organisation territoriale du pays de Saint-Malo d'effectue selon 4 niveaux (Communes rurales et périurbaines ; pôles relais ; pôles structurant et pôle majeur) qui assure des rôles différenciés aux communes.

En terme démographique, le projet du pays de Saint-Malo est bâti sur une hypothèse de population de plus de 200 000 habitants en 2030. Cette hypothèse s'appuie sur les perspectives de croissance démographique de la région Bretagne, sur le maintien de la place du pays de Saint-Malo au sein de l'espace régional, ainsi que sur un fort regain d'attractivité de Saint-Malo, la ville « centre » du pays.

Les objectifs de production de logements anticipent la réalisation de 25 760 logements sur la période 2017-2030 en tenant compte à la fois de la production de résidences principales et secondaires.

Des objectifs sont inscrits afin de :

- Assurer un développement notamment de l'habitat, économe en espace
- Identifier des densités moyennes en logement différenciées mais renforcées
- Définir des densités spécifiques pour certains secteurs à enjeux
- Contenir les surfaces potentielles liées à l'extension urbaine
- Permettre l'adaptation des projets au regard des dynamiques constatées
- Favoriser l'émergence d'opérations de renouvellement urbain sur l'ensemble du pays

2 – Définir des conditions de développement adaptées aux besoins et aux ressources

Dans l'optique de mettre en œuvre des politiques de l'habitat adaptées aux enjeux du territoire, des objectifs sont inscrits afin de :

- Avoir un parc immobilier diversifié qui répondent à tous les besoins
- Résorber la vacance immobilière pour renforcer les centralités
- Organiser les principaux développements urbains
- Préserver les vues et perceptions sur les bourgs et les villes du pays

Pour prévoir les conditions nécessaires au développement économique, des objectifs sont inscrits afin de :

- Maintenir et développer les emplois au cœur des centralités.
- Conforter le maillage de zones d'activités structurantes du pays
- Soutenir le développement économique lié aux spécificités territoriales
- Disposer de zones d'activités de proximité pour l'artisanat et la petite industrie
- Optimiser et veiller à la qualité des zones d'activités

Pour maintenir l'équilibre de l'armature commerciale du pays de Saint-Malo, des objectifs sont inscrits afin de :

- Prioriser la pérennisation des activités commerciales au sein des centralités
- Assurer la densification et la qualification des sites de flux existants
- Prévoir des conditions spécifiques et adaptées aux circuits courts
- Eviter toute autre forme d'implantation commerciale isolée, à l'exception de la vente directe de produits locaux

Des objectifs sont inscrits pour préserver les capacités de production nécessaires aux activités primaires

Des objectifs sont inscrits pour permettre un développement du tourisme sur l'ensemble du territoire

Pour favoriser l'émergence d'une offre globale de déplacements à l'échelle du pays, des objectifs sont inscrits afin de :

- Favoriser les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture
- Concevoir de véritables projets urbains à proximité des secteurs de gare
- Adapter les infrastructures et équipements routiers aux besoins et nouveaux usages
- Accompagner le développement des mobilités douces

Des objectifs sont également inscrits pour anticiper les grands projets d'équipement et de services à l'échelle du pays

3 – Prendre appui sur les « murs porteurs » du pays

Pour assurer la prise en compte des paysages et des patrimoines, des objectifs sont inscrits afin de :

- Préserver l'identité des 12 unités paysagères principales du pays
- Assurer l'intégration des constructions dans le grand paysage
- Préserver les patrimoines bâtis, des plus remarquables, aux plus communs

Pour composer un projet de développement favorable à la biodiversité, des objectifs sont inscrits afin de :

- Préserver les cours d'eau en tant que réservoirs et corridors aquatiques
- Diffuser la biodiversité sur l'ensemble du territoire
- Favoriser la présence de la Nature en Ville

Pour assurer une gestion durable des ressources naturelles, des objectifs sont inscrits afin de :

- Maintenir les conditions de préservation de la ressource en eau
- Inscrire le territoire dans la transition énergétique

- Définir les conditions de développement des activités d'extraction

Pour définir des projets d'aménagement adaptés aux risques et nuisances, des objectifs sont inscrits afin de :

- Assurer la prise en compte des risques naturels, notamment de submersion marine
- Limiter l'exposition des populations aux risques technologiques

4 – Assurer l'aménagement et la protection du littoral du pays

Pour structurer l'urbanisation autour des principales zones urbanisées, des objectifs sont inscrits afin de :

- Conforter 31 secteurs d'agglomérations existants
- Prévoir les conditions d'évolution de 18 villages du pays
- Anticiper de possibles hameaux nouveaux intégrés à l'environnement

Pour garantir le maintien d'espaces naturels et agricoles entre les espaces urbanisés, le DOO identifie 33 coupures d'urbanisation.

Pour limiter les extensions de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, le DOO localise les Espaces Proches du Rivage et les caractérise en 5 typologies :

- Espaces urbanisés à enjeux urbains majeurs à développer
- Espaces urbanisés à conforter en milieu sensible
- Franges d'espaces urbanisés à conforter
- Franges d'espaces urbanisés en milieu sensible
- Espaces agricoles et naturels à préserver

Pour réglementer les nouvelles constructions dans la bande des 100 mètres, le DOO rappelle les principes associés à la loi Littoral.

Pour veiller à la préservation des espaces littoraux remarquables, le DOO localise les espaces remarquables potentiels du territoire.

Pour assurer les conditions d'évolution des terrains de camping et de caravanning, le DOO rappelle les principes associés à la loi Littoral.

4.8.2.2 LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté de Communes Côte d'Emeraude, a été adopté le 21 Janvier 2015, et couvre la période 2014-2020. Les orientations stratégiques s'articulent autour de 6 orientations :

- Orientation n°1 : Construire une politique de l'habitat raisonnée et équilibrée dans une logique d'aménagement durable du territoire communautaire
- Orientation n°2 : Poursuivre le développement et la diversification de l'offre d'habitat aidé dans un objectif de mixité sociale et générationnelle
- Orientation n°3 : Conforter la mise en place d'une politique en faveur de l'accession à la propriété pour les ménages modestes sur le territoire
- Orientation n°4 : Développer un parc de logements et d'hébergements adaptés aux besoins des populations dites spécifiques
- Orientation n°5 : Poursuivre les efforts en termes d'amélioration et de requalification du parc de logements existants
- Orientation n°6 : Mettre en place un dispositif de gouvernance adapté à la nouvelle politique locale de l'habitat

Le PLH prévoit sur la Communauté de communes un taux de 1,92 personne par ménage en 2020.

Sur Pleurtuit, le PLH fixe les orientations suivantes :

Besoin en logements	
2010-2020	1 130
2014-2020	795

Densité	moyenne	minimum
zones U	35-40 lgts/ha	20 lgts/ha
zones AU	25 lgts/ha	20 lgts/ha

Estimation de surfaces en U et AU à mobiliser	U	AU
base 20% en U et 80% en AU	7,9 ha	31,8 ha
base 80% en U et 20% en AU	31,8 ha	7,9 ha

Disponibilité foncière	
zone 1AU	3 ha
zone 2AU	40,8 ha

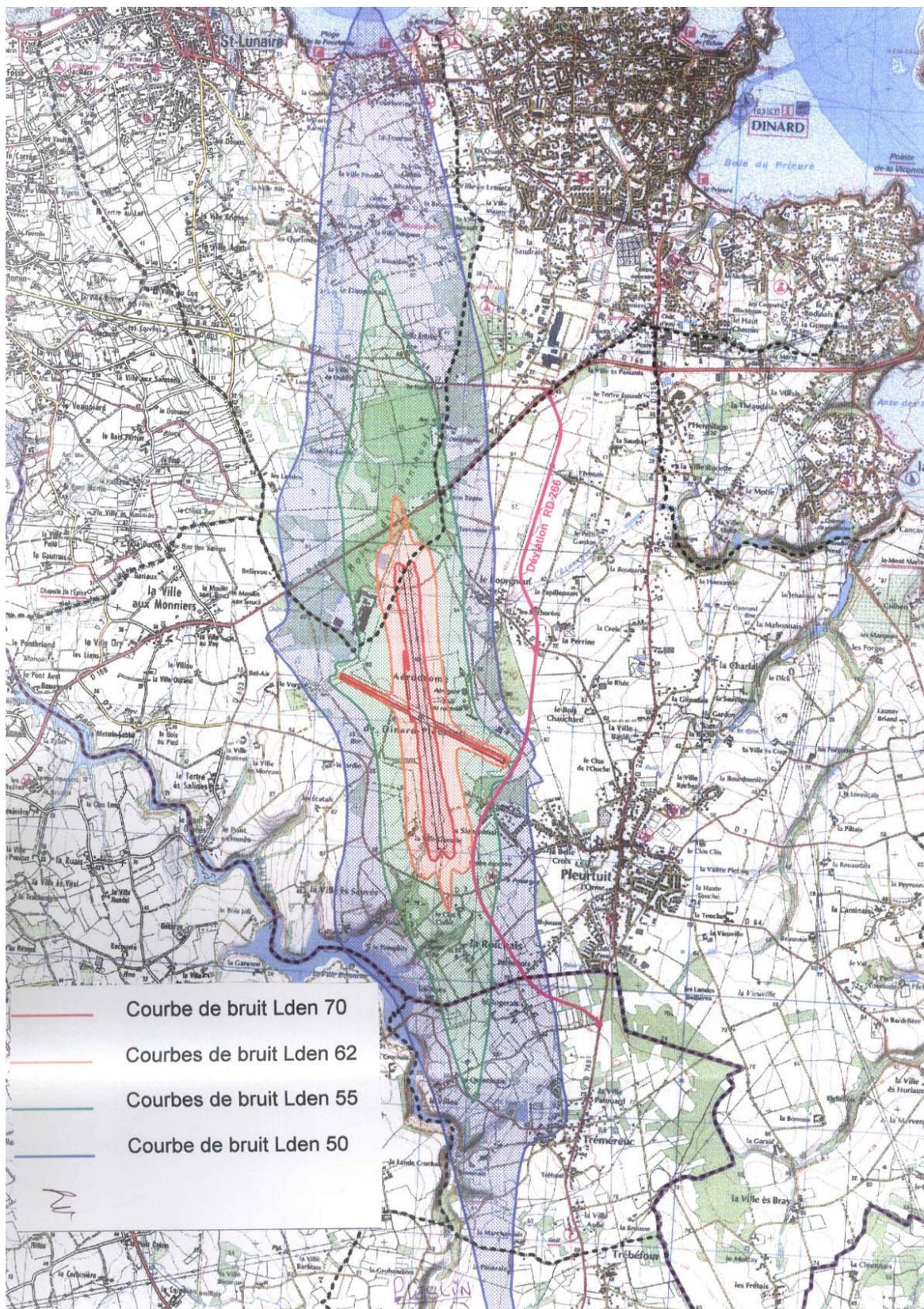
Offre sociale	
PSLA	19
PLAI	57
PLUS	115
TOTAL	191

Le programme d'action du PLH stipule qu'un minimum de 30% de logements sociaux devra être réalisé par opération de 5 logements et plus, avec un libre choix de la répartition entre PLUS/PLAI/PSLA.

4.8.2.3 LE PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS DE L'AERODROME DINARD-PLEURTUIT

Au voisinage des aéroports les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs sont fixés par les articles L. 112-3 à L. 112-15 du code de l'urbanisme. Ces dispositions s'imposent au PLU en terme de compatibilité. Elles sont également directement opposables aux tiers.

La commune de Pleurtuit est couverte par le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo rendu disponible par arrêté interpréfectoral du 22 octobre 2010 et figurant en annexe du PLU. Les niveaux de bruit figurent sur la carte ci-après.

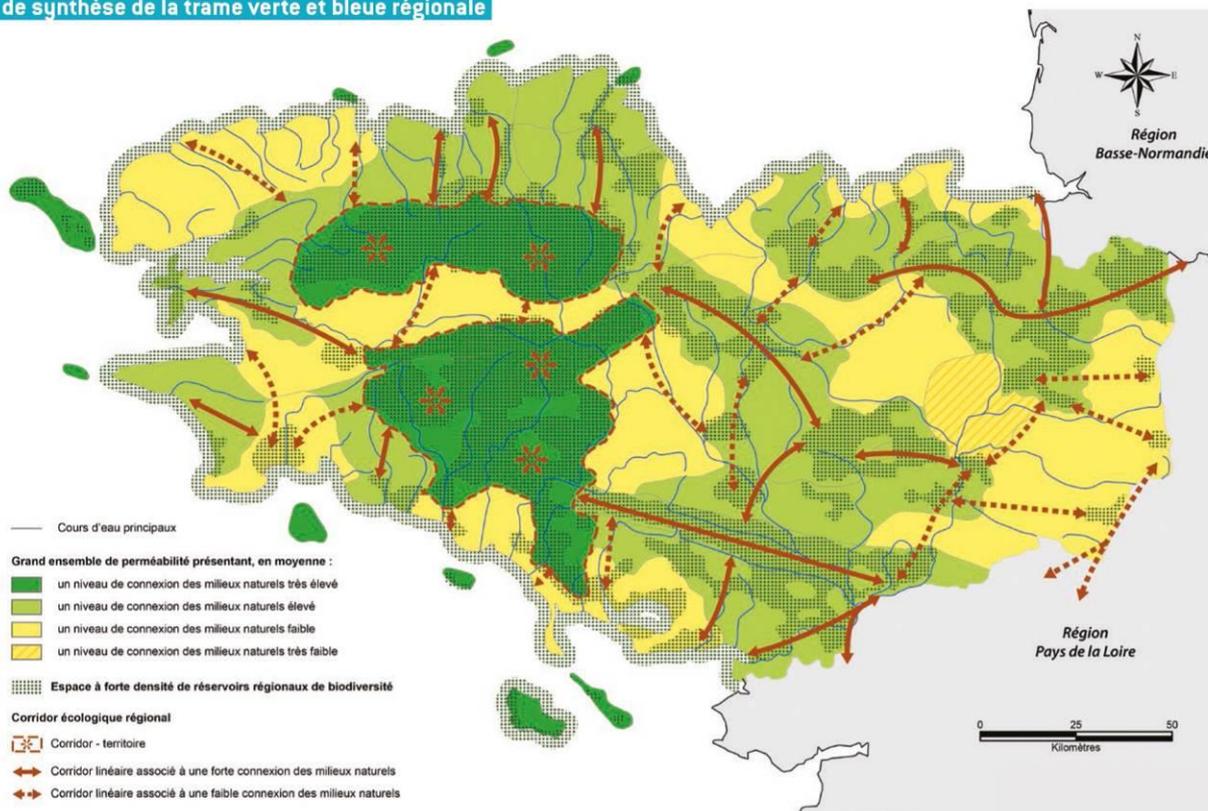


4.8.2.4 LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE DE BRETAGNE

La trame verte et bleue est un nouvel outil d'aménagement durable du territoire, qui a pour but :

- de freiner la disparition et la dégradation des milieux naturels, qui sont de plus en plus réduits et morcelés par l'urbanisation, les infrastructures et les activités humaines ;
- d'éviter l'isolement des milieux naturels et de maintenir la possibilité de connexions entre eux.

Carte de synthèse de la trame verte et bleue régionale



Les objectifs assignés

1. aux grands ensembles de perméabilité :

■ ayant un niveau de connexion des milieux naturels très élevé :

« Préserver la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

■ ayant un niveau de connexion des milieux naturels élevé :

« Conforter la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

■ ayant un niveau de connexion des milieux naturels faible :

« Restaurer la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

■ ayant un niveau de connexion des milieux naturels très faible :

« Restaurer la fonctionnalité écologique des milieux naturels, dans un contexte de forte pression urbaine » ;

2. à l'ensemble des réservoirs régionaux de biodiversité :

« Préserver la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

3. à l'ensemble des cours d'eau de la trame verte et bleue régionale :

« Préserver ou restaurer la fonctionnalité écologique des cours d'eau » ;

4. aux corridors-territoires :

« Préserver la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

5. aux corridors linéaires :

■ dans un contexte de connexion des milieux naturels élevé :

« Préserver la fonctionnalité écologique des milieux naturels » ;

■ dans un contexte de connexion des milieux naturels faible :

« Restaurer la fonctionnalité écologique des milieux naturels ».

Les thèmes et les orientations du plan d'actions stratégique

■ Thème A

UNE MOBILISATION COHÉRENTE DU TERRITOIRE RÉGIONAL EN FAVEUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

- **Orientation 1 :** Accompagner la mise en œuvre du schéma régional de cohérence écologique.
- **Orientation 2 :** Conforter et faire émerger des projets de territoire en faveur de la trame verte et bleue.
- **Orientation 3 :** Améliorer la cohérence des politiques de protection et de gestion des espaces naturels et des espèces en faveur de la trame verte et bleue.
- **Orientation 4 :** Améliorer la cohérence des autres politiques sectorielles, en faveur de la trame verte et bleue.
- **Orientation 5 :** Communiquer, sensibiliser et former sur la trame verte et bleue.

■ Thème C

LA PRISE EN COMPTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DANS LE CADRE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET DE LA GESTION DES MILIEUX

- **Orientation 9 :** Préserver ou restaurer la continuité écologique des cours d'eau et les fonctionnalités liées aux interfaces entre trame verte et trame bleue.
- **Orientation 10 :** Préserver, améliorer ou restaurer les mosaïques de milieux liés à l'agriculture.
- **Orientation 11 :** Préserver, améliorer ou restaurer les mosaïques de milieux liés à la forêt.
- **Orientation 12 :** Préserver et restaurer les landes, pelouses, tourbières et les milieux naturels littoraux contributifs des connexions terre-mer.

■ Thème B

L'APPROFONDISSEMENT ET LE PARTAGE DES CONNAISSANCES LIÉES À LA TRAME VERTE ET BLEUE

- **Orientation 6 :** Poursuivre et affiner l'identification des milieux contributifs de la trame verte et bleue.
- **Orientation 7 :** Améliorer les connaissances sur les fonctionnalités de la trame verte et bleue et sur ses interactions avec les activités humaines.
- **Orientation 8 :** Mutualiser et partager les connaissances sur la trame verte et bleue.

■ Thème D

LA PRISE EN COMPTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DANS LE CADRE DE L'URBANISATION ET DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES

- **Orientation 13 :** Préserver et restaurer les continuités écologiques à travers les documents et opérations d'urbanisme, à toutes les échelles de territoire.
- **Orientation 14 :** Conforter et développer la place de la nature en ville et dans les bourgs.
- **Orientation 15 :** Réduire la fragmentation des continuités écologiques liée aux infrastructures linéaires existantes.
- **Orientation 16 :** Prendre en compte les continuités écologiques dans les projets d'infrastructures depuis la conception jusqu'aux travaux, en privilégiant l'évitement des impacts.

4.8.2.5 LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU BASSIN LOIRE-BRETAGNE

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2016-2021 définit les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité à atteindre dans le bassin Loire – Bretagne.

Il fixe les objectifs fondamentaux à respecter dans le domaine de l'eau et qui relèvent essentiellement :

- de la gestion et de la protection des milieux aquatiques ;
- de la gestion qualitative de la ressource en eau ;
- de la gestion quantitative de la ressource en eau ;
- de la gestion des risques de crue et d'inondation.

Pour atteindre ces objectifs, le SDAGE « Loire – Bretagne » 2016 - 2021 comporte 14 chapitres :

1. Repenser les aménagements de cours d'eau
2. Réduire la pollution par les nitrates
3. Réduire la pollution organique et bactériologique
4. Maîtriser la pollution par les pesticides
5. Maîtriser les pollutions dues aux substances dangereuses
6. Protéger la santé en protégeant la ressource en eau
7. Maîtriser les prélèvements d'eau
8. Préserver les zones humides
9. Préserver la biodiversité aquatique
10. Préserver le littoral
11. Préserver les têtes de bassin versant
12. Faciliter la gouvernance locale et renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques
13. Mettre en place des outils réglementaires et financiers
14. Informer, sensibiliser, favoriser les échanges.

4.8.2.6 LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Rance, du Frémur et de la baie de Beausais approuvé le 9 décembre 2013 se décline en 5 objectifs :

- Objectif général n°1 : Maintenir ou atteindre le bon état / bon potentiel des milieux aquatiques dans le périmètre du SAGE ;
- Objectif général n°2 : Assurer la satisfaction des différents usages littoraux et les concilier avec l'aménagement et les activités économiques présentes sur le territoire ;
- Objectif général n°3 : Assurer une alimentation en eau potable durable ;
- Objectif général n°4 : Garantir une bonne appropriation du SAGE révisé ;
- Objectif général n°4 : Garantir une bonne appropriation du SAGE révisé.

Les dispositions présentées par le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) sont les suivantes :

- Préserver et restaurer les fonctionnalités des cours d'eau ;
- Préserver et gérer durablement les zones humides ;
- Adapter l'aménagement du bassin versant ;
- Assurer la qualité sanitaire des eaux de baignade ;
- Lutter contre l'eutrophisation des eaux littorales ;
- Améliorer les pratiques de carénage ;
- Contrôler l'envasement dans le bassin maritime de la Rance ;
- Gérer le dragage des sédiments portuaires pour limiter l'impact sur le milieu ;
- Réduire les fuites d'azote ;
- Lutter contre le phosphore pour limiter l'eutrophisation des plans d'eau ;
- Lutter contre la pollution par les produits phytosanitaires ;
- Promouvoir les économies d'eau ;
- Préserver et restaurer les fonctionnalités des cours d'eau ;
- Préserver et gérer durablement les zones humides ;
- Adapter l'aménagement du bassin versant ;
- Assurer la qualité des zones conchylicoles et de pêche à pied ;
- Lutter contre l'eutrophisation des eaux littorales ;
- Réduire les fuites d'azote ;
- Lutter contre le phosphore pour limiter l'eutrophisation des plans d'eau ;
- Lutter contre la pollution par les produits phytosanitaires ;
- Promouvoir les économies d'eau.

4.8.2.7 LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE

Le cadre du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) a été défini par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Loi Grenelle 2).

Le SRCAE a fait l'objet d'une élaboration sous la double autorité du Préfet de région et du Président du Conseil régional, en concertation avec les acteurs régionaux. Ce schéma vise à définir **des objectifs et des orientations régionales aux horizons 2020 et 2050** en matière de :

- Amélioration de la qualité de l'air,
- Maîtrise de la demande énergétique,
- Développement des énergies renouvelables,
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- Adaptation au changement climatique.

Il comporte, en annexe, un volet spécifique : le Schéma Régional Eolien (SRE) qui fixe des objectifs quantitatifs et des recommandations guidant le développement de l'éolien terrestre dans les zones favorables identifiées.

5. ORIENTATIONS ET MISE EN ŒUVRE DU PLU

SOMMAIRE DU CHAPITRE

5.1	Définition du projet de territoire.....	208
5.1.1	ELEMENTS DE PROJETS ISSUS DU SCOT DU PAYS DE SAINT-MALO.....	209
5.1.2	CHOIX D'UN SCENARIO DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE.....	210
5.1.3	SCENARII ET CHOIX COMMUNAUX.....	219
5.2	Les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	221
5.2.1	INSCRIRE PLEURTUIT DANS SON TERRITOIRE.....	221
5.2.2	ASSURER LE DEVELOPPEMENT DE PLEURTUIT.....	222
5.2.3	RENFORCER LA COHERENCE URBAINE DE LA VILLE DE PLEURTUIT	223
5.2.4	METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE	224
5.3	Stratégie réglementaire générale	226
5.3.1	LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	226
5.3.2	LE REGLEMENT ET LE PLAN DE ZONAGE.....	239
5.4	Compatibilité et conformité du PLU avec des normes législatives et réglementaires supérieures et les documents supra-communaux.....	271
5.4.1	LES NORMES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES SUPERIEURES	271
5.4.2	LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX.....	291

Article R. 151-2 du Code de l'urbanisme.

« Le rapport de présentation comporte les justifications de :

1° La cohérence des orientations d'aménagement et de programmation avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables ;

2° La nécessité des dispositions édictées par le règlement pour la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables et des différences qu'elles comportent, notamment selon qu'elles s'appliquent à des constructions existantes ou nouvelles ou selon la dimension des constructions ou selon les destinations et les sous-destinations de constructions dans une même zone ;

3° La complémentarité de ces dispositions avec les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées à l'article L. 151-6 ;

4° La délimitation des zones prévues par l'article L. 151-9 ;

5° L'institution des zones urbaines prévues par l'article R. 151-19, des zones urbaines ou zones à urbaniser prévues par le deuxième alinéa de l'article R. 151-20 lorsque leurs conditions d'aménagement ne font pas l'objet de dispositions réglementaires ainsi que celle des servitudes prévues par le 5° de l'article L. 151-41 ;

6° Toute autre disposition du plan local d'urbanisme pour laquelle une obligation de justification particulière est prévue par le présent titre.

Ces justifications sont regroupées dans le rapport. »

PRECISION CONCERNANT LES PLANS D'ALIGNEMENT

La commune de Pleurtuit est concernée par des plans d'alignement. Les plans d'alignement entrent dans le cadre des Servitudes d'Utilité Publique EL7, servitude d'alignement. La présente révision générale n°1 du PLU est l'occasion de préciser si ces plans ou certains de ces plans d'alignement doivent être maintenus.

Chacun des Plans d'alignement présents sur Pleurtuit a fait l'objet d'un examen pour savoir s'il convenait de le conserver ou, le cas échéant, de le traduire dans le PLU sous la forme d'une marge de recul ou d'un emplacement réservé. Il ressort de cette étude que ces plans d'alignement sont très anciens et ne répondent plus aux objectifs de la commune.

Il a donc été décidé de ne pas maintenir ces plans d'alignement.

5.1 DEFINITION DU PROJET DE TERRITOIRE

Le PLU est la traduction du projet politique communal du développement du territoire de Pleurtuit pour la période 2018-2032. Pour définir le projet de PLU, plusieurs scénarii ont été examinés. Ils prennent en compte les éléments du diagnostic résumé dans le chapitre « *Résumé non technique du Rapport de présentation* », et notamment les points présentant des fragilités afin d'y remédier dans la mesure du possible. Le projet de PLU s'inscrit également dans le projet de territoire défini par le nouveau SCoT révisé.

Le diagnostic de la commune de Pleurtuit a identifié les principales caractéristiques géographiques du territoire dans un contexte soumis à la loi littoral, et notamment :

- la Rance : paysage, tourisme, biodiversité, loi littoral,
- le Frémur : périmètre de captage d'eau potable,
- l'aéroport et sa zone d'activités aéroportuaire,
- les zones commerciales importantes en extensions de Dinard/la Richardais,
- la nouvelle RD 266 : modification des relations intercommunales, des flux en ville et de la hiérarchisation des voies,
- le développement équilibré de la ville de Pleurtuit,
- la présence des nombreux hameaux, villages et constructions isolées en milieu rural : patrimoine, tourisme...
- la place de l'agriculture...

5.1.1 ELEMENTS DE PROJETS ISSUS DU SCoT DU PAYS DE SAINT-MALO

Parallèlement à la présente révision du PLU de 2007, le **SCoT** a également été mis en révision. Ce nouveau SCoT précise des options en terme de développement et notamment sur le territoire de Pleurtuit. Le projet du PLU s'inscrit dans un rapport de compatibilité avec les orientations du SCoT.

Le SCoT identifie en tant que **Pôle structurant** le regroupement des communes de Dinard-Pleurtuit-la Richardais. De fait, les communes de Dinard et dans une moindre mesure de la Richardais, disposent d'un foncier qui se raréfie, et qui s'étend jusqu'en limite communale, et même sur la commune de Pleurtuit. A titre d'exemple, les zones commerciales-tertiaires de la Ville ès Ménières et de Cap Emeraude s'inscrivent en continuité de Dinard et de la Richardais, mais se trouvent sur le territoire de Pleurtuit. Il y a donc bien la reconnaissance au travers le SCoT d'un rôle partagé entre ces trois communes pour répondre au statut de « Pôle structurant ».

En termes d'équipements, l'**aéroport de Dinard-Pleurtuit** est bien identifié par le SCoT.

Le SCoT prévoit également la possibilité de reconstruire le **centre hospitalier** de Dinard sur le pôle Dinard-Pleurtuit-la Richardais.

Sur le plan économique plusieurs secteurs ont été ciblés, soit pour poursuivre des opérations en cours en urbanisant le foncier aménagé (**Cap Emeraude**, le **PA de l'Orme**), soit pour anticiper des besoins d'extension (le **PA de l'Orme**, la **zone d'activités aéroportuaire**). Dans tous les cas, les extensions nouvelles sont très mesurées. L'extension de la zone d'activités aéroportuaire présente un caractère stratégique car elle est destinée à l'accueil d'entreprises directement liées à l'aéroport, et qui, par conséquent, ne peuvent s'établir ailleurs. Cette extension doit trouver un équilibre pour à la fois s'inscrire en continuité de la ZA existante, ne pas gêner le fonctionnement de l'aéroport, et tenir compte du caractère boisé ou de zones humides à proximité.

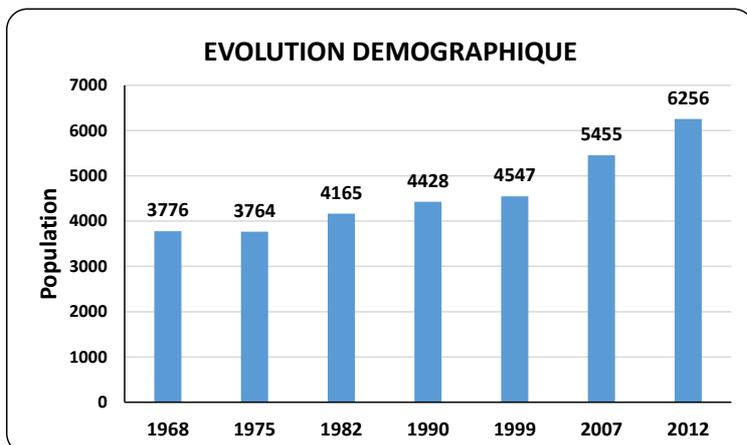
Par ailleurs, le SCoT identifie plusieurs « **villages** » au sens de la loi littoral : Jouvente/Saint-Antoine, Bourgneuf, et Caminais Peyronnais. En compatibilité avec le SCoT, le PLU a précisé les contours de ces villages au cas par cas.

5.1.2 CHOIX D'UN SCENARIO DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE

Le choix d'une perspective de croissance démographique est directement lié au projet communal, Celui-ci tient compte du contexte intercommunal, de la croissance dernièrement observée, des orientations du SCoT et du PLH.

Le PLU s'inscrit sur la période 2018-2032, soit une durée de 14 ans.

5.1.2.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC DEMOGRAPHIQUE



La population de Pleurtuit connaît une forte croissance depuis les années 2000 (+ 2.3 % par an de 1999 à 2007, + 2.8 % de 2007 à 2012), cette forte croissance est essentiellement due au solde migratoire. On observe également que sur une période plus longue le taux de variation de la population subit d'importantes variations. Ainsi, la croissance annuelle n'a été que de + 0.3 % de 1990 à 1999.

Indicateurs démographiques (moyennes annuelles)

	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2006	2006-2012
Variation annuelle moyenne de la population en %	0	1.4	0.8	0.3	2.3	2.8
due au solde naturel en %	0	0.1	-0.3	-0.4	-0.2	0.3
due au solde migratoire en %	-0.1	1.3	1.1	0.7	2.5	2.5

Il est donc assez difficile d'évaluer la population de Pleurtuit à horizon 2032. Plusieurs scénarii sont étudiés.

Les scénarii démographiques ci-dessous proposent trois évolutions, l'une basée sur un taux de croissance annuelle de +2.8 % correspondant à la poursuite de la période la plus récente, l'autre sur un taux de +1.3 % (taux moyen observé sur une quarantaine d'années). La dernière hypothèse est un scénario médian.

Pour définir les perspectives démographiques du PLU, nous partirons des données suivantes :

- Le dernier chiffre estimé par l'INSEE porte la population municipale à **6 488 habitants au 1^{er} janvier 2014**.
- **La taille moyenne des ménages** (taux de cohabitation) occupant une résidence principale **est de 2,2 en 2014** (source INSEE). La poursuite de l'évolution de ce taux depuis 2009 (pour rester sur la tendance récente), conduit à une taille moyenne des ménages de l'ordre de **2,25 en 2018** et passerait à environ 1,95 personnes par foyer en 2032. Il est cependant probable que ce phénomène ne va pas subir le même rythme, et qu'une décélération est envisageable pour atteindre le chiffre de **2 personnes par foyer en 2032**.

5.1.2.2 LE SCENARIO « D'UNE CROISSANCE VOLONTARISTE »

En poursuivant la tendance la plus récente qui est celle qui connaît la croissance démographique la plus forte avec une croissance annuelle de **+2,8%** sur la période 2006-2012, la population municipale augmenterait de 3 420 habitants entre 2018 et 2032, et il faudrait produire environ 2 113 résidences principales :

Taux de croissance démographique annuel de	2,8
Population en 2018	7 246 habitants
Population en 2032	10 666 habitants
Augmentation de la population	3 420 habitants
Sur une durée de	14 ans
<i>Soit environ</i>	<i>244 habitants par an</i>
Cohabitation en 2018	2,25 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2018	3 220 résidences principales
Cohabitation en 2032	2,00 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2032	5 333 résidences principales
Augmentation du nombre de résidences principales	2 113 résidences principales
<i>Soit environ</i>	<i>151 résidences principales par an</i>

Ce scénario démographique n'a pas été retenu car même si les élus souhaitent poursuivre l'accueil de nouveaux habitants, cela doit se faire à un rythme compatible avec le niveau d'équipement et de financement public de la commune.

5.1.2.3 LE SCENARIO « D'UNE CROISSANCE CONTROLEE »

Ce scénario démographique se base sur un taux de croissance annuelle de **+1.3 %** qui correspond au taux moyen observé sur une quarantaine d'années. Sur cette base, la population municipale augmenterait de 1 354 habitants entre 2018 et 2032, et il faudrait produire environ 1 057 résidences principales :

Taux de croissance démographique annuel de	1,3
Population en 2018	6 832 habitants
Population en 2032	8 186 habitants
Augmentation de la population	1 354 habitants
Sur une durée de	14 ans
<i>Soit environ</i>	<i>97 habitants par an</i>
Cohabitation en 2018	2,25 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2018	3 036 résidences principales
Cohabitation en 2032	2,00 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2032	4 093 résidences principales
Augmentation du nombre de résidences principales	1 057 résidences principales
<i>Soit environ</i>	<i>76 résidences principales par an</i>

Ce scénario démographique n'a pas été retenu car même si les élus souhaitent ralentir le rythme d'accueil de nouveaux habitants, ils veulent également poursuivre le rôle de Pleurtuit au sein du pôle structurant Dinard/Pleurtuit/la Richardais, en particulier sur le plan démographique. En effet, les possibilités de développement sur Dinard et la Richardais sont plus limitées du fait de la raréfaction du foncier. Pleurtuit constitue de ce fait une commune d'accueil pour les nouveaux habitants, Ce scénario ne permet de répondre à cette ambition que de manière partielle.

5.1.2.4 LE SCENARIO « D'UNE CROISSANCE MAITRISEE »

Ce scénario est construit sur une croissance annuelle de **+2%** correspondant à une valeur intermédiaire entre les deux autres scénarii. Sur cette base, la population municipale augmenterait de 2 243 habitants entre 2018 et 2032, et il faudrait produire environ 1 512 résidences principales :

Taux de croissance démographique annuel de	2,0
Population en 2018	7 023 habitants
Population en 2032	9 266 habitants
Augmentation de la population	2 243 habitants
Sur une durée de	14 ans
<i>Soit environ</i>	<i>160 habitants par an</i>
Cohabitation en 2018	2,25 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2018	3 121 résidences principales
Cohabitation en 2032	2,00 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2032	4 633 résidences principales
Augmentation du nombre de résidences principales	1 512 résidences principales
<i>Soit environ</i>	<i>108 résidences principales par an</i>

Ce scénario démographique a été retenu car il répond aux objectifs de la commune.

Le constat d'une accélération rapide de la croissance démographique ces dernières années a fait prendre conscience aux élus du besoin de maîtriser le rythme de développement démographique. Il s'agit de trouver un équilibre entre la nécessité de répondre aux enjeux d'accueil d'une population nouvelle devant la raréfaction de l'offre sur Dinard/la Richardais, mais aussi Saint-Malo qui connaissent un niveau de foncier élevé, et de rester compatible avec les capacités d'accueil communales, que ce soit en terme d'équipements ou de finances publiques.

Ce scénario offre cet équilibre en réduisant le rythme soutenu de ces dernières années, tout en poursuivant son rôle au sein du pôle structurant de Dinard/Pleurtuit/la Richardais.

5.1.2.5 OBJECTIF DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Le besoin en logements sur la période 2018-2032, soit 14 ans, repose sur l'évolution du parc :

- de résidences principales,
- de résidences secondaires,
- de logements vacants.

5.1.2.5.1 LES RESIDENCES PRINCIPALES

La part des résidences principales découle directement de l'évolution démographique et du taux de cohabitation.

Le scénario retenu est basé sur une croissance annuelle de **+2%**, avec un taux de cohabitation qui passera de 2,25 en 2018 à 2,00 en 2032 :

Taux de croissance démographique annuel de	2,0
Population en 2018	7 023 habitants
Population en 2032	9 266 habitants
Augmentation de la population	2 243 habitants
Sur une durée de	14 ans
<i>Soit environ</i>	<i>160 habitants par an</i>
Cohabitation en 2018	2,25 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2018	3 121 résidences principales
Cohabitation en 2032	2,00 habitants par résidence principale
Nombre de résidences principales en 2032	4 633 résidences principales
Augmentation du nombre de résidences principales	1 512 résidences principales
<i>Soit environ</i>	<i>108 résidences principales par an</i>

Sur cette base, on prévoit **une augmentation de 1 512 résidences principales** sur la période 2018-2032.

5.1.2.5.2 LES RESIDENCES SECONDAIRES

D'après l'INSEE Pleurtuit avait 11,3% de résidences secondaires en 2014. Ce taux a tendance à diminuer.

L'objectif est de poursuivre la tendance à la diminution de la part des résidences secondaires en baissant de 2 points, et ainsi de passer de 11,3 % à **9,3% en 2032**. En poursuivant la tendance actuelle, on aurait 433 résidences secondaires en 2018 sur un total de 3 840 logements (11,3%), et 509 résidences secondaires sur 5 470 logements (9,3%) en 2032, soit **une progression de 76 résidences secondaires**.

5.1.2.5.3 LES LOGEMENTS VACANTS

Sur Pleurtuit l'INSEE a recensé 263 logements vacants en 2014 soit 7,4% du nombre de logements ; ce taux tend à augmenter : il était de 4,8 en 1999.

Le SCoT fixe pour objectif la remise sur le marché de plus de 50% des logements vacants pour retrouver le point d'équilibre du marché immobilier qui tourne autour de 6% de logements vacants.

La commune se donne pour objectif d'inverser la tendance à l'augmentation de la part du logement vacant, et de ramener le pourcentage à la rotation immobilière naturelle de **6% en 2032**. En poursuivant la tendance, on aurait 286 logements vacants en 2018 pour un total de 3 840 logements (7,4%), et 328 logements vacants sur 5 470 logements (6%) en 2032, soit, malgré la baisse du pourcentage, **une augmentation de 42 logements vacants**. La conjoncture immobilière favorable sur Pleurtuit ainsi que le faible écart entre 7,4 et 6%, rendent cet objectif réalisables.

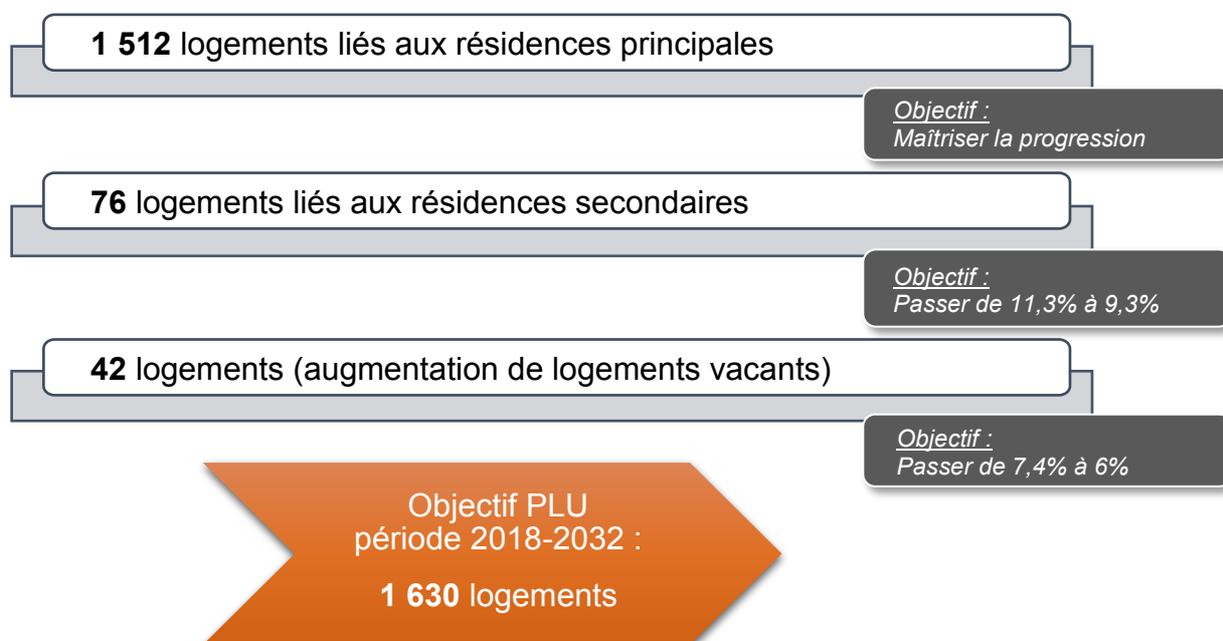
5.1.2.5.4 SYNTHÈSE DE LA RÉPARTITION PAR TYPE DE LOGEMENTS SUR LA PÉRIODE 2018 ET 2032

Evolution du parc de logements :

Type de logements	2014*		2018		2032		2018-2032
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Résidences principales	2 871	81,3%	3 121	81,3%	4 633	84,7%	1 512
Résidences secondaires	398	11,3%	433	11,3%	509	9,3%	76
Logements vacants	263	7,4%	286	7,4%	328	6,0%	42
TOTAL	3 532	100,0%	3 840	100,0%	5 470	100,0%	1 630

* Chiffre INSEE

Synthèse des objectifs et de l'augmentation du nombre de logements par types sur la période 2018-2032 :



5.1.2.6 SYNTHÈSE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SUR LA PÉRIODE 2018-2032

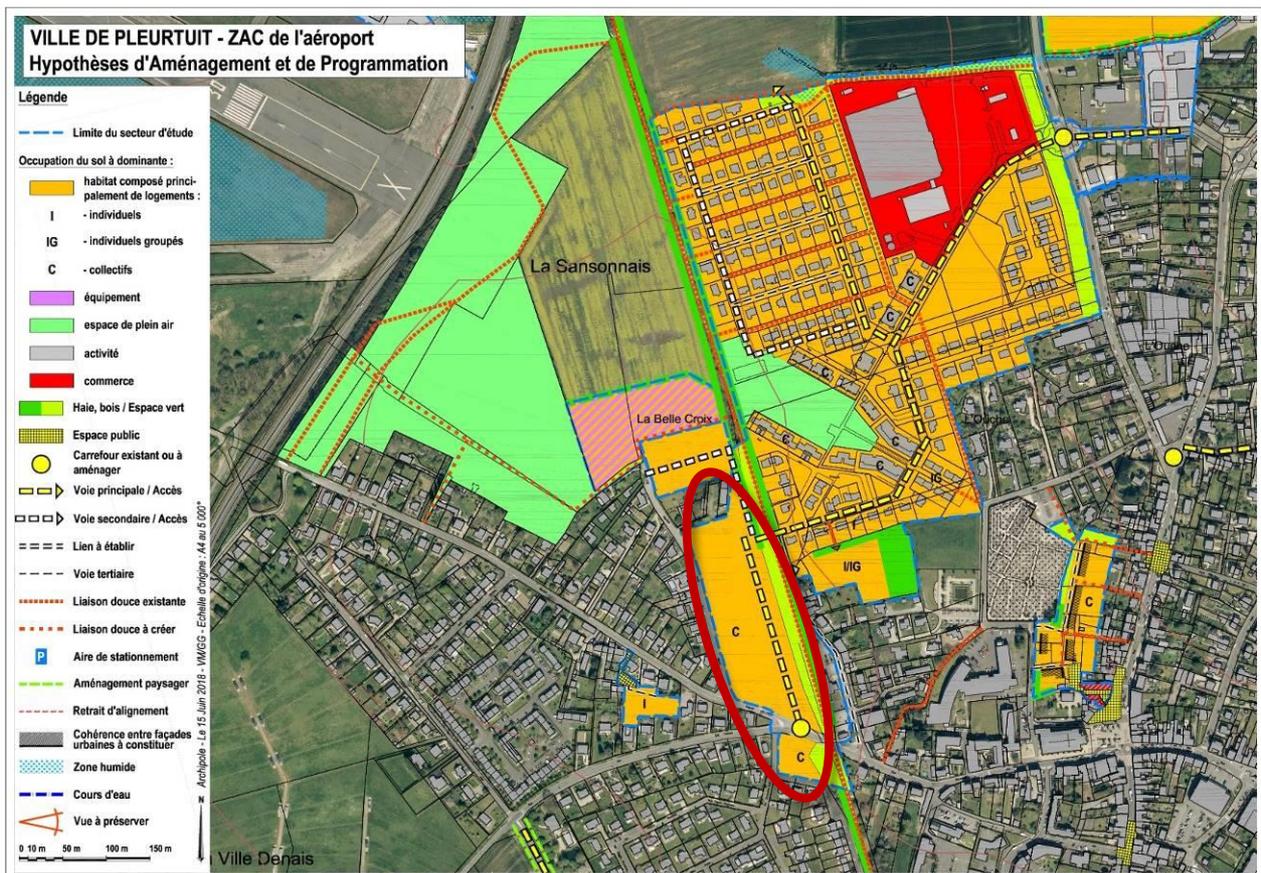
Pour répondre au besoin de logements et afin de limiter la consommation des terres agro-naturelles, plusieurs critères sont pris en compte dans la production de logements sur la période 2018-2032 :

- les logements programmés restant à réaliser en 2018 dans le cadre des **opérations en cours**, que ce soit en extension urbaine ou dans le cadre de renouvellement urbain,
- les secteurs de **renouvellement urbains**,
- la **densification urbaine** et les **dents creuses** en zones **U**,
- le **changement de destination** en zones **A** et **N**,
- les **extensions urbaines**.

5.1.2.6.1 LES LOGEMENTS PROGRAMMÉS RESTANT À RÉALISER EN 2018 DANS LES OPÉRATIONS EN COURS

En extension urbaine, les lotissements de Richebois, du hameau de la Chesnaie et celui du Val Saint-Père sont terminés.

Il reste la **ZAC de l'aéroport** pour laquelle environ **89 logements** environ resteront à créer en 2018, sur le secteur de l'ancienne gare (60 logements), et au sud du carrefour entre la rue Jacqueline Auriol et la rue Maurice Nogues (29 logements), dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain.

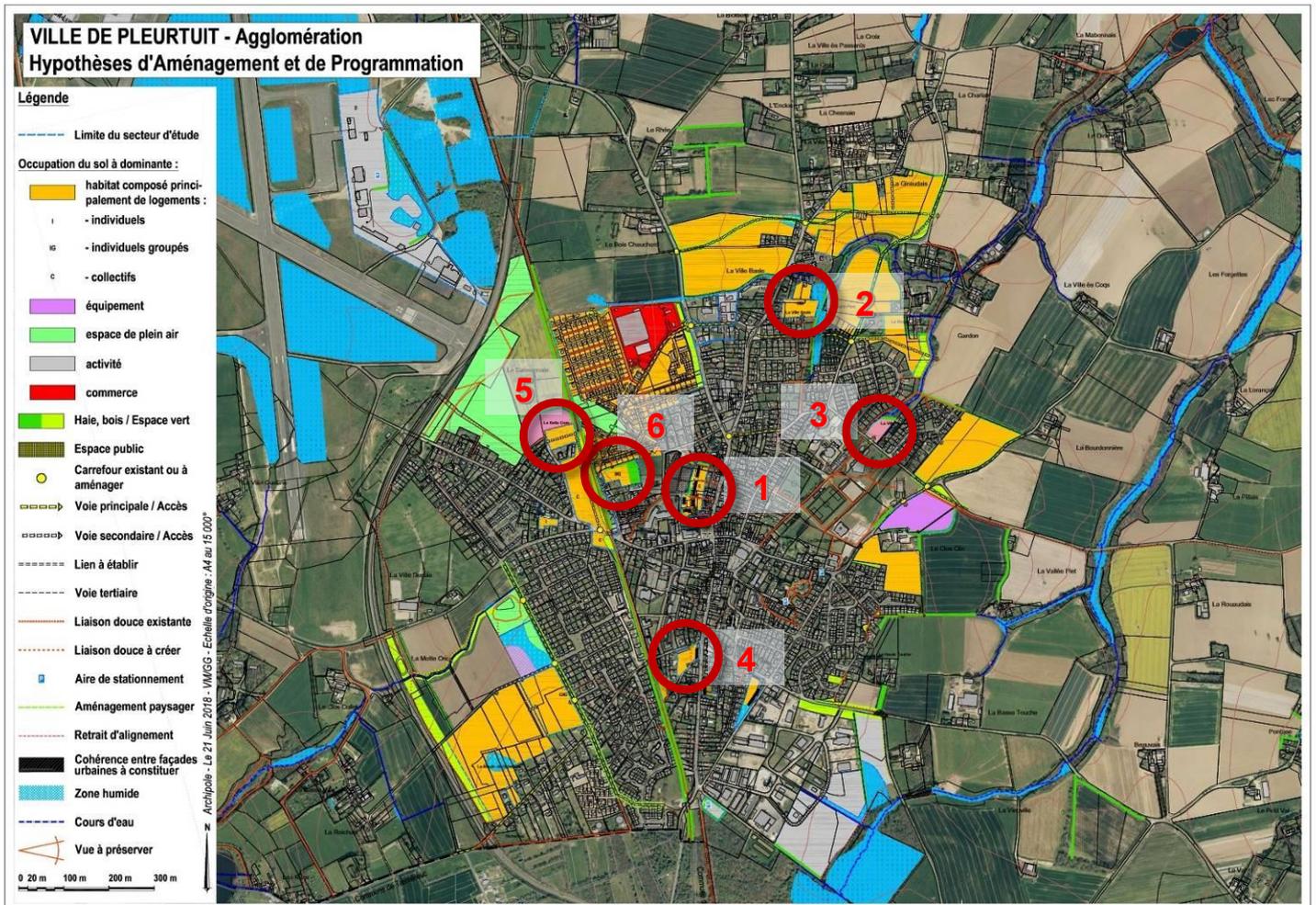


5.1.2.6.2 LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAINS

Plusieurs secteurs ont été identifiés au sein du tissu urbain comme pouvant faire l'objet de renouvellement urbain ou pour compléter un secteur peu dense. C'est le cas dans le centre, du secteur situé entre le cimetière et la rue de Dinard, et du secteur près de la rue de la Crochais, mais également la reconversion des anciens services techniques sur le secteur de la Belle Croix. A l'intérieur du périmètre de la ZAC de l'aéroport, il existe un bois de conifères qui ne présente pas d'intérêt particulier. L'objectif est de compléter le programme de la ZAC en venant conforter l'urbanisation de ce secteur, en cohérence avec le type d'habitat déjà existant. Enfin, le cœur d'ilot sur la Ville Baslé et le site de la Ville Rocher ouest seront également confortés, en cohérence avec les constructions environnantes.

Au total, ce sont **134 logements** qui sont programmés dans des opérations de renouvellement urbain.

Renouvellement urbain	Surface (ha)	Densité	Logements
1 Le Centre	1,17	50,0	59
2 La Ville Baslé sud	1,04	20,0	21
3 La Ville Rocher ouest	0,46	20,0	9
4 Rue de la Crochais	0,50	40,0	20
5 La Belle Croix sud	0,62	27,0	17
6 Villes Poissons (ZAC aéroport)	0,55	15,0	8
TOTAL	4,34	30,9	134



5.1.2.6.3 LES LOGEMENTS CREES PAR DENSIFICATION URBAINE, DANS DES DENTS CREUSES EN OU DANS DE PETITS CŒURS D'ÎLOTS

Le diagnostic présentant la consommation des terres sur 10 ans a montré qu'environ 39 logements avaient été construits en densification urbaine/dents creuses/petits cœurs d'îlots, soit une moyenne de 3,9 par an. En s'appuyant sur cette tendance, on estime que **55 logements** seront créés dans le cadre de densification urbaine/dents creuses/petits cœurs d'îlots sur la période 2018-2032.

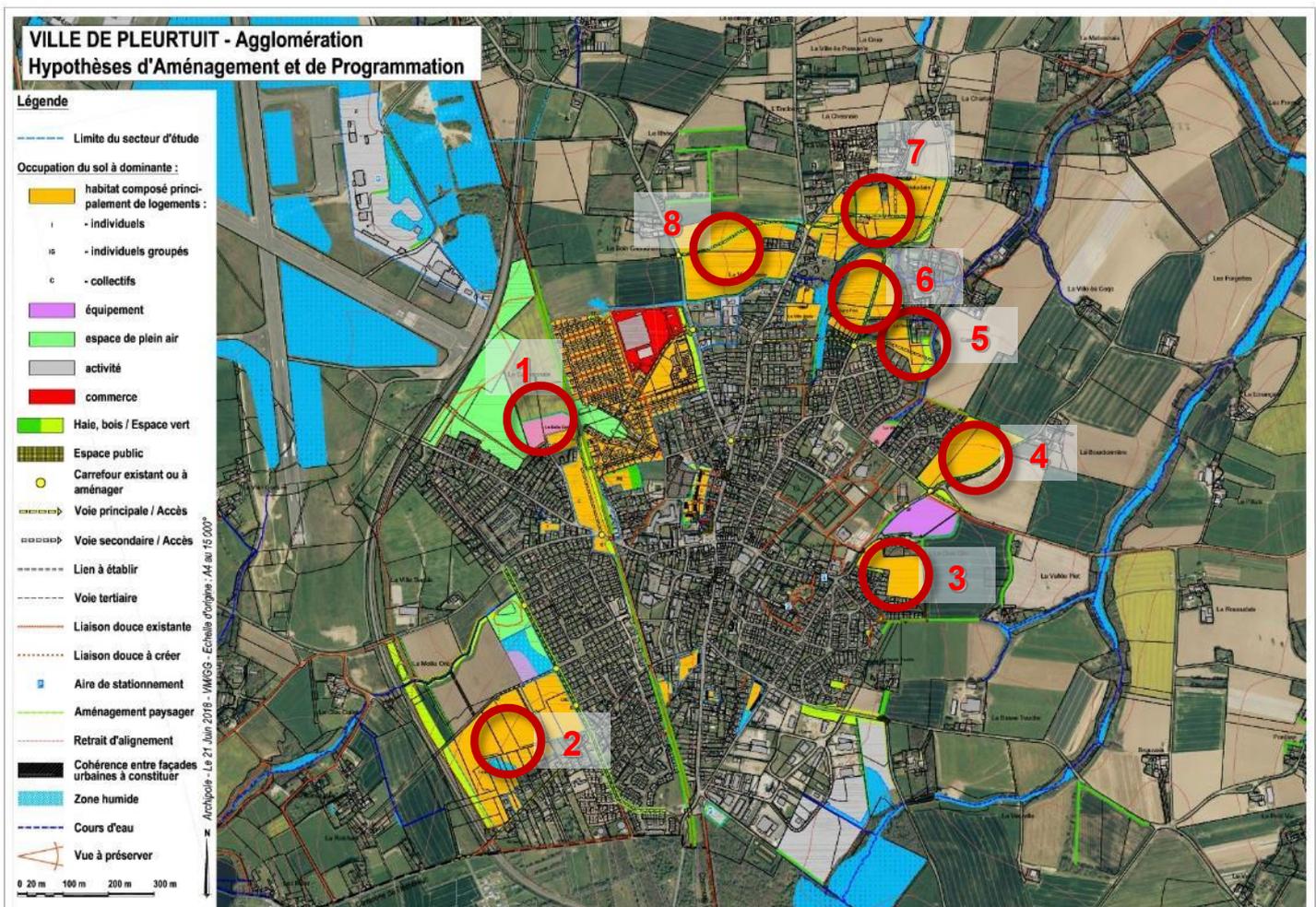
5.1.2.6.4 LES LOGEMENTS CREES PAR CHANGEMENT DE DESTINATION EN ZONES A ET N

Là encore, en s'appuyant sur le rythme de changement de destination en zones **A** et **N** observé, soit 11 sur 10 ans (source Mairie), on estime qu'il sera créé autour de **16 logements** supplémentaires sur 14 ans.

5.1.2.6.5 LES EXTENSIONS URBAINES

Pour répondre à l'objectif de 1 630 logements à créer sur la période 2018-2032, et compte-tenu des logements programmés ci-dessus, il reste à pourvoir la réalisation de **1 336 logements** dans le cadre des extensions urbaines.

Extensions urbaines habitat	Surface (ha)	Densité	Logements
1 La Belle Croix nord	1,27	27,0	34
2 Le Moulin de Richebois	10,86	34,0	369
3 Le Clos Clin	2,38	25,0	60
4 La Ville Rocher est	4,00	34,0	136
5 La Roche	1,53	25,0	38
6 Saint-Père	4,19	34,0	142
7 La Giraudais	7,71	34,0	262
8 Le Rhée sud, la Ville Baslé nord	8,69	34,0	295
TOTAL	40,63	32,9	1 336



5.1.2.6.6 SYNTHÈSE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SUR LA PÉRIODE 2018 ET 2032

89 logements liés aux opérations en cours en renouvellement urbain

134 logements liés aux secteurs de renouvellement urbain

55 logements liés à la densification/dents creuses/petits cœurs d'îlots

16 logements liés aux changements de destination en secteur rural

1 336 logements liés aux secteurs d'extension urbaine

Objectif PLU
période 2018-2032 :

1 630 logements

Cette programmation permet de limiter les extensions urbaines puisque 294 logements sont prévus dans des secteurs urbains et dans le cadre d'un changement de destination, représentant 18% du programme de logements.

En parallèle, une étude d'aménagement pourrait amorcer le développement au nord de la commune qui permettra d'amorcer la création d'une voie inter-quartiers est-ouest.

5.1.3.2 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE EN LIEN AVEC L'AEROPORT

Le projet d'extension économique situé à l'est de l'aéroport au PLU de 2007 et couvrant 27,6 ha n'est plus jugé d'actualité. En effet, le contexte qui avait prévalu à l'époque de son instauration a changé. Aujourd'hui, on favorise le développement des zones d'activités existantes plutôt que de créer de nouveaux pôles. De plus, sa localisation proche de l'aéroport souhaitait tirer parti de cette proximité. Mais depuis 2007, force est de constater qu'aucun projet ne s'est développé dans ce sens. Précisons que ce secteur est en grande partie couvert par des zones humides, et qu'il doit respecter les marges de recul le long de la RD 266.

En revanche, l'extension de la **zone d'activités aéroportuaires** existante et directement liée à la présence de l'aéroport est un développement jugé stratégique pour permettre l'évolution, l'adaptation et le bon fonctionnement de ce pôle. Cet enjeu est à mettre en regard avec le souhait de préservation des espaces boisés présents sur ce secteur, et des continuités écologiques. Une réduction très partielle du massif boisé ne remettra pas en cause la fonction de corridor écologique. Il a donc été décidé de maintenir le développement de la zone d'activités aéroportuaires en compatibilité avec les orientations du SCoT, mais en la limitant et l'adaptant au contexte local : proximité des pistes de l'aéroport et des zones humides nouvellement inventoriées dans le cadre de la révision du présent PLU, prise en compte du caractère boisé et des constructions déjà présentes.

5.1.3.3 LE COMMERCE SUR LA VILLE DE PLEURTUIT

L'option d'un développement de la **zone commerciale au nord de la ville de Pleurtuit** sur la ZAC de l'aéroport a également fait l'objet d'un examen particulier. Il s'agit d'une implantation relativement récente. Les élus se montrent vigilants pour que le commerce de proximité du centre-ville conserve tout son dynamisme. Il n'y a jamais d'acquis dans ce domaine, et les élus souhaitent avancer en douceur sur ce dossier. Il semble pour l'instant que la nouvelle zone commerciale n'ait pas porté atteinte au fonctionnement du commerce de proximité du centre-ville.

Pour autant, il n'y a pas d'impératif à un développement commercial de cette zone à court ou moyen terme. L'option retenue est de ne pas développer ce pôle dans le cadre de ce PLU, mais de se garder la possibilité d'une extension à plus long terme, en classant en zone agricole le secteur se trouvant juste au nord de la zone commerciale.

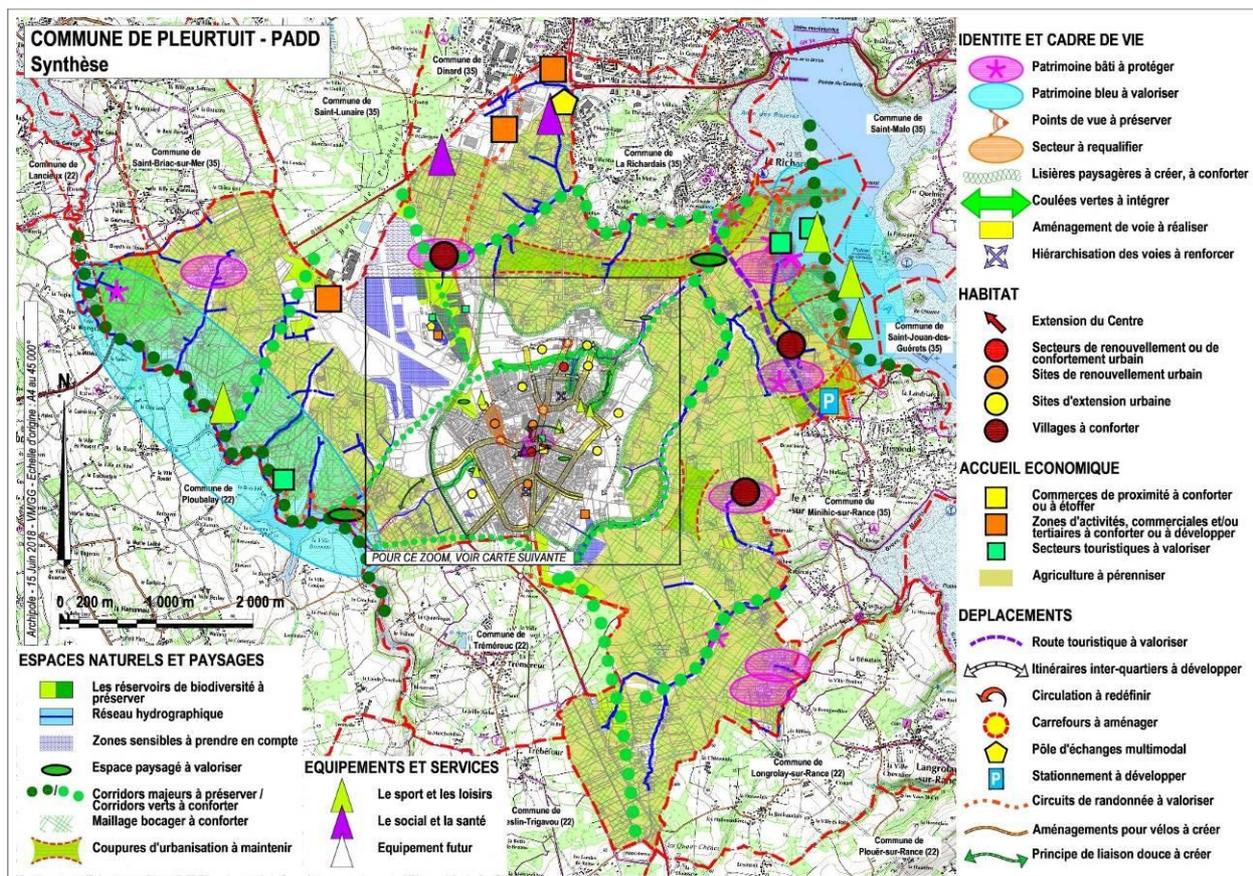
5.2 LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est la traduction du projet de territoire communal.

Le chapitre précédent a exposé différents scénarii qui sont apparus lors de la construction du projet de PLU, et les arguments qui ont conduit au choix d'un scénario. Les orientations du PADD traduisent ces choix.

Plusieurs lignes directrices ont contribué à déterminer les orientations présentes dans le PADD. Elles s'expriment à plusieurs échelles de territoire et couvrent de nombreuses thématiques.

CARTE DE SYNTHÈSE DU PADD A L'ECHELLE COMMUNALE



5.2.1 INSCRIRE PLEURTUIT DANS SON TERRITOIRE

Le territoire de Pleurtuit répond à des logiques de développement intercommunales, notamment au travers des documents d'urbanisme d'une échelle supérieure au PLU, à commencer par le nouveau SCoT qui redéfinit le projet de territoire à l'échelle du Pays de Saint-Malo, mais aussi le PLH, etc. Le PLU intègre son projet de territoire dans ce contexte élargi.

5.2.1.1 PLEURTUIT A L'ECHELLE DU PAYS

« *Pleurtuit, entre Rance et Frémur* » exprime une réalité géographique qui fait de Pleurtuit une commune littorale, avec des sites d'exceptions sur le plan environnemental le long de la Rance, un équipement majeur sur le Frémur avec un périmètre de captage d'eau potable au Bois Joli, et des parcours de randonnée intercommunaux, notamment le long de la Rance et du Frémur.

Sur le plan des déplacements, la réalisation de la nouvelle RD 266 a rapproché la ville de Pleurtuit des grands pôles urbains. On pourrait désormais parler de « Pleurtuit, entre Dinard et Dinan ». Cet axe contribue à renforcer l'accès à Pleurtuit. Il est un facteur de développement économique, notamment sur le plan touristique.

La présence de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit constitue également un accès au territoire du Pays de Saint-Malo.

Par ailleurs, la commune de Pleurtuit est située à l'interface entre les communes en front de mer qui connaissent une raréfaction du foncier, et les communes plus rurales à l'intérieur des terres. Dans ce contexte, la pression foncière se reporte sur Pleurtuit. La ville de Pleurtuit ne s'étant pas développée le long du littoral, dispose d'un potentiel d'extension important.

A partir de ces éléments de contexte, le PADD a fixé plusieurs orientations : accueillir des populations nouvelles avec une croissance renouvelée, mais dans un esprit d'équilibre par rapport à son niveau d'équipements et de ses finances publiques ; poursuivre une politique visant à protéger les éléments naturels forts présents sur son territoire, à commencer par les bords de Rance ; développer la dimension économique et notamment touristique ; poursuivre le maillage de liaisons douces ; préserver la ressource en eau ; conforter le site de l'aéroport Dinard-Pleurtuit...

Pleurtuit joue également un rôle important dans son interface avec le pôle Dinard/La Richardais.

5.2.1.2 LE POLE STRUCTURANT DINARD/PLEURTUIT/LA RICHARDAIS

Le SCoT du Pays de Saint-Malo identifie en tant que Pôle structurant, le regroupement des communes de Dinard-Pleurtuit-la Richardais. De fait, les communes de Dinard et dans une moindre mesure de la Richardais, disposent d'un foncier qui se raréfie. A titre d'exemple, les zones commerciales-tertiaires de la Ville ès Ménières et de Cap Emeraude qui s'inscrivent en continuité de Dinard et de la Richardais, se sont développées sur le territoire de Pleurtuit. Il y a donc bien la reconnaissance au travers le SCoT d'un rôle partagé entre ces trois communes pour répondre à son statut de Pôle structurant.

Cela se traduit dans le PADD du présent PLU par plusieurs orientations : accueil démographique, confortement de la Ville ès Ménières, poursuite de Cap Emeraude, prise en compte de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit, affichage du principe d'accueil d'équipements structurants, que ce soit proche de Dinard/la Richardais (notamment à vocation de santé pour permettre le cas échéant la reconstruction du centre hospitalier de Dinard), ou proche de la ville de Pleurtuit, renforcement du rôle touristique en lien avec les communes limitrophes, anticipation de la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal sur le Tertre Esnault...

Ainsi, Pleurtuit ancre son projet de territoire au sein du bassin de vie et en cohérence avec celui de Dinard et de la Richardais comme Pôle structurant.

5.2.2 ASSURER LE DEVELOPPEMENT DE PLEURTUIT

Le PADD s'inscrit dans une démarche raisonnée de son développement visant à une économie de la consommation des terres agro-naturelles. Le projet repose sur un principe d'équilibre entre les besoins de développement et la prise en compte de l'activité agricole et des grands éléments naturels. Ainsi, le renouvellement urbain apparait comme une priorité du PADD.

5.2.2.1 LA POPULATION

Comme rappelé ci-avant, la commune s'oriente vers une croissance renouvelée de sa population, mais dans un esprit d'équilibre par rapport à son niveau d'équipements et de ses finances publiques. Le principe de mixité fonde le projet, que ce soit en terme de typologie de logements, de taille, de diversité de produit, de réponses à des populations spécifiques (primo accédant, personnes âgées, gens du voyage...).

5.2.2.2 L'ACTIVITE ET LE COMMERCE

Le principe du développement économique repose sur la poursuite des programmes en cours (la Ville ès Ménières, Cap Emeraude, le parc d'activité de l'Orme), le confortement des pôles existants au sein de leur enveloppe (le commerce/service de proximité du centre-ville de Pleurtuit, l'aérogare de Dinard-Pleurtuit, la zone commerciale près du Clos de l'Ouche) et l'anticipation des besoins futurs (permettre l'extension des commerces/services du centre-ville de Pleurtuit, développer de façon mesurée la zone d'activités aéroportuaire).

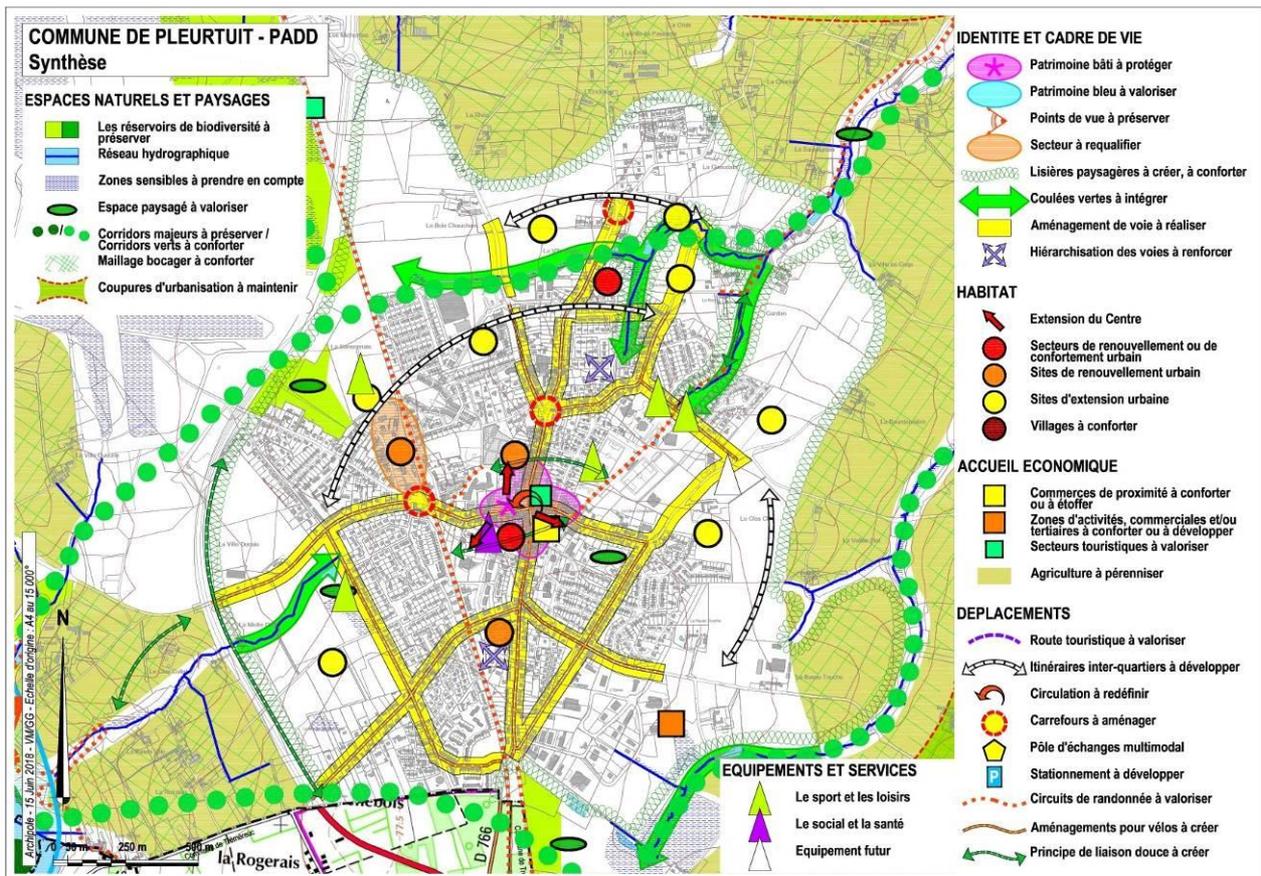
Ces projets de développement doivent se faire dans un esprit d'équilibre par rapport à l'activité agricole, et notamment prendre en compte la localisation des sites agricoles pour ne pas les fragiliser et trouver une bonne cohabitation entre le milieu urbain et les besoins propres à l'activité agricole. Le milieu urbain doit également prendre en compte cette activité en permettant dans ses aménagements d'espaces publics le passage des engins agricoles, et notamment vers le PA de l'Orme.

L'activité touristique est un secteur à développer en s'appuyant sur les atouts patrimoniaux, paysagés et environnementaux existants, ainsi que sur les aménagements présents : aire de camping, caravanning, chemins de randonnée, hébergement touristique (hôtellerie, gîtes...).

5.2.2.3 LE NIVEAU D'EQUIPEMENTS

Bien que disposant d'un niveau d'équipement satisfaisant et bien structuré, des besoins complémentaires ont été identifiés, dans le domaine sportif ou de loisirs, mais aussi en direction des gens du voyage ou de la santé. Certains équipements non envisagés à ce jour pourront apparaître par la suite, notamment en lien avec le développement des nouveaux quartiers, ou pour permettre l'accueil d'équipements structurants à une échelle intercommunale.

CARTE DE SYNTHÈSE DU PADD A L'ECHELLE DE LA VILLE DE PLEURTUIT



5.2.3 RENFORCER LA COHERENCE URBAINE DE LA VILLE DE PLEURTUIT

En complément de l'organisation du territoire communal exposée ci-dessus, le PADD fixe des orientations visant à renforcer la cohérence urbaine de la ville, que ce soit au travers des projets de développement ou d'aménagement.

5.2.3.1 UN TISSU URBAIN CONFORTE

Le centre-ville pourra être conforté voire étoffé, pour augmenter la taille du centre en lien avec l'augmentation de l'agglomération. Ce renforcement du centre interviendra par exemples en agissant sur des cœurs d'îlot à densifier, sur le linéaire de commerces/services à développer, mais aussi en rendant plus lisible les espaces situés derrière le linéaire de constructions de l'hyper-centre de façon à faciliter l'usage des aires de stationnement et à mieux identifier les équipements proches de l'hyper-centre.

Le diagnostic a montré l'insuffisance des relations est-ouest entre les quartiers nord de la ville de Pleurtuit. Pour pallier cette insuffisance, le PADD définit plusieurs orientations : reconstituer un ou des itinéraires dans les quartiers existants ; anticiper dans le cadre de nouvelles opérations, l'aménagement d'une voie inter-quartier.

Des opérations de renouvellement urbain ou de confortement urbain permettront de mieux optimiser les secteurs urbains plutôt que de se développer sur des terres agro-naturelles.

5.2.3.2 UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE

Le développement autour de la ville de Pleurtuit répond à plusieurs objectifs. Il s'agit de poursuivre un développement équilibré pour maintenir la place centrale du centre-ville. Cette répartition permettra aux différents quartiers limitrophes de profiter du dynamisme urbain associé à ces nouvelles opérations, et à l'effet d'entraînement de revalorisation urbaine qu'elles peuvent avoir pour les quartiers adjacents.

Le développement urbain autour de la ville vise également, comme rappelé précédemment, à créer au nord une nouvelle voie inter-quartiers est-ouest.

Il a également pour objectif de rapprocher les nouveaux secteurs d'habitat du principal pôle d'équipements et d'anticiper les besoins de développement propre à ce pôle d'équipements.

Le développement sud-est offre une possibilité d'extension pour le long terme au parc d'activités de l'Orme.

5.2.3.3 DEVELOPPER LES RELATIONS VILLE / ESPACES NATURELS

Le PADD vise à renforcer le lien entre la ville de Pleurtuit et la Rance, et à développer le lien vers le Frémur. Les actions pourront porter sur les liaisons douces, la signalétique, le traitement de carrefours ou d'espaces publics en lien avec des aires de stationnement.

La voie verte est un autre élément important comme support de liaisons douces à l'échelle communal, puisqu'elle relie l'aire de co-voiturage sur la commune de Trémérec, traverse la ville de Pleurtuit, passe à proximité de l'aéroport, dessert Cap Emeraude et conduit à Dinard. Son usage est à encourager.

5.2.4 METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE

La volonté communale est de poursuivre la mise en valeur du cadre de vie à toutes les échelles du territoire, aussi bien par une réflexion sur le grand paysage et les enjeux environnementaux, qu'au niveau de la ville ou des quartiers.

5.2.4.1 LA COMPOSANTE NATURELLE ET PAYSAGERE

Compte tenu de la richesse environnementale et paysagère de plusieurs sites, notamment autour de la Rance, un des enjeux affichés dans le PADD vise à assurer la préservation et la mise en valeur des éléments naturels (cours d'eau et zones humides, haies, bois et talus, réservoirs écologiques, corridors écologiques et trame verte et bleue...). Le paysage est intimement lié à ces composantes naturelles, mais aussi aux haies associées aux espaces agricoles qui façonnent le paysage rural. Les parcours inter-communaux piétonniers, vélos, équestres bénéficient de cet environnement. Ils devront être entretenus, voire étendus pour développer de nouveaux itinéraires, et notamment entre la ville de Pleurtuit et le Frémur.

Le PADD s'inscrit dans une démarche de développement durable que ce soit par la limitation de la consommation des terres agro-naturelles, la protection des qualités environnementales, mais aussi en favorisant l'usage de transport alternatif à la voiture, ou en incitant la réalisation de constructions performantes sur le plan énergétiques et environnementales.

En tant que commune littorale, Pleurtuit inscrit les règles de la loi littoral dans ses orientations, et notamment en terme de protection des espaces naturels liés au littoral, et au développement urbain, réservé aux seuls agglomérations et villages, et de façon limitée, à l'aéroport.

5.2.4.2 LE PATRIMOINE ET LES ESPACES PUBLICS

Le PADD vise à protéger et mettre en valeur le patrimoine présent sur la commune et qui s'exprime sous diverses formes : patrimoine naturel, patrimoine urbain avec le centre-ville, les cœurs des villages et des hameaux, patrimoine architectural, avec notamment le Château de Montmarin et ses abords classés au titre des Monuments Historiques, mais aussi les constructions isolées traditionnelles.

La ville bénéficie de plusieurs aménagements d'espaces publics de qualité, que ce soit la porte d'entrée de ville sud, ou les abords du centre-ville. Cet effort doit être poursuivi le long des axes principaux d'entrées de ville, mais aussi pour renforcer la lecture de la hiérarchisation des voies, particulièrement peu lisible dans la partie sud de la ville. L'aménagement des espaces public devra également permettre de rendre plus lisibles les quartiers limitrophes du centre-ville.

Les aménagements doivent intégrer les composantes naturelles qui côtoient le milieu urbain, que ce soit des bois ou des cours d'eau, et la recherche d'une qualité des franges urbaines par des motifs paysager visant à mieux intégrer la ville dans son environnement, constitue un autre enjeu de valorisation.

Le secteur de la Gare intégrant les anciens services techniques, est à requalifier.

5.2.4.3 LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES ET DES NUISANCES

L'ensemble des risques et nuisances doivent être pris en compte par anticipation pour limiter leur portée.

La commune de Pleurtuit est concernée par le risque de submersion marine et concerne potentiellement une dizaine de constructions. Le risque reste relativement localisé, à la fois le long de la Rance, et au nord du Frémur.

Le bruit est également une nuisance à prendre en compte, le long des voies dites « bruyantes », et notamment la nouvelle RD 266, mais surtout aux abords de l'aéroport qui est couvert par un Plan d'Exposition au Bruit.

De façon générale, le niveau de sécurité des infrastructures devra être pris en compte, que ce soit lors de travaux d'aménagement ou d'opérations d'urbanisme.

5.3 STRATEGIE REGLEMENTAIRE GENERALE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le volet réglementaire (Plan de zonage et Règlement) viennent traduire les orientations du PADD. On en trouvera une approche synthétique dans le chapitre « Résumé non technique du Rapport de présentation » traitant de cette partie.

5.3.1 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Pour définir les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), une étude préliminaire a porté sur l'ensemble des zones mutables, y compris sur les zones d'urbanisation à long terme figurant au Plan de zonage en **2AU**, afin de définir un parti d'aménagement global cohérent.

Les OAP retenues dans le PLU ne portent que sur les secteurs directement urbanisables et non sur les zones d'urbanisation à long terme **2AU**. Cette étude intitulée « *Hypothèses d'Aménagement et de Programmation* » (HAP) figure en annexe du présent Rapport de présentation à titre d'information pour apporter un éclairage sur les perspectives d'évolution et la cohérence du programme, mais n'a pas de valeur d'opposabilité. Lors de l'ouverture à l'urbanisation des zones **2AU** en **1AU**, cette étude pourra servir de support à la définition des OAP qui, dans tous les cas, devront être réexaminées pour les actualiser en fonction du contexte.

La page suivante montre les secteurs couverts par les OAP et les HAP sur la ville de Pleurtuit à titre d'information.

Dans les OAP, des indications dépassent le périmètre d'aménagement des secteurs mutables comme par exemple la réalisation d'une liaison douce, d'une voie, d'un aménagement de carrefour ou d'espace public.

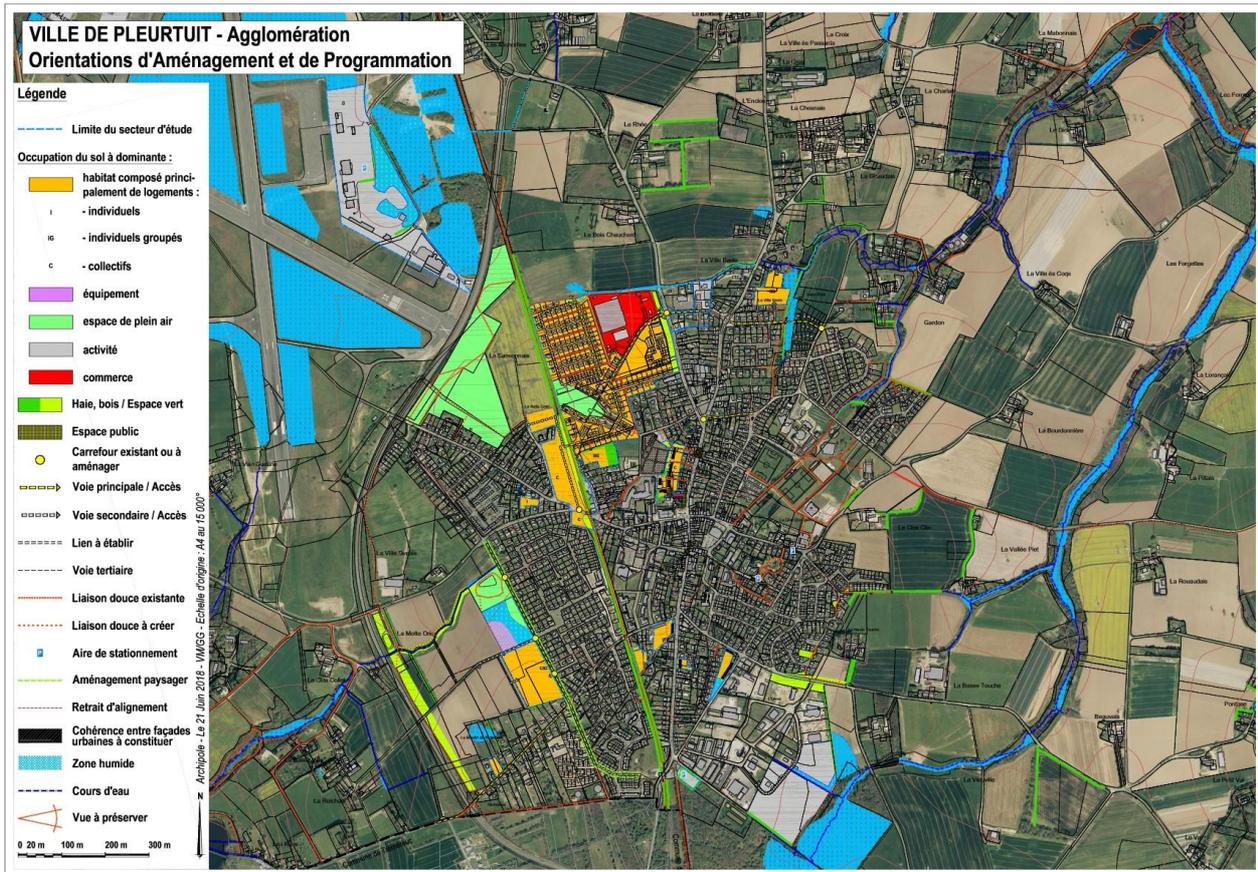
Les OAP sont regroupées par secteur géographique, mais des indications générales peuvent figurer en introduction, comme :

- l'application d'un pourcentage de logements sociaux pour toute opération de 5 logements et plus,
- un rappel du SCoT concernant le logement à un coût abordable,
- les plantes invasives,
- les plantes fortement allergisantes,
- la réduction de la consommation énergétique,
- la production d'énergie renouvelable,
- des modes de gestion alternatifs au réseau de collecte traditionnel des eaux pluviales...

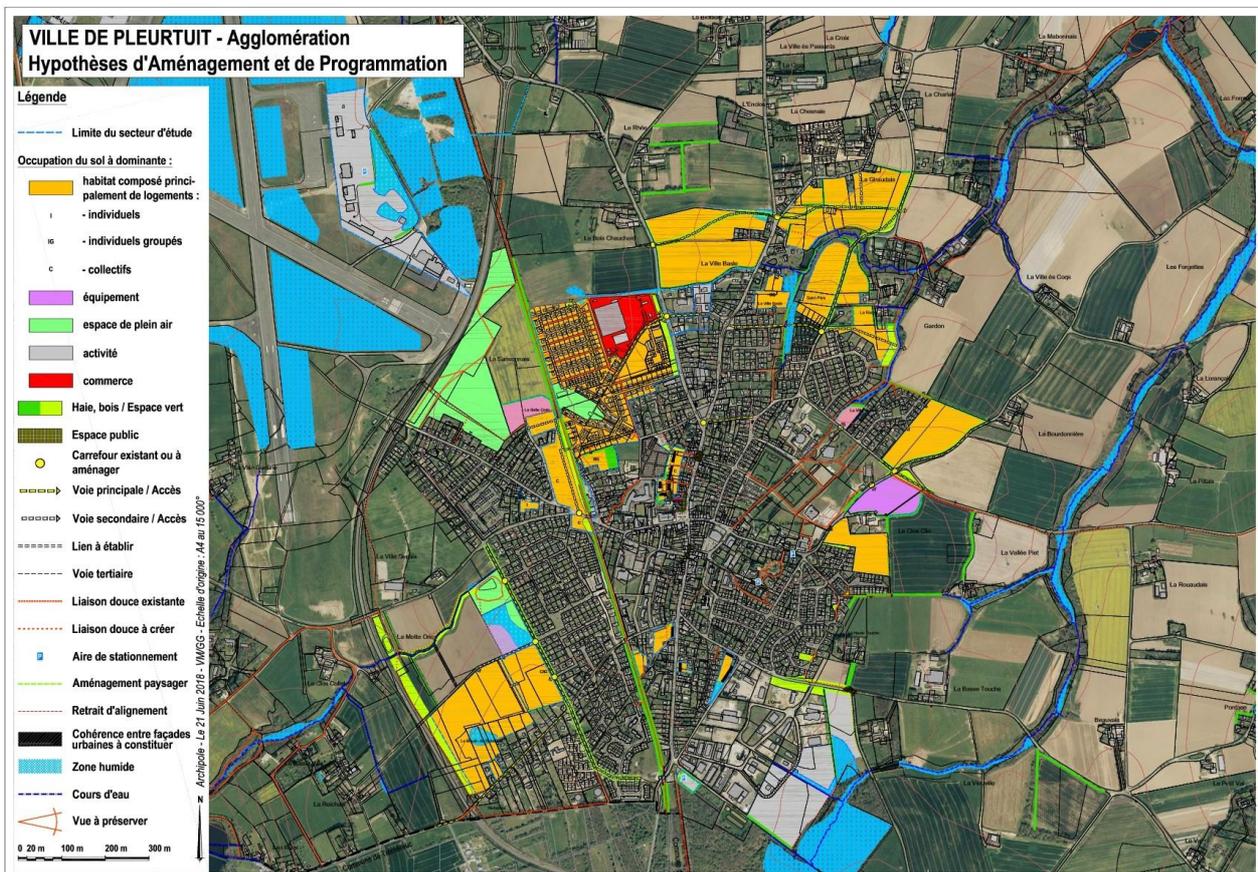
De même, les cartes font apparaître des éléments d'information de contexte permettant de mieux appréhender la logique d'aménagement de chaque secteur :

- les voies existantes,
- les liaisons douces existantes,
- les haies, bois, cours d'eau, zones humides existants pour assurer la continuité des corridors écologiques...

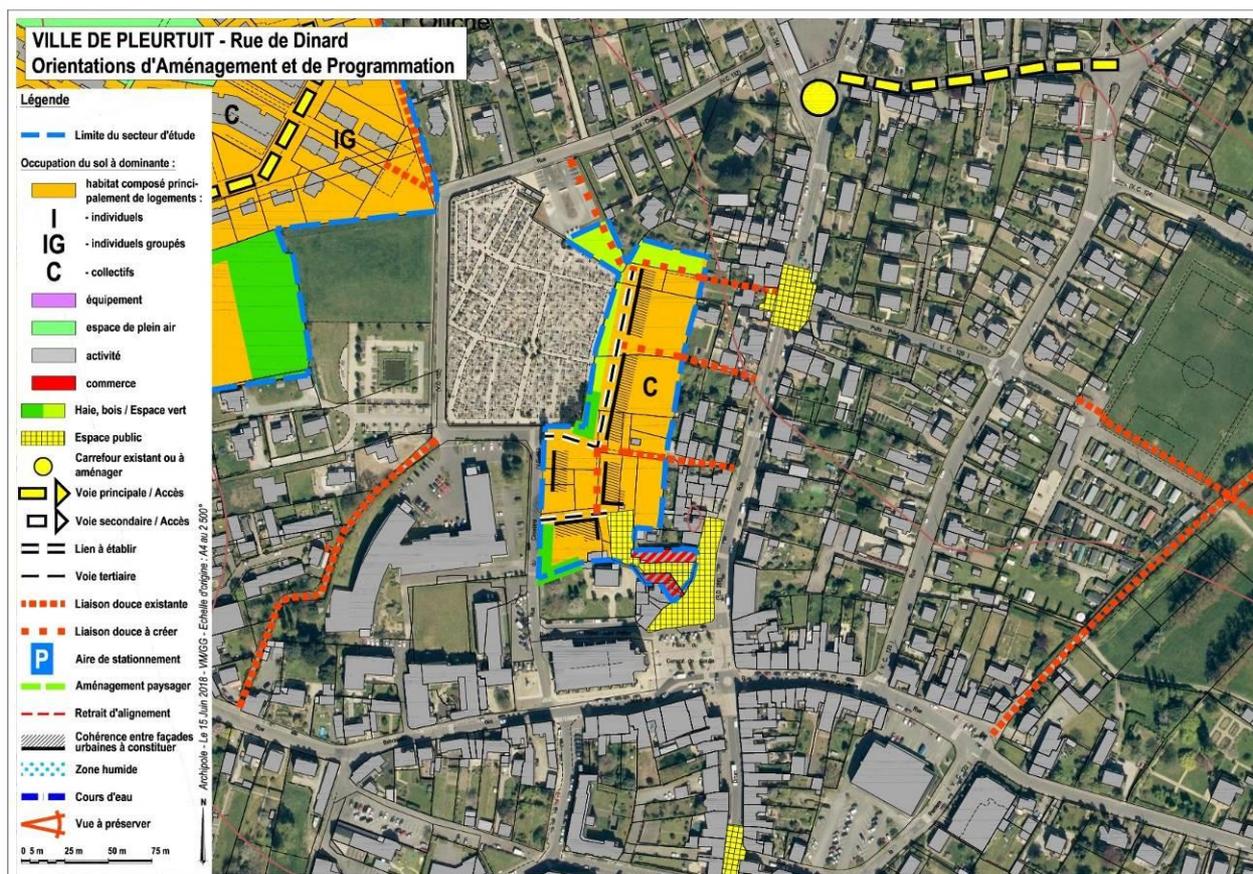
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SUR LA VILLE DE PLEURTUIT



HYPOTHESES D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SUR LA VILLE DE PLEURTUIT



5.3.1.1 LE CENTRE

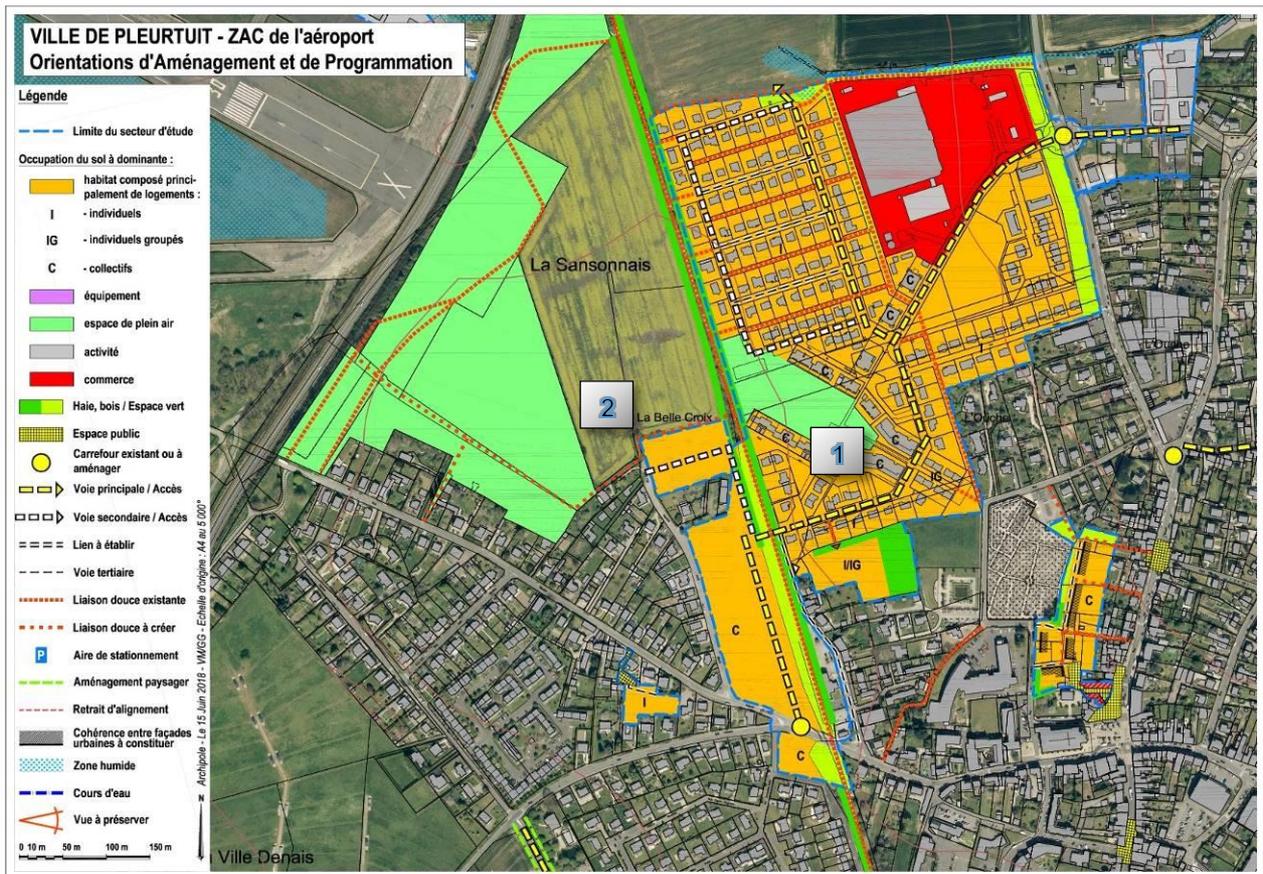


Le secteur entre le cimetière et la rue de Dinard constitue un enjeu de confortement urbain par sa proximité avec le centre-ville. Il devra accueillir un programme d'habitation dense, et pourra également accueillir des commerces/services en privilégiant une accroche et une perception depuis la rue de Dinard / la place du Général de Gaulle pour conforter les commerces du centre-ville. Des équipements sont également possibles.

Ce secteur étant situé en deuxième rideau, l'enjeu est de tisser des liaisons douces entre ce secteur et la rue de Dinard et vers la place du Général de Gaulle pour favoriser un usage alternatif à la voiture et mettre en valeur le patrimoine présent.

Une recomposition urbaine pourrait être envisagée pour mieux gérer l'accroche urbaine donnant sur la placette sud. Dans tous les cas, le traitement de l'espace public de la placette vers ce nouveau secteur devra être traité pour marquer un lien fort.

5.3.1.2 SECTEUR DE LA ZAC DE L'AEROPORT, LA BELLE CROIX, LA SAMSONNAIS



1 5.3.1.2.1 LA ZAC DE L'AEROPORT

L'objectif principal est de permettre la poursuite de cette opération. Le PLU entérine le parti d'aménagement et le traduit sous la forme d'OAP. En particulier, la création d'une voie entre la rue des Cap Horniers et la rue de Dinard amorce une voie inter-quartiers est-ouest qui répond à un enjeu de liaison inter-quartiers important à l'échelle de la ville, puisque les relations structurantes est-ouest au nord de la ville font défaut.

Un changement est apporté à la programmation dans le cadre de la révision du PLU, puisque le bois de conifères qui ne présente pas de qualité écologique ou paysagère particulière, évoluera pour accueillir un secteur d'habitat en rapport avec le tissu urbain environnant (type lots libres). Une transition « verte » devra être assurée entre ce secteur et l'extension du cimetière, et la haie nord devra être préservée.



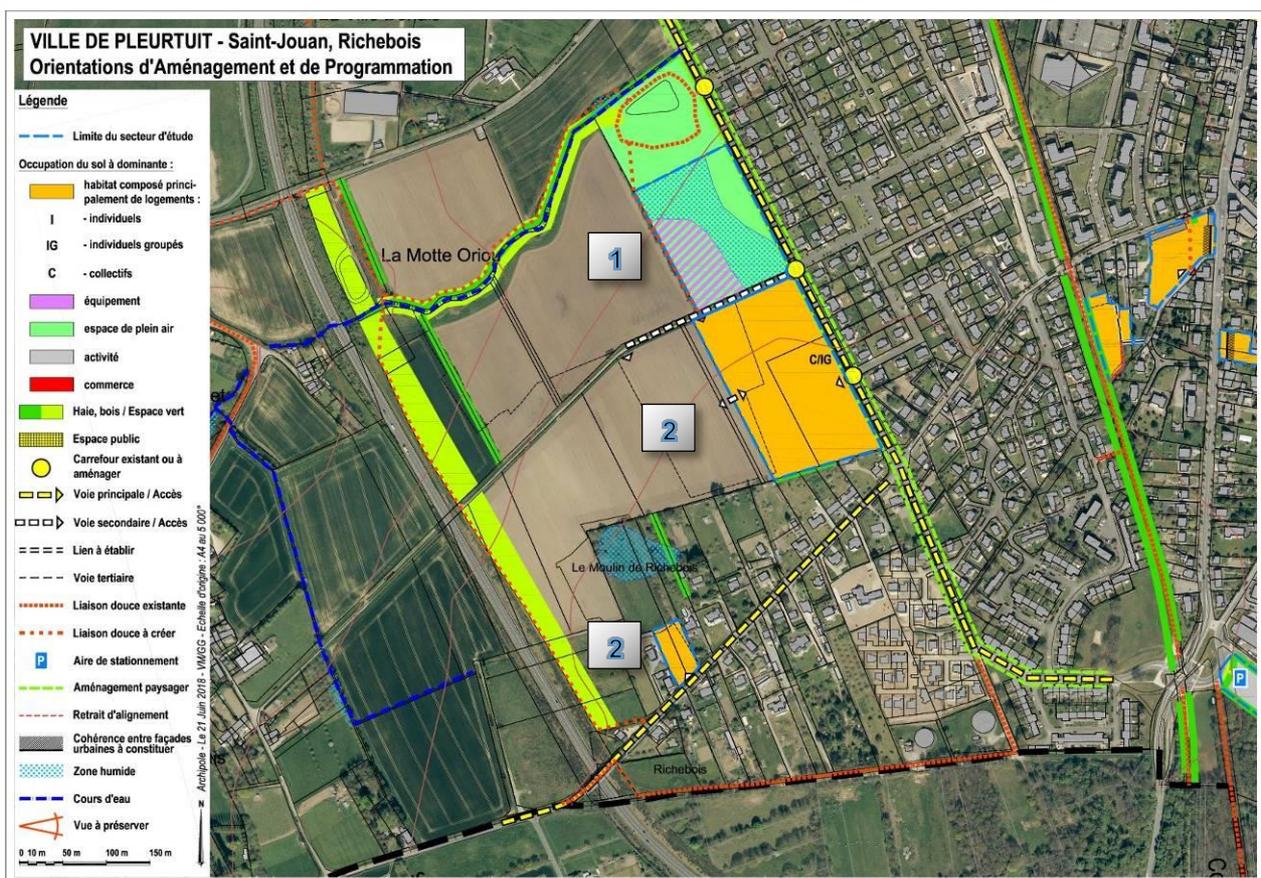
Programme des constructions (à titre indicatif)

2 5.3.1.2.2 LA BELLE CROIX, LA SAMSONNAIS

Les services techniques présents sur ce site ont déménagé vers le PA de l'Orme. Ce site constitue donc un enjeu en termes de renouvellement urbain. S'inscrivant en continuité de la ZAC de l'aéroport, il est prévu d'y accueillir de l'habitat mixte respectant une certaine densité. De plus, cette opération devra prévoir le raccordement de la voie aménagée dans le cadre de la ZAC de l'aéroport, avec l'impasse Louis Blériot. De même, il y a également un enjeu à définir une nouvelle liaison douce entre le bois de la Samsonnaï et la voie verte.

L'aménagement de ce site devra prendre en compte le développement vers le nord.

Par ailleurs, le bois de la Samsonnaï constitue un élément de corridor écologique à préserver. C'est aussi un atout en terme de cadre de vie pour les habitants. L'enjeu est d'offrir plus de facilité d'accès à ce bois.

5.3.1.3 SECTEUR SAINT-JOUAN, LE MOULIN DE RICHEBOIS, LA MOTTE ORIOU**1 5.3.1.3.1 LA MOTTE ORIOU**

Le secteur de la Motte Oriou présente des qualités environnementales et paysagères (présence d'un cours d'eau, d'un plan d'eau aménagé, d'un bois), et des vocations de loisirs avec la promenade autour du plan d'eau et la présence du centre équestre. Ces éléments se trouvent « intra RD 266 », et en continuité de la ville de Pleurtuit. A ce titre, ils participent à la vie urbaine tout en étant aujourd'hui en périphérie de la ville.

Ce secteur a donc vocation à renforcer ses relations avec la ville, et à développer plus de cohérence entre les différents éléments qui cohabitent sur le site sans véritable lien. D'où des propositions pour développer des usages à l'intérieur du bois tout en tenant compte à la fois de la présence de zones humides et du caractère boisé, de développer des liaisons douces entre le futur quartier du Moulin de Richebois, et du plan d'eau, de créer un chemin le long du ruisseau entre le plan d'eau et la RD 3, et d'aménager une liaison douce le long de la RD 266 permettant de relier les différents quartiers ouest, mais aussi le bois des Landes Bellières au bois de la Samsonnaï. A une autre échelle, ces aménagements doux pourront être poursuivis vers le Frémur pour créer une connexion sécurisée entre la ville et le Frémur. Certains de ces aménagements pourront servir aux déplacements des chevaux du centre équestre.

2 5.3.1.3.2 LE MOULIN DE RICHEBOIS

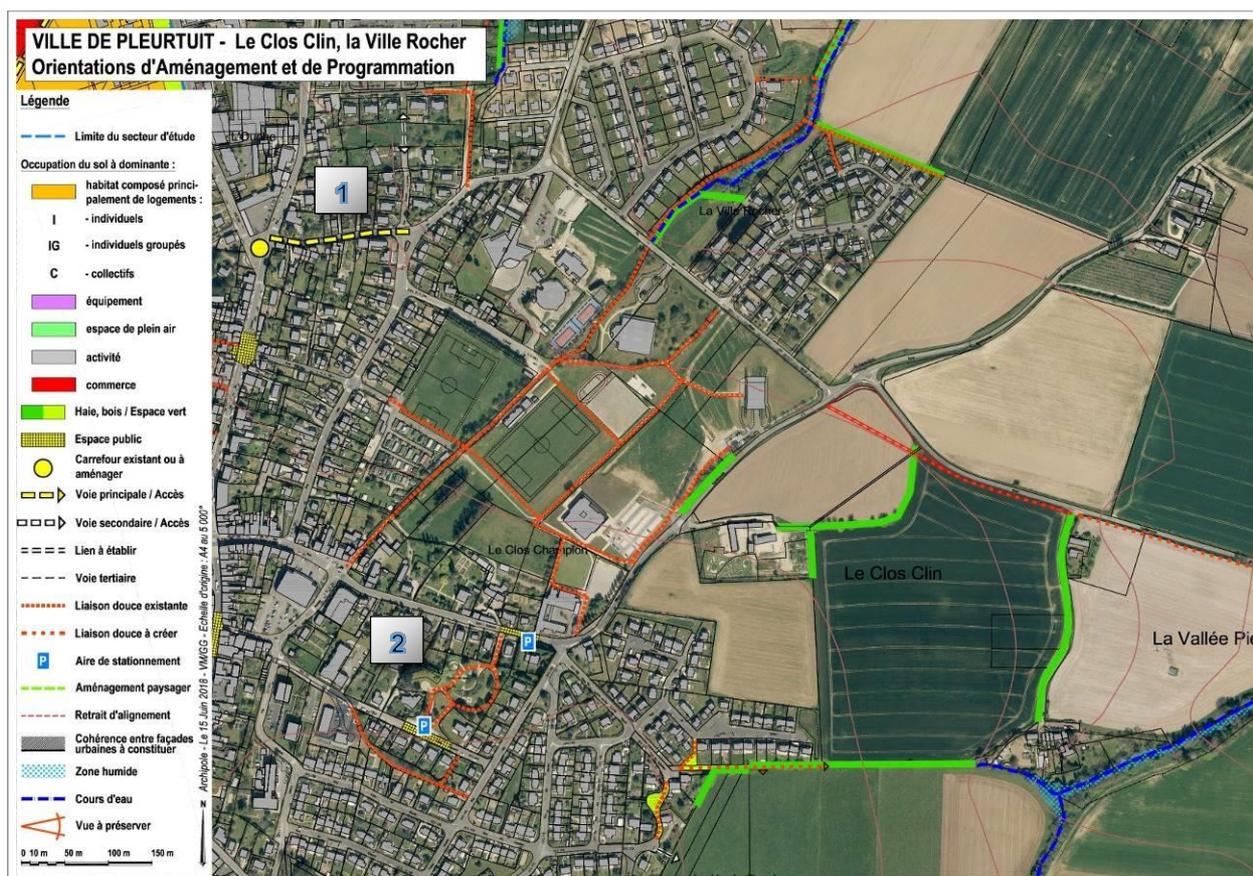
Il s'agit de l'un des principaux secteurs de développement de la ville avec les secteurs nord. La densité y est plus importante que sur des secteurs d'habitation plus petits ou plus contraints, et le programme permettra d'accueillir une mixité d'habitat.

Les OAP ne couvrent que la partie s'ouvrant à l'urbanisation (**1AUEa**) ou donnant sur la rue de Richebois pour la création d'un accès. La plus grande partie reste en **2AU**, donc sans OAP. Les Hypothèses d'aménagement et de programmation qui ont servi d'étude pour définir les OAP et qui figurent en annexe du présent Rapport de présentation montrent la logique de développement de l'ensemble, avec notamment les différents accès à ce nouveau quartier qui devront à terme se connecter. Ainsi, une voie sera à créer entre le secteur **1AUEa** et la zone **2AU** pour assurer le maillage d'ensemble.

5.3.1.4 LA VIEUVILLE

En cohérence avec le PADD le développement du Parc d'Activité de l'Orme doit se poursuivre. Deux secteurs figurent aux OAP :

- 1** • la poursuite de l'opération en cours dont la desserte est déjà réalisée, mais qui devra prendre en compte les zones humides inventoriées et assurer une intégration paysagère en protégeant les arbres en limite d'opération ;
- 2** • une petite extension proche de l'entrée de ville sud, qui permettra l'extension d'une activité existante. L'aménagement devra protéger et compléter les arbres existants en limite d'opération et en particulier le long du chemin des Landes Bellières, pour assurer une bonne intégration paysagère.

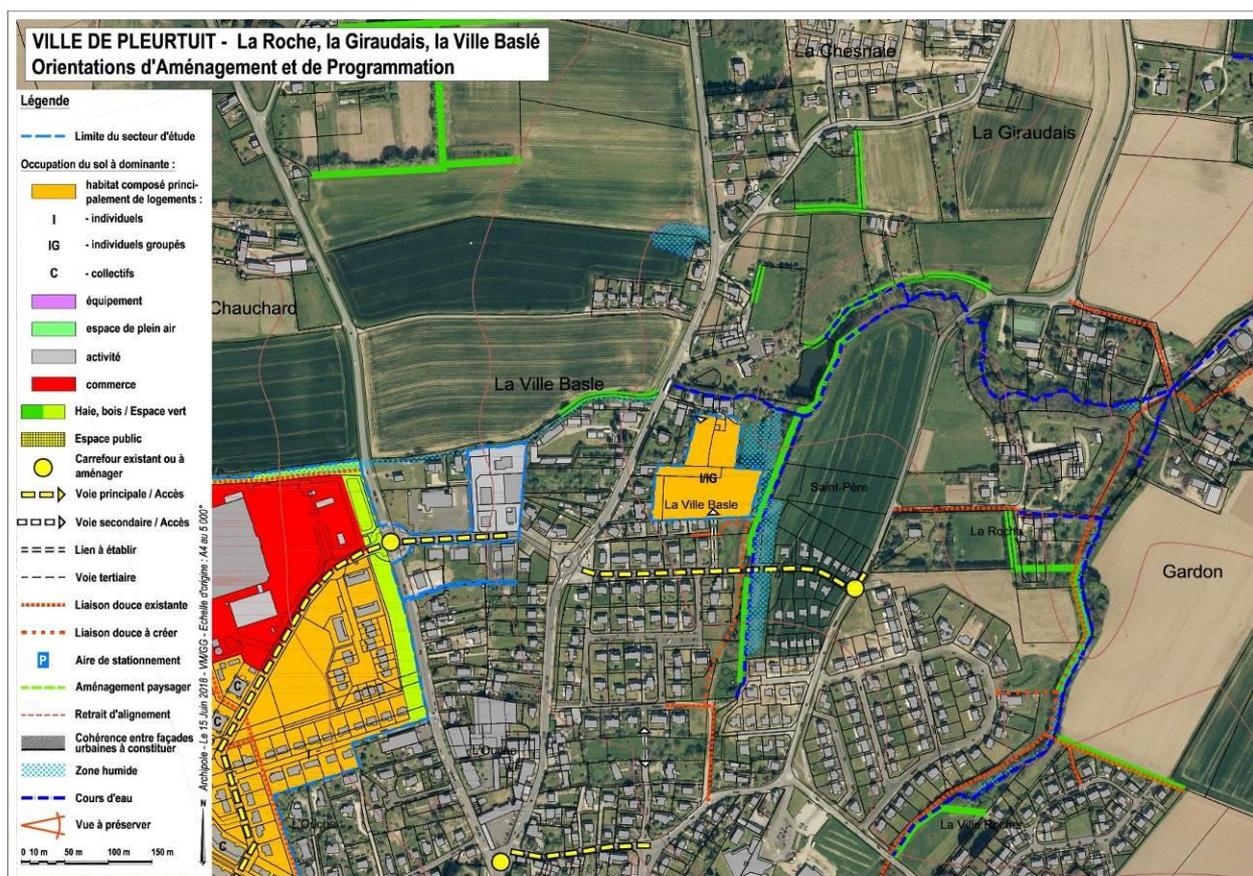
5.3.1.5 SECTEUR LE CLOS CLIN, LA VILLE ROCHER**1 5.3.1.5.1 LA RUE SAINT-PERE**

L'objectif est de renforcer l'armature de la trame viaire au nord de Pleurtuit en cohérence avec le PADD, par l'aménagement de la rue de Saint-Père et du carrefour entre la rue de l'aéroport et celle de la rue de Dinard.

2 5.3.1.5.2 LE JARDIN DE WESTERWALD

Les accès au jardin de Westerwald sont aujourd'hui confidentiels ; il s'agit d'aménager les abords du jardin pour le rendre plus visible.

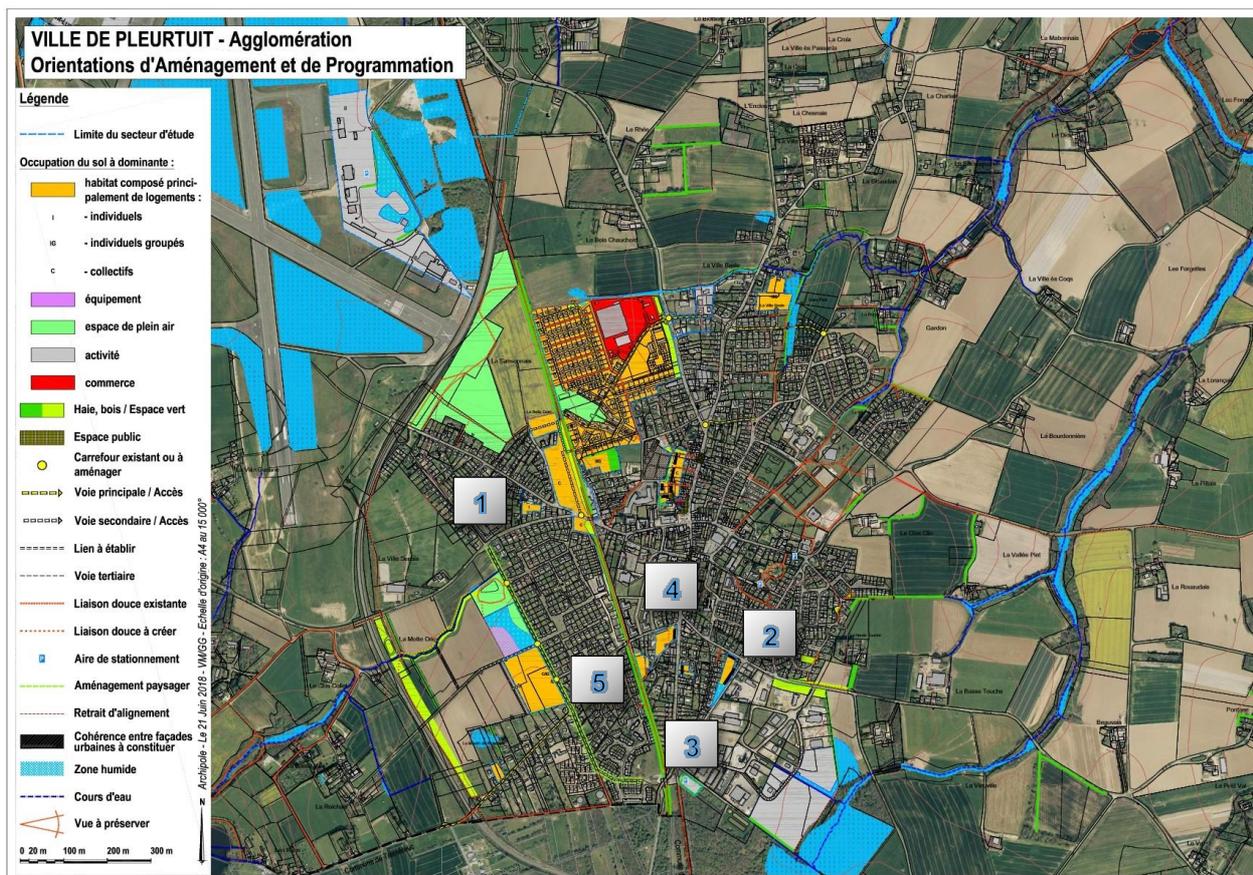
5.3.1.6 LA VILLE BASLE SUD



Il s'agit d'un petit secteur qui viendra conforter un cœur d'îlot. Les deux accès devront se rejoindre. Le projet prévoit une densité légèrement supérieure à celle du quartier environnant, avec une programmation de 20 logements à l'hectare.

L'un des enjeux autour de ce secteur vise à renforcer la trame viaire. La rue des Terres-Neuves amorce une voie inter-quartiers est-ouest qui fait défaut au nord de la ville. Le prolongement de la rue Joseph Brugaro vers le Val Saint-Père permettra en franchissant le ruisseau Saint-Père de rejoindre la rue du Gardon (VC 101) et de rejoindre le secteur de la Roche. Cette jonction routière est à privilégier, mais ne devra être réalisée que lorsque la jonction nord sur la Giraudais entre VC 148 (route vers Dinard) et la VC 12 sera réalisée, afin d'offrir plusieurs liaisons est-ouest. De même, la rue du Docteur Claude Chapel devra rejoindre la rue Joseph Brugaro pour assurer un meilleur maillage piétonnier interne du quartier. Ce lien devra être routier si le projet de raccordement routier entre la rue Joseph Brugaro et le Val Saint-Père n'était pas réalisé.

5.3.1.7 LES PETITS SECTEURS

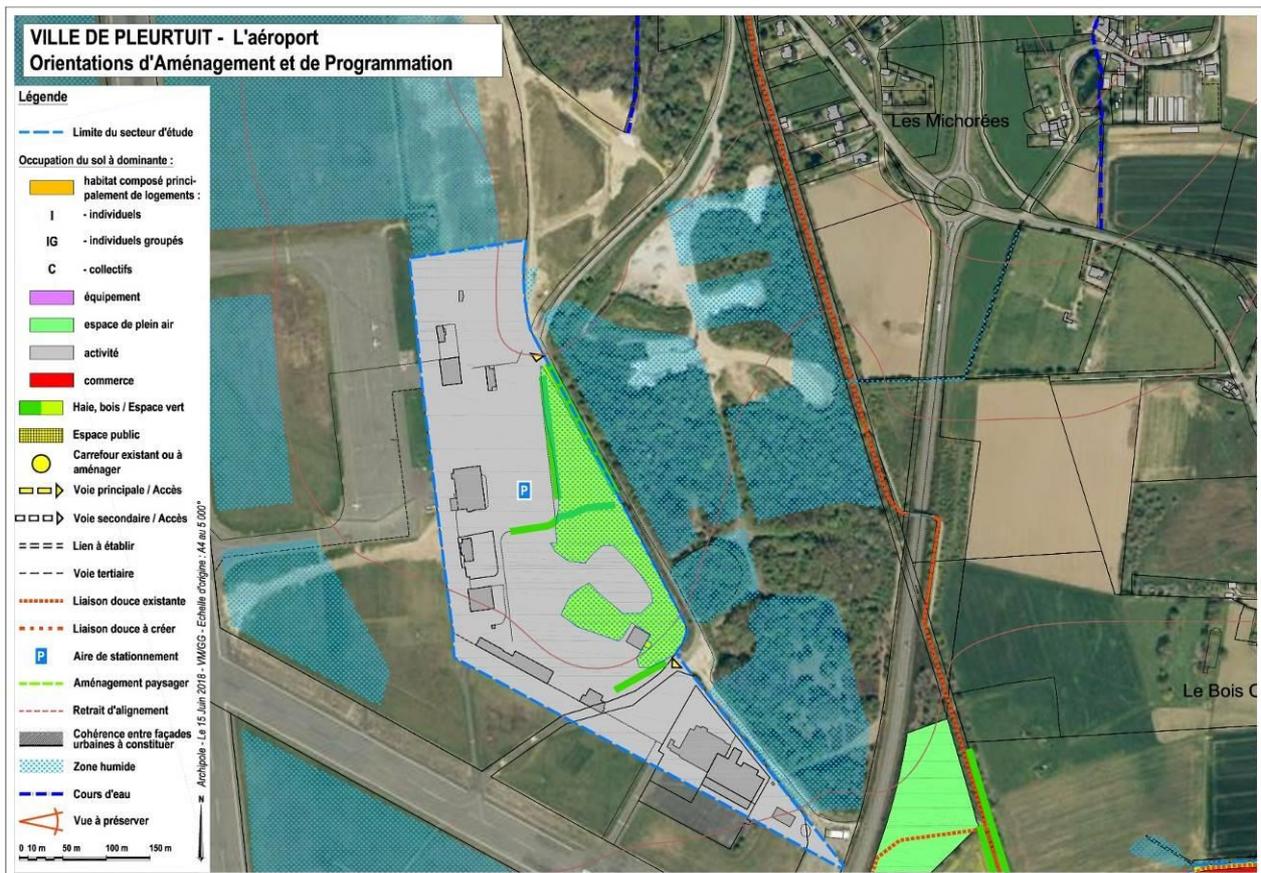


De l'étude de densification urbaine menée dans le cadre du PLU, il est apparu que pour faciliter ou organiser le développement de plusieurs petits secteurs, que ce soit en terme d'accès, de desserte, ou de protection d'éléments paysagers ou environnementaux, des OAP devaient être établies. C'est le cas :

- 1) rue Maurice Noguès,
- 2) rue de l'industrie,
- 3) rue de Dinan,
- 4) rue des Ormeaux,
- 5) rue de la Crochaix.

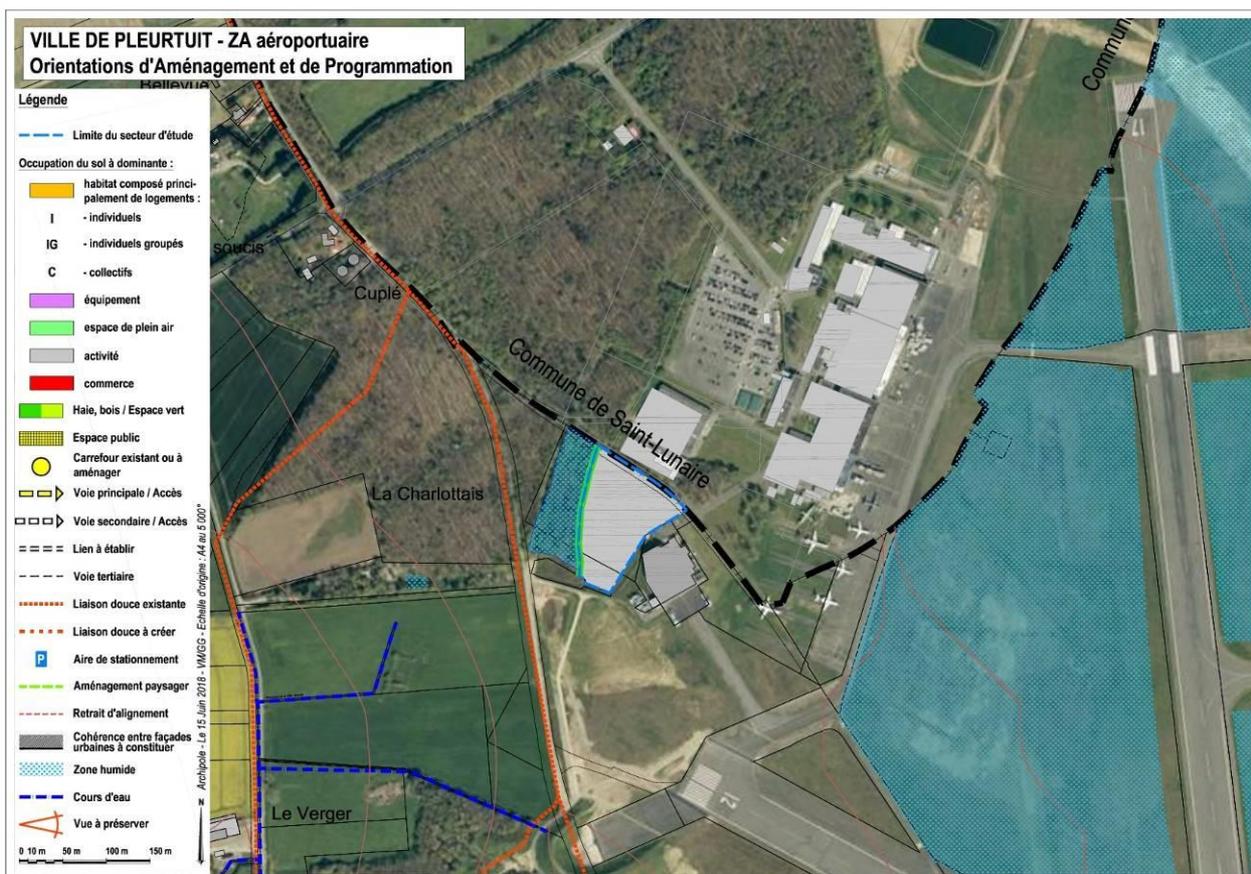
Quand les surfaces sont estimées trop petites pour définir une densité, un nombre minimum de logements à réaliser est imposé, afin de favoriser la densité urbaine.

5.3.1.8 L'AÉROPORT



Le site de l'aérogare est déjà en grande partie urbanisé. Néanmoins, les OAP visent à conforter ce secteur en s'appuyant sur l'organisation déjà en place, en favorisant la mutualisation du stationnement en partie centrale, et en préservant les éléments naturels ou paysager (zones humides, haies...).

5.3.1.9 LA ZONE D'ACTIVITES AEROPORTUAIRE



L'objectif affiché dans le PADD est de permettre le développement de cette zone. Les OAP précisent le périmètre ciblé, qui vient en continuité de la ZA existante, et tient compte à la fois des zones humides présentes, et des pistes de l'aéroport. Pour autant, elle impacte le bois existant. Les OAP précisent toutefois que « *le parti d'aménagement tiendra compte des espaces arborés, notamment en limite d'opération* ».

5.3.1.10 LA ZAC DU TERTRE ESNAULT, CAP EMERAUDE



1

La ZAC du Tertre Esnault est en cours d'aménagement. Les OAP traduisent les principes d'aménagement définis par la ZAC :

- la double desserte depuis la RD 266 et la RD 168, et le traitement paysager des voies,
- le dévoiement et le nouvel aménagement de la voie verte,
- l'organisation à l'est des principales constructions autour de cette voie verte, avec les stationnements mutualisés situés de l'autre côté de ces constructions,
- la création d'un itinéraire cyclable entre la voie verte et le Parc d'Activités de l'Hermitage sur la Richardais,
- l'aménagement d'une transition verte plantée en limite d'opération afin d'assurer l'intégration paysagère de la ZAC,
- ...

Un PEM pourrait se développer à proximité de la Richardais.

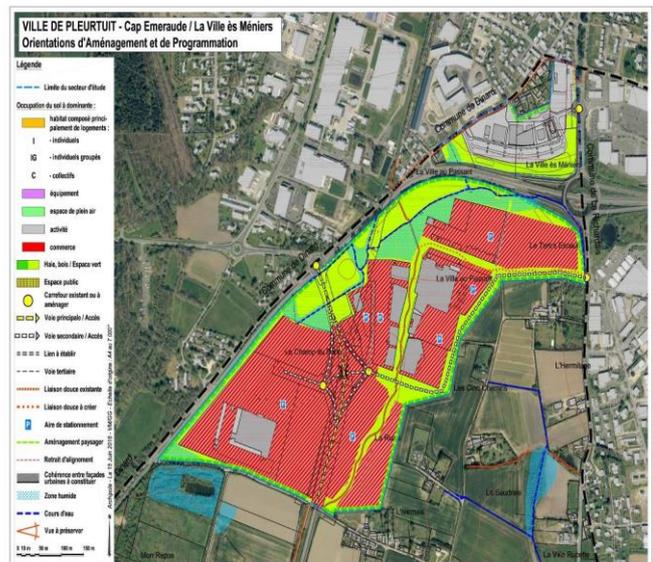


Schéma d'aménagement de la ZAC (à titre indicatif)

2

5.3.1.11 LA VILLE ÈS MENIERS

La ZAC de la Ville ès Ménières est pratiquement finalisée, même s'il reste la possibilité d'accueillir encore un établissement. Les OAP traduisent les principes d'aménagement de la ZAC. Au nord de la ZAC, le PLU souhaite faciliter la reconversion d'un terrain situé entre l'entrée de ville de Dinard boulevard de la Libération, et d'une centrale électrique, en prolongeant les activités de la Ville ès Ménières sur ce secteur.

La création d'un itinéraire cyclable entre la voie verte et le Parc d'Activités de la Ville Biais sur Dinard, complétera le maillage doux.



Schéma d'intention de la ZAC (à titre indicatif)