

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).
