

ASSOCIATION POUR LA QUALITE DE LA VIE à PLENEUF-VAL-ANDRE (AVA)

Siège social : 19 rue du Gros Tertre 22370 Pléneuf-Val-André

ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr - www.avapva.com

Elections municipales de mars 2020.

QUESTIONNAIRE aux CANDIDATS.

Par courrier du 3 mars nous avons soumis aux candidats un questionnaire explicitant chaque question posée (voir notre site internet), à l'attention des têtes de liste ci-après dans l'ordre des réponses reçues :

- HAKIM Hocine pour la liste
« Alternative 2020 – Vers une Commune Ecologique et solidaire »
- CARFANTAN Thibault pour la liste « Un Projet de Ville »
- BLEVIN Pierre-Alexis pour la liste « Pour Votre Avenir ».

Ce questionnaire était regroupé en 4 grands thèmes qui relèvent de la compétence pour laquelle l'association est agréée par la Préfecture depuis février 1980 au titre de l'Urbanisme et de l'Environnement avec vocation de représenter la population de la commune (résidents permanents et secondaires)

I – Le projet « Cœur de station – Parc de l'Amirauté »

- 1 – Quel est l'état actuel des engagements pris, en précisant dans quelle mesure et dans quelles conditions ils lient la prochaine mandature ? (1)**
- 2 – Quelle est votre appréciation sur le processus qui a conduit à cet état des engagements tant sur le plan de la légalité et celui moins formel de la démocratie locale, que sur les plans technique et financiers ?**
- 3 – Quelles sont les conséquences que vous en tirez pour l'action à mener, que votre liste s'avère majoritaire ou minoritaire ?**

(1) Il y a lieu de préciser que le questionnaire adressé aux candidats comportait l'ajout ci-après :

Information additionnelle

Le présent questionnaire était en voie d'édition lorsque nous avons appris que le Conseil municipal dans sa séance publique du 25 février a décidé de procéder à une modification du PLU pour « accompagner le projet du Cœur de station », et qu'à cette fin une réunion avec la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites est prévue le 6 mars : « nous avons choisi de lancer la procédure et de laisser la partie administrative se faire le temps de mettre en place un nouveau Conseil Cette modification devra être revotée par la prochaine équipe ». Cette décision répond, mais en partie seulement, aux demandes de l'AVA à la municipalité faite par un courrier de janvier dernier accompagnant l'envoi du n°71 *InfoAVA/mail* « Sauvegarde et revalorisation du parc de l'Amirauté – Les garanties nécessaires à cette sauvegarde ».

L'essentiel de cette information est que cette modification sera revotée par la prochaine équipe. Mais la question 1 ci-dessus demeure, à laquelle devrait répondre le leader de la liste qui comprend à peu près le tiers de l'équipe majoritaire dont le mandat s'achève, tous les autres membres ne se représentant pas.

II – Les réseaux de mobilité multimodales.

1 – Les réseaux de mobilité automobile, cycliste et piétonnier étant à revoir assez profondément comme le manifestent les programmes des candidats déjà publiés, estimez-vous nécessaire que la nouvelle municipalité, avant d'arrêter un projet précis, établisse d'abord une esquisse des grandes orientations à retenir et procède alors, sur ces bases, à une réelle concertation pour retenir un avant-projet à soumettre à l'avis de la population avant de passer au stade du projet de révision du PLU, notamment dans sa partie fondamentale de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ?

2- A l'intérieur du périmètre central habité de la commune, très souvent, la largeur des voies existantes ne permet pas d'y établir des règles de circulation automobile, cycliste et piétonnière assurant à chaque usager une aisance et une sécurité satisfaisantes ; des arbitrages sont alors nécessaires.

Si la sécurité des piétons paraît indiscutablement prioritaire, les arbitrages à faire pour la circulation des véhicules et des vélos pourront être moins évidents.

Estimez-vous que, dès le début du mandat, le Conseil municipal devra s'attacher à une réflexion sur les grandes orientations à prendre à l'égard des voies de circulation externes en coopération avec la communauté de « Lamballe Terre et Mer » pour la bonne intégration des réseaux de circulation interne dans les réseaux intercommunaux ?

3 - Le développement harmonieux de la commune repose très largement sur le tourisme.

Estimez-vous qu'il est utile de prendre en compte dans la réflexion sur les réseaux automobile et cycliste l'élément attractif du secteur Pléneuf-Val-André / Grands Sites des caps Erquy et Fréhel qui passent actuellement en marge de la commune faute d'une communication satisfaisante ?

III – Les autres équipements durables.

Le port de Dahouët.

1 – Que pensez-vous faire afin de favoriser les séjours, en particulier de longue durée en morte saison, de vieux gréments dans le port de Dahouët ?

2 - Pour la plus prochaine opération de retrait des vases que ferez-vous des boues du port, qui de toute manière doivent être séchées avant traitement, et, dès à présent, avez-vous retenu des hypothèses de traitement ?

3 – A court terme pour la prochaine opération, le stockage à La Princelle paraissant s'imposer, qu'avez-vous prévu pour les boues qui y sont au séchage ?

4 – Pour le moyen terme en vue du long terme, envisagez-vous une étude pour la construction d'un quai autour du bassin des Salines qui comporterait une amorce au pont du moulin qui permettrait, comme l'AVA l'Avait demandé lors de l'étude de 2000, un quai de liaison pédestre entre le fond du bassin d'échouage et le bassin des Salines, et se terminant au-delà de l'ancien bâtiment des pêcheries où se trouve exploitées les activités de restauration dites 'L'échouage » ?

5 – Quelle est votre position, en double considération de la situation actuelle et des perspectives à étudier évoquées plus haut dans l'intérêt spécifique de la commune, à l'égard de la proposition de créer une société publique locale pour la gestion et le développement des ports de plaisance de tout ou partie du département ?

IV – La sauvegarde de la compétence PLU.

Lors de ses contacts avec le public au Forum des Associations de septembre 2019, l'AVA avait attiré l'attention des futurs électeurs sur le caractère fondamental de cette compétence qui est le socle du pouvoir indépendant du Conseil municipal.

1- Estimez-vous que le Conseil municipal devra dès son entrée en fonction, par une décision prise en séance publique, exprimer et notifier à « Lamballe Terre et Mer » et à la Préfecture exprimer son refus de transférer à la communauté sa compétence PLU qui est le socle du pouvoir qu'il tient de la décentralisation de 1983 et de la garantie de libre exercice qu'il tient de la Constitution, que les élus de votre liste devront participer à ce refus qu'ils se trouvent dans la majorité ou la minorité ?

2 - Les représentants de la commune membres du Conseil communautaire issus de votre liste s'engagent-ils à y plaider pour ce refus en séance publique de ce Conseil, en invoquant notamment le motif que, les conditions d'exercice de la compétence PLU devant être précisées dans des dispositions de la future législation dite « Décentralisation – Différenciation – Décontraction – 3D », il convient d'attendre avant toute décision que ces dispositions soient adoptées par le Parlement, ratifiées et que leurs modalités d'application dans le cadre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) soient connues ?

3 - Les représentants de la commune membres du Conseil communautaire issus de votre liste s'engagent-ils à rendre compte de leur action au sein de ce Conseil et des décisions auxquelles ils ont participé, et ce en séance publique du Conseil municipal, qu'il s'agisse d'un point de l'ordre public d'une séance mensuelle habituelle ou d'une séance spécifique, l'ensemble du Conseil étant appelé à ratifier ou non les décisions prises dont les représentants de la commune auront rendu compte ?

Elections municipales de mars 2020.

Questionnaire de l'AVA aux candidats.

Réponses de Hakim Hocine pour la liste

Vers une Commune Ecologique et Solidaire.

Il est difficile de répondre de manière approfondie à des questions complexes relevant souvent de la prospective stratégique dans des délais impartis aussi brefs. En conséquence, dans un souci d'efficacité, les réponses ci-après sont faites à partir des quatre grands thèmes retenus sans forcément aborder dans le détail chaque question posée.

Le projet « Cœur de station -Parc de l'Amirauté »

Lancée en février 2017, l'étude de requalification du « cœur de station » s'est longuement fourvoyée dans les outrances de la densification (scénario d'enclavement de la Villa Charner et de son parc au milieu d'une zone urbanisée parfaitement incongrue). Il a fallu un long débat, de nombreuses confrontations et un sondage pour qu'il soit enfin admis qu'une majorité de nos concitoyen(ne)s souhaitait conforter et valoriser, dans le centre de station, un espace patrimonial et naturel tombé en déshérence depuis trop longtemps, excluant ainsi toute opération de promotion immobilière dans ce secteur. Prenant acte de cet état de fait, le Maire a été contraint de présenter au conseil municipal, en novembre 2018, des pistes de réflexion concernant uniquement la Villa Charner, le Parc dans son périmètre actuel avec un simple réaménagement de l'aire de stationnement. Il s'agissait là d'un véritable revirement puisque le scénario de densification du secteur de l'Amirauté voté par le Comité de pilotage était de facto définitivement abandonné et que le nouveau projet s'inscrivait dans le droit-fil du scénario de préservation du parc arboré et de la Villa Charner (N°1). Après un nouveau travail de préprogrammation et des études opérationnelles, le conseil municipal s'est réuni le 28 février 2019 pour valider un programme correspondant à un niveau de rendu « esquisse plus » afin d'organiser le concours d'architectes et prévoir l'enveloppe financière adéquate. L'opposition municipale a émis des critiques, notamment, sur le projet de vente de 4 terrains de tennis au-dessus du club house; cette opération ayant été annulée puis retirée du plan de financement définitif, les conseillers de la minorité, en dépit de désaccords sur certains éléments du dossier technique, ont décidé de ne pas faire obstruction afin de rendre possible l'établissement d'un schéma architectural et paysager qui a finalement reçu l'approbation quasi unanime des membres du jury de concours et a été validé par le conseil municipal à l'unanimité moins une voix. Contrairement à certaines assertions, rien n'est figé ; tout est ajustable (taille du Pavillon Charner, structure arborée du Parc), et amendable, en particulier, les usages. La campagne électorale en cours et les consultations ultérieures en seront l'occasion.

Les réseaux de mobilités multimodales.

Il s'agit, en premier lieu, d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes par des mesures visant la coexistence des circulations plutôt qu'un fractionnement de l'espace qui induirait la séparation systématique des différents usages. La pacification de la voirie, en réduisant les

vitesse de circulation en ville et en rendant l'espace public plus agréable, est la condition sine qua non d'une meilleure cohabitation. Le nouveau partage de la voirie doit aussi viser à rendre l'espace public accessible à tous, en particulier, aux personnes à mobilité réduite. En ce qui nous concerne, cette priorité se traduit par la mesure intitulée : Refondation du programme « voirie structurante et voirie secondaire » (matériaux recyclés / sécurisation des usages). Plus spécifiquement, il sera nécessaire de conduire des études préalables adaptées pour désenclaver le Port de Dahouët et faciliter les liaisons entre le bassin des Salines et le Quai des Terre-Neuvas.

Le Port de Dahouët et les autres équipements structurants.

Notre projet de valorisation du patrimoine maritime bâti de Dahouët implique la poursuite de la démarche consistant à intégrer le réseau des Ports de caractère. La mise en valeur des paysages et des héritages maritimes devrait permettre une meilleure appropriation collective et favoriser le développement d'une économie locale fondée sur l'exploitation des richesses patrimoniales portuaires. Il serait alors possible d'encourager la réalisation d'un urbanisme portuaire s'appuyant sur la protection ou la modification raisonnée des bâtis historiques à caractère maritime.

Plus généralement, nous souhaiterions que notre commune littorale évolue vers un modèle d'aménagement touristique durable. Cela relève d'une prise de conscience de la nécessité de garantir un cadre de vie agréable, afin d'assurer la pérennité de la fréquentation, par la satisfaction des besoins d'espace, de dépassement, de contact avec la nature. Les politiques d'aménagement s'attacheront, en conséquence, à préserver ou à réintroduire des éléments de nature dans le cœur de la station. Il peut s'agir, selon les cas, d'un simple toilettage urbain et architectural ou d'une totale réhabilitation avec mise en exergue des espaces verts. Il faudra également parvenir à un rééquilibrage entre les différentes composantes de notre commune afin qu'elles puissent coexister en interrelation durable et équilibrée. La cohérence de cet aménagement intégré implique des modifications substantielles afin d'atténuer les discontinuités tant spatiales que sociales et promouvoir l'identité ou l'authenticité du lieu.

L'émergence du PLUi.

Préalablement, nous estimons que le transfert obligatoire devenu automatique sous conditions de la compétence de réalisation des plans locaux d'urbanisme aux communautés de communes ou d'agglomération contrevient toujours à l'article 72 de la Constitution concernant la libre administration des communes tout en marquant une nette régression par rapport aux lois de décentralisation.

Plutôt que cette captation de compétence, il aurait été préférable de promouvoir la coopération entre collectivités autonomes en favorisant les approches intercommunales portées volontairement, en particulier, sur les questions de mobilités, de pôles artisanaux ou d'implantation d'équipements publics plutôt que de dessaisir les communes.

Le transfert de cette compétence historique du maire et du conseil municipal apparaît indubitablement comme le signe de la dilution de la commune dans l'intercommunalité.

Réponse aux questions de l'AVA – liste Pour Votre Avenir conduite par Pierre-Alexis BLEVIN

I – Le Projet « cœur de station – Parc de l'Amirauté

1. Le conseil municipal de janvier engage la commune vis-à-vis du cabinet d'architecture retenu pour le projet cœur de station. Un dédit est prévu en cas d'inexécution totale ou partielle du projet.

Une modification substantielle de celui-ci pourrait toutefois exposer la commune à des recours des cabinets non sélectionnés dans le cadre du concours d'architecte.

2. Nous regrettons la prise de décision deux mois seulement avant les élections privant la future équipe élue de marge de manoeuvre, d'autant que l'absence de ressources propres pour le financement du projet conduit à créer un nouvel endettement significatif pour la commune.

3. Nous avons inscrit la transparence et la concertation dans nos priorités en créant par exemple, un Conseil Economique Social et Environnemental Local (CESEL). La concertation doit être un préalable aux actions à mener.

II – Les réseaux de mobilité multimodale

1. La révision du plan de circulation est une priorité de notre programme. L'importance de l'impact de ce chantier justifie pleinement de réaliser une large concertation avant toute prise de décision.
2. La recherche d'une cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de déplacement est une préoccupation de notre équipe.
3. Le développement et le balisage des voies et chemins de mobilité douce sont nécessaires à l'évolution des pratiques touristiques. Par ailleurs, le développement de la notoriété et de l'attractivité touristique du littoral est de nature à augmenter la circulation et les besoins de stationnement. Ces points devront être intégrés dans les réflexions.

III. Les autres équipements durables

3 – 1 – Le port de Dahouët

1. La quasi-disparition de l'activité pêche génère une place disponible le long du quai qu'il sera possible d'exploiter à des fins d'animation et de développement touristiques telle que la présence de vieux gréements. Une politique tarifaire adaptée pourra encourager ce type de navire à faire de ce site remarquable et abrité un port d'attache. Une étude d'éventuels aménagements nécessaire sera à réaliser le cas échéant.
2. L'envasement du bassin des salines semble de plus en plus rapide. Le résultat des essais actuels de clapage et de rejet en mer sera déterminant pour décider des méthodes de désenvasement futures. En cas d'échec de la méthode testée, des solutions alternatives seront recherchées dès le début du mandat.

3. Nous avons la volonté de déstocker dès que possible les boues de la princelle. L'analyse des boues déterminera les contraintes liées à cette opération et son cout. Pour l'avenir nous souhaitons identifier de nouvelles solutions évitant le stockage à terre qui ne sera probablement plus autorisées.
4. Si nous ne sommes pas opposés à l'étudier, ce projet ne constitue pas une priorité pour notre équipe à ce stade.
5. Le budget du port est alimenté par les redevances payées par les usagers et les visiteurs. Nous refusant de confier la gestion des ports à une SPL afin d'éviter que les excédants financiers liés à la fin des prêts souscrits pour la construction du bassin soient affectés à combler les déficits de certains ports du département au lieu de permettre d'engager en autonomie les investissements nécessaires ici.

DDE et boulevard Kennedy

1. L'achat des bâtiments de la DDE doit permettre la construction d'une maison des solidarités. Nous souhaitons étudier la possibilité d'y placer également une maison des services au public afin d'apporter aide et proximité aux démarches administratives souvent dématérialisées (carte d'identité, passeport, impôts). Ces projets feront l'objet d'une large concertation.

IV. La sauvegarde de la compétence PLU

1. Notre programme fait du refus du transfert de la compétence PLU un objectif prioritaire.
2. Toutes les possibilités de défendre notre position seront mises en œuvre.
3. Notre programme intègre un large volet (transparence, participation des citoyens et démocratie locale). La transparence tant en interne au conseil qu'avec l'ensemble des citoyens est un devoir des élus. L'enregistrement filmé des conseils municipaux et leur diffusion sur internet sont des moyens que nous souhaitons mettre en œuvre en ce sens.

Elections municipales de mars 2020.

Questionnaire de l'AVA aux candidats.

Réponse de CARFANTAN Thibault pour la liste « Un Projet de Ville ».

La réponse partielle ci-après a été faite tardivement sous forme de courrier sur la question du projet « Cœur de station – Parc de l'Amirauté » :

« Notre liste est en phase avec le projet « Amirauté Cœur de station » qui a fait l'unanimité auprès des élus et des Pléneuviennes et Pléneuvien.

En effet, nous sommes persuadés que cette Villa Charner qui n'a pas bougé depuis 40 ans sera le prochain pôle d'attractivité de notre commune.

Les visiteurs qui viennent dans notre commune sont attirés aujourd'hui par la mer, par la plage, par la digue, par les commerces, par les restaurants ou les événements. Ils le seront aussi bientôt grâce à ce projet par un lieu dédié à la culture et au patrimoine.

Nous voulons faire de ce lieu un lieu d'exposition culturelle et d'art à la manière des « Villas Roches Brunes » à Dinard. Avec en plus son théâtre de verdure pour le Jazz ou tout autre activité musicale, cela fera un lieu cohérent pour notre chère station balnéaire.

L'aménagement du parking permettra également une circulation plus fluide et plus sécurisée. Concernant l'Office du Tourisme, l'objectif est d'avoir un lieu à la hauteur de notre activité plus visible et plus conforme aux attentes actuelles des visiteurs.

Le calendrier sera le suivant :

- 2020 modification du PLU
- 2021 appels d'offre
- 2022 financement et début de chantier.

Justement financièrement ce projet nécessitera un emprunt d'environ 2,5 millions d'euros en 2022. Cela fera partie des 3 investissements du prochain mandat avec la voirie et l'aménagement de l'ancienne DDE du Bd Kennedy en maison des associations et des solidarités (dans le cadre d'un futur quartier intergénérationnel).

Cet emprunt ne mettra aucunement les finances de la ville en difficulté : passage d'un endettement total de 13,8 millions à 10,9 millions en fin de mandat en 2025 (ratio de désendettement 5,8 en 2025).
