

La Lettre de l'AVA



N° 20 AVRIL-MAI 2008

Association pour la qualité
de la vie à Pléneuf-Val-André

(Agrément : 6 février 1980)

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

ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr
www.qualitevie-valandre.com

Éditorial

Les élections municipales : quel sens donner au succès de la nouvelle municipalité ?

Le n° 2 d' InfoAVA mail (¹) vous a présenté les résultats des élections municipales. En dépit de la prime aux sortants qui joue en général très fortement, l'équipe sortante a été battue et la nouvelle municipalité a obtenu le score exceptionnel de 65% avec un taux de participation de 75% aussi élevé qu'au premier tour.

« **La nouvelle municipalité devra s'interroger sur le sens de la rupture ainsi constatée** », écrivions-nous en donnant ces résultats.

On a parlé ailleurs de rééquilibrage -en faveur d'ailleurs de la gauche. Mais ici, il ne s'agit pas d'un simple effet de balancier où le succès se fait avec un score de 51% ou 52%. Le résultat va bien au-delà de la tendance locale de l'électorat telle qu'elle se manifeste dans d'autres élections plus politiques.

Question de personnes ? Ce motif ne pourrait pas être retenu nous semble-t-il -en tout état de cause certainement pas pour être déterminant- : nous avons relevé, pour nous en réjouir, que la campagne s'est déroulée dans un climat de grande modération et de respect mutuel ; il n'y a pas eu sur les personnes de « coups bas » qui déshonorent le débat public.

Dans ces conditions, on ne peut pas ne pas se poser la question de savoir si l'échec de l'équipe sortante ne tient pas au rejet, par une notable partie des électeurs, de projets engagés par cette équipe ou de la manière dont ils ont été engagés sans concertation et sans débat public, ou encore de l'ordre des priorités retenu ?

Le groupe scolaire, qui est la réalisation principale de la municipalité précédente, ne paraît pas en cause ; si d'ailleurs l'opposition en avait assez vivement critiqué le coût, cette réalisation n'a finalement pas été discutée au cours de la campagne, les candidats percevant sans doute qu'elle donnait globalement satisfaction à la grande majorité de la population.

Suite page 2 >>>>

**L'assemblée générale annuelle se tiendra le
samedi 16 août à 17 heures au Mille Club**

Sommaire

Éditorial..... 1, 2, 3

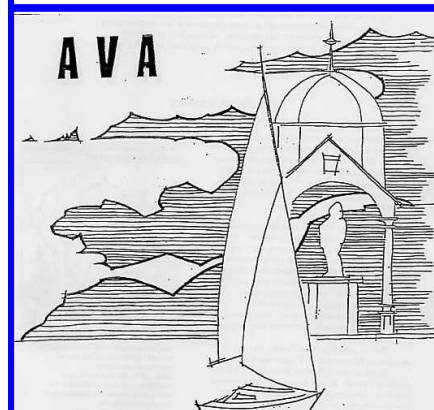
Transports publics :
Déplacements locaux.....3
Orientations du SCOT.....5
Ce qu'ils ont dit.....7
Le réseau TIBUS.....8

**Communauté de
Communes.....9**

Urbanisme
Modification du PLU.....10
Site du Bécleu.....11
Villa Notre-Dame.....11

Jeu de piste à Dahouët...12

**Le tour d'horizon
du promeneur solitaire.....12**



Faudrait-il mettre en cause le **grand projet de complexe touristique de la Villa Notre-Dame** constamment mis en avant dans son bilan par la municipalité précédente, sous l'étiquette emblématique de « projet thalasso » quelque peu abusive puisqu'il s'agit d'un élément certes important mais cependant accessoire du projet global pour Eiffage ? Sur le projet lui-même ? sans doute pas, mais à vrai dire on n'en sait rien. Sur la manière dont il a été mené en ignorant les réactions affectives de la population ? probablement, encore que ce ne soit qu'une hypothèse. La démolition de la Villa Notre-Dame intervenant d'une manière emblématique au moment du vote a pu entraîner des réactions affectives plus importantes que la municipalité ne pouvait le soupçonner dans l'euphorie du démarrage du projet. Nous avons pour notre part souvent exprimé notre regret de voir la municipalité dans le même temps inscrire dans le nouveau PLU la Villa Notre-Dame comme un élément du patrimoine urbain à sauvegarder et signer un contrat comportant sa démolition ; nous avons vivement critiqué cette méthode. Nous avons d'abord demandé qu'un projet de complexe touristique soit expressément prévu au PLU, ce qui n'a pas été fait (toutefois, sans que la décision soit motivée et sans que la procédure légale soit respectée, le haut du parc a été rendu constructible). Le principe de la sauvegarde du bâtiment étant inscrit dans le PLU, il fallait alors pour le moins présenter à la population deux projets alternatifs, l'un comportant cette sauvegarde, l'autre sa reconstruction telle qu'elle était présentée dans le projet Eiffage d'une manière assez convaincante, et montrer pourquoi la reconstruction paraissait s'imposer. Faut-il dire qu'il fallait ainsi permettre à la population de « faire son deuil » de la disparition de la Villa Notre-Dame ? Il ne suffit pas que les élus estiment être investis pour 6 ans -et totalement- du pouvoir de décision, et qu'ils soient sûrs d'avoir raison !

Pour l'Amirauté, c'est l'ajournement, ou plus exactement le refus de tout projet, qui a pu être sanctionné. Comme pour la Villa Notre-Dame, nos élus ont pu sous-estimer l'attachement de la population au patrimoine communal. Lors d'une réunion au cours de la campagne électorale, une question a été posée à l'un des candidats à ce sujet ; la réaction de la salle, qui a manifesté spontanément son intérêt sur l'avenir de l'Amirauté, nous a paru caractéristique.

Le projet pour le Centre Nautique à Piégu est moins emblématique que celui du complexe touristique de la Villa Notre-Dame ; mais, dans la deuxième partie du mandat de la municipalité précédente, il a été souvent mis sur le devant de la scène, notamment par de violentes critiques sur les positions de l'AVA - ignorance ou mauvaise foi ?-, même si notre association n'était pas toujours ouvertement citée. Mais, sur ce projet, ce qui apparaît avec évidence c'est que l'opinion de la population a été totalement méprisée et on ne peut pas écarter l'hypothèse que ce mépris a été sanctionné par le vote de nos concitoyens. Une enquête avait été faite au cours de l'été 2001 sur les projets d'implantation du Centre Nautique à Piégu, dont les résultats, qui n'allaient pas sans doute dans le sens qu'elle souhaitait, n'avaient pas été publiés par la Mairie ⁽²⁾ : ils excluaient une implantation principale à Piégu. Par la suite, le projet de bâtiment à Piégu, retenu par la municipalité sans aucun débat public préalable, a été présenté à la mairie en décembre 2005, avec un cahier pour recevoir les observations de ceux qui étaient venus en prendre connaissance ; la quasi-totalité des observations consignées sur ce cahier était très négative sur l'esthétique du bâtiment, mais la Mairie nous a déclaré qu'il n'y avait pas à en tenir compte, un jury ayant fait le choix de ce projet ; le permis de construire a donc été accordé sur la base du projet ainsi retenu.

Pour le **projet concernant la Place des Régates**, la municipalité précédente a choisi la solution pour elle la plus simple : la décision a été prise dans l'opacité la plus totale pour exclure toute réaction et toute discussion préalable ; le vote en séance publique est intervenu en outre dans des conditions dont nous avons dénoncé l'étrangeté, tout en reconnaissant sa validité formelle. C'est notamment un tel type de décision qui a conduit notre dernière Assemblée générale à demander qu'il soit proposé aux candidats de retenir le principe d'une « charte de la concertation et du débat public ».

Finalement, très consciente en fin de mandat des erreurs faites en s'enfermant dans une pratique étroite et exclusive de la notion de mandat représentatif qui ne peut être remis en question qu'à son terme, l'équipe sortante avait mis en tête de son programme : « **écoute et participation** ». Les électeurs ont pu craindre le risque de voir ces bonnes intentions se traduire par une simple amélioration de la Communication, ce qui est tout autre chose !

1. Les sociétaires ayant donné leur adresse mail l'ont reçu début avril ; nous en donnons copie ci-jointe.

2. Ils ont été publiés par le mensuel *rdv côte de penhièvre* dans son numéro de décembre 2002.

Souhaitons que la nouvelle équipe se montre plus réceptive et privilégiée réellement la concertation et l'action collective.



Sylvie LE BOULANGER, Gilbert KERSANTÉ, Anne-Marie TALBOURDET, Thérèse HAMET, Jean-Claude TALBOURDET, Nathalie SELLIER, Pierre-Alexis BLEVIN, Emanuelle DURAND, Christiane CHAMPALAUNE, Colette FORTIER, Joseph JAFFRES, Christiane AMOUREUX, Yannick GOUNET, Christian JUNCKER, Régis LANDELLE, Jean-Yves LEBAS, Jean-Jacques MICHEL, Chantal LUGARDON, Hélène BIEMÉ, Gilles BLANCHARD, Olivier DELAUNAY, Jacqueline LEMAITRE, Michel CARISSAN, Catherine BIGOT, Henri SIRAUDEAU, Henriette LEVEQUE, Xavier GAUDU.

Nous adressons nos très vives félicitations à la liste (photo ci-dessous) **Agir ensemble**, et spécialement à Jean-Yves LEBAS qui l'a menée à son remarquable succès.

Ce succès fait que cette liste a remporté presque tous les sièges (sauf 4 à l'opposition).

Nous assurons la nouvelle municipalité de notre entier dévouement aux intérêts communs de tous nos concitoyens dont elle a désormais la lourde charge, et de notre entière disposition pour y collaborer comme nous l'avons toujours offert aux municipalités précédentes.

Les transports publics

Les déplacements locaux : les transports publics.

C'est une question que nous n'avons jamais abordée directement dans La Lettre de l'AVA, ni même dans les notes et courriers remis à la Mairie : depuis plus de 10 ans, nous avons dû mettre l'accent d'abord sur la nécessité de prévoir et de réaliser les infrastructures « voies et espaces publics », ce qui pourtant comportait implicitement une réflexion préalable sur les déplacements au sein de la commune et intercommunaux. Jusqu'à présent, nous n'avons pas pu obtenir que l'étude sur les « voies et espaces publics » maintes fois réclamée soit entreprise et que soit posée en conséquence la question des besoins de déplacements actuels des résidents et des touristes, et des besoins à prévoir dans le cadre d'un développement socio-économique utile et harmonieux ; les comptages de circulation qui ont été faits pour fonder cette étude ne paraissent avoir eu aucune suite.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Saint-Brieuc, dans le cadre duquel devra s'effectuer la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU), comporte dans ses principaux objectifs celui de favoriser le développement des transports collectifs ; en conséquence, cet objectif devra être inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui est le document de base du PLU. Il est donc devenu nécessaire et urgent d'appeler à une réflexion sur cette question.

Au cours de l'élaboration du SCOT, nous étions intervenus à cet égard auprès du Syndicat Mixte du Pays de Saint-Brieuc, comme nous y avons été invités, et en avons informé la Mairie. Nous avons notamment demandé de conditionner la délimitation ou l'ouverture de zones à urbaniser à la définition préalable des modalités de desserte et circulation interne en transports en commune, à vélo, à pied.

Mais, aujourd'hui, c'est une réflexion plus large, plus approfondie débouchant sur des projets d'équipement qu'il faut mener en y associant l'ensemble de la population.

Pour contribuer à amorcer cette réflexion collective, nous citons ici les points sur lesquels l'analyse des besoins doit être faite ; mais il y a certainement d'autres points à soulever, qui ont aussi leur importance, sur lesquels chacun est appelé à intervenir.

Sur les déplacements internes, les besoins tiennent notamment à une particularité de la commune qui comporte trois pôles : le centre-bourg, le Val-André et Dahouët.

Le centre-bourg a des services, des commerces et un super-marché avec de grands parkings qui répondent assez bien aux besoins de la vie courante, beaucoup mieux que dans de nombreuses autres petites communes parce que ces services et commerces bénéficient de la clientèle du Val-André et de Dahouët, et qu'il se trouve que le super-marché est en plein centre sans l'accaparer. Les déplacements vers le Val-André et Dahouët sont donc essentiellement des déplacements de loisirs vers la plage, les restaurants, les commerces touristiques. Mais, là, on ne doit pas prendre en compte seulement les besoins des résidents permanents : il est primordial de prendre en compte les besoins des résidents secondaires et autres touristes, notamment des vacanciers résidant chez l'habitant, formule qu'il faut sans doute encourager.

Par contre, Le Val-André comme Dahouët souffrent d'une insuffisance de commerces et services de proximité qui a tendance à s'aggraver. Le marché hebdomadaire du vendredi, qui se tient maintenant toute l'année, vient combler partiellement ce manque. Nous avons suggéré qu'il y ait en saison deux jours de marché par semaine, pour mieux répondre aux besoins alimentaires des résidents, mais aussi pour leur attrait touristique. Cependant il reste qu'il y a un besoin de déplacement assez important entre le Val-André ou Dahouët et le centre-bourg ; accessoirement entre le Val-André et Dahouët ou réciproquement. A ce propos, nous rappelons le problème des plaisanciers visiteurs à Dahouët qui n'ont pas de moyens de déplacement à leur disposition ; or l'activité « plaisance » doit certainement être développée, et ce n'est pas seulement une question de capacité d'accueil, c'est aussi une question de qualité de service.

Les jours de fête sur les espaces publics du Val-André ou de Dahouët posent naturellement aux visiteurs des problèmes d'accès et de stationnement. Ils ne peuvent être correctement réglés que par des parkings périphériques avec des navettes publiques. Mais peut-être faut-il aussi poser la question de l'utilité de telles navettes tout au long de la saison ? Le petit train touristique, aujourd'hui malheureusement disparu mais que la nouvelle municipalité s'est engagée au cours de la campagne électorale à rétablir, était très apprécié pour monter au bourg le mardi, jour de marché.



Sur le seul aspect du coût des équipements et de leur exploitation, certains d'entre nous ont justement fait observer que des navettes nombreuses et gratuites en saison constituent une charge financière beaucoup moins lourde que la création de parking en plein centre qui bloquent des espaces chers pour seulement deux mois de l'année et quelques week-ends. Mais il y a des habitudes à créer, et ce n'est pas facile de convaincre chacun de quitter sa voiture avant d'arriver au terme de sa course !

Navettes, transports à la demande : Lamballe et Erquy ont déjà une expérience qui sera utile à la réflexion sur ce que la municipalité devra décider pour Pléneuf-Val-André.

Mais c'est au-delà des limites de la commune qu'il faut regarder. Nous plaçons depuis quelques années pour une politique intercommunale de développement de l'habitat. Se pose alors dans ce cadre non seulement le problème des infrastructures « voies et espaces publics » communautaires, mais aussi celui des transports publics ; la communauté de communes est susceptible de recevoir une telle compétence par délégation du Conseil général.

Pour les liaisons avec les deux villes voisines dont nous sommes assez largement dépendants, Saint-Brieuc et Lamballe, il existe un service départemental Tibus qu'il convient de mieux connaître et pour lequel les plénevalandréens auront peut-être des aménagements à demander à leur conseiller général. _____

Les orientations du SCOT

Partant du constat que :

- le développement de l'urbanisation sur le territoire a conduit au développement des trajets en voiture particulière,
- les lieux d'emploi ou même les services sont déconnectés du lieu d'habitation,
- ce recours au « tout-automobile » trouve aujourd'hui ses limites dans la saturation du réseau routier, le coût énergétique mais également la préservation de la qualité de l'environnement,

Le SCOT entend développer l'usage des transports collectifs en lien avec l'urbanisation.

Seront présentées ici plus particulièrement les orientations concernant la Côte de Penthièvre.

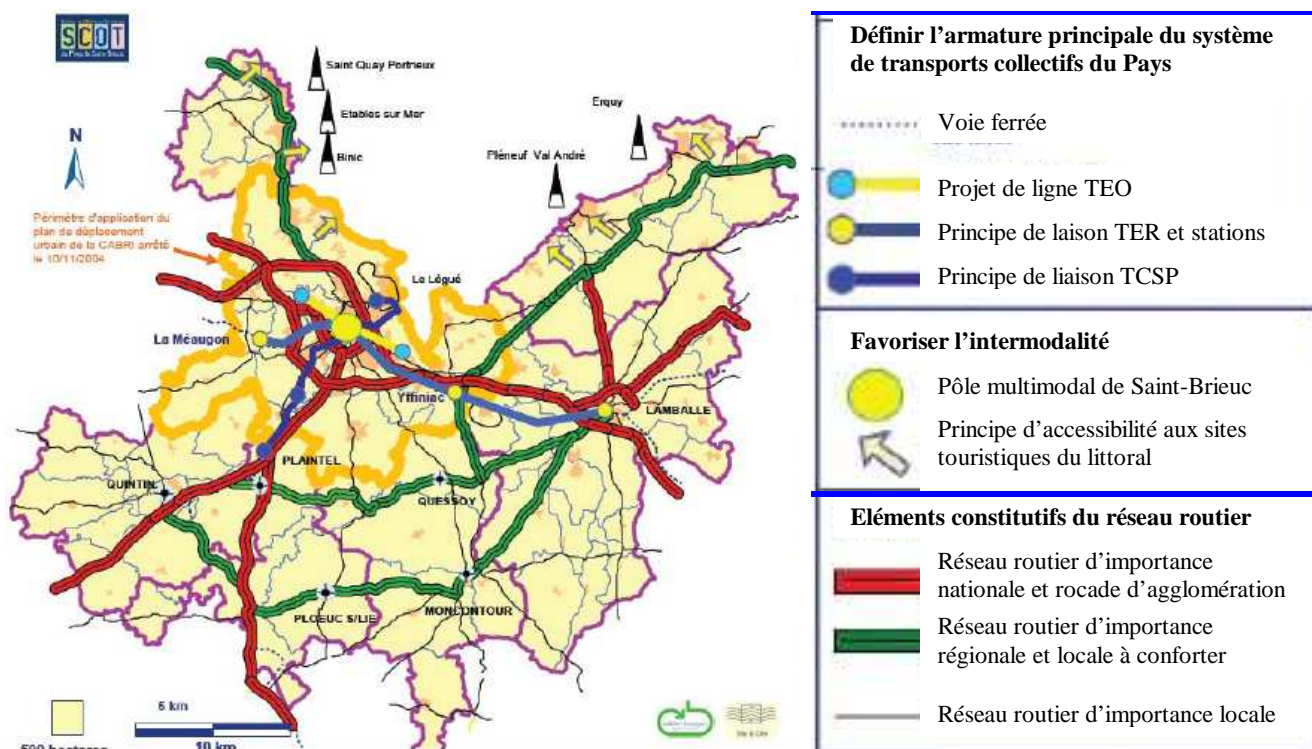
Pour proposer une offre de transports collectifs adaptée aux différentes facettes du territoire, le Document d'Orientations Générales (DOG) demande à ce que les réflexions globales initiées par le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la CABRI soient étendues à l'aire du SCOT et il insiste sur les principaux axes constitutifs d'un **réseau de transports collectifs performants à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc**, qu'il s'agira de construire à l'échéance 2020.

A cet effet les Etablissement Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) devront collaborer avec les autorités organisatrices de transports existantes (Conseil Général notamment), afin d'organiser et de financer l'offre en transport collectif sur leur territoire.

Le schéma indicatif du PADD du SCOT intitulé « favoriser les échanges et l'intermodalité sur le territoire » mentionne les dessertes à réaliser en priorité, notamment sur l'ensemble du littoral Est.

Les secteurs littoraux pourront réfléchir à articuler, autour des lignes de transport collectif existantes, des services de transport à la demande.

SCHEMA DE PADD Favoriser les échanges et l'intermodalité sur le territoire du Pays



Chacun des axes ci-dessous devra être étudié, voire (lorsque cela est possible) engagé par les autorités compétentes en matière de transport dans le cadre du SCOT, à échéance 2020.

a) Améliorer le système de transports urbains de l'Agglomération de Saint-Brieuc.

- Sur la zone centrale du territoire, la priorité est donnée à un système de transport collectif efficace, intégrant les évolutions prévues par le PDU.

b) Améliorer le système de transports collectifs de Lamballe Communauté

- Lamballe Communauté doit voir son système de transport collectif se renforcer pour permettre une meilleure irrigation de son territoire et permettre une interconnexion avec les autres systèmes de transports collectifs existants.

- La réalisation d'une plateforme multimodale sur la gare de Lamballe devra être étudiée, puis engagée dans le cadre du SCOT (voir paragraphe e, ci-dessous)

c) Favoriser les liaisons interurbaines par le car et le réseau ferré.

- L'irrigation du territoire par les transports collectifs passe par un développement des liaisons interurbaines par le car et par le réseau ferré.

- Des liaisons interurbaines par le car ou par le réseau ferré sont à développer pour relier les différents territoires entre eux, faisant ressortir le rôle d'articulation des gares d'échanges situées à leurs extrémités.

Parmi les liaisons à développer prioritairement, est notamment citée « Pléneuf – Lamballe ».

- Pour que le réseau de transport collectif trouve toute son efficacité, il convient par ailleurs d'améliorer les interconnexions entre les systèmes existants. **Ainsi des partenariats seront à développer entre les collectivités pour organiser l'articulation entre le réseau de transport collectif urbain, le réseau de cars interurbains et les systèmes de transport à la demande qui se développent sur le territoire.**

d) Développer les transports à la demande.

- Les systèmes de transport à la demande permettent d'irriguer les territoires ruraux ou périurbains qui n'ont pas la taille suffisante pour être connecté au transport collectif classique. **Les systèmes existants doivent être renforcés voire étendus sur les territoires littoraux (en conventionnement avec le Conseil Général).**

e) Prévoir des pôles d'échange multimodaux.

Les pôles d'échange multimodaux sont des sites structurants qui se distinguent par la variété des modes de transport qu'ils réunissent en un même lieu : marche à pied, vélo, bus, car, train... ils possèdent également une fonction urbaine qui s'intéresse à l'insertion du lieu dans son environnement. S'ajoute une troisième fonction ; les services qui peuvent être relatifs au transport (billétique, signalétique, tarification...), à l'urbain (information sur la ville, activités...), ou transversaux (sécurité,...).

Les pôles d'échange répondent à trois objectifs :

- favoriser les correspondances, qui demeurent le rôle initial du nœud,
- améliorer les accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu,
- assurer l'accès à la ville et l'insertion urbaine de cette polarité

Parmi les pôles de ce type envisageables dans un premier temps, le SCOT retient « Lamballe – gare » : accès à la liaison express interurbaine « Lamballe / Saint-Brieuc »

f) Créer des parcs-relais

Un parc-relais est un parc de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. L'idée sur Saint-Brieuc serait de créer plusieurs parcs-relais aux entrées de l'agglomération en lien avec des lignes de transports collectifs.

Une réflexion semblable pourra également être menée sur les stations littorales afin de faciliter l'accès des estivants et des résidents aux plages.

g) Maîtriser le développement dans les espaces mal desservis par les transports collectifs dans l'Agglomération de Saint-Brieuc.

- Les secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs devront faire l'objet d'un développement maîtrisé afin d'éviter une explosion des déplacements en voiture individuelle.

- Les communes seront donc incitées à urbaniser prioritairement les secteurs desservis par les transports urbains.

h) Relier les pôles urbains vers la mer.

Le littoral est un atout et une caractéristique du cadre de vie du Pays de Saint-Brieuc. L'accès à cet élément de patrimoine et de loisir n'est pourtant pas garanti à tous (habitants des centres urbains non motorisés, personnes âgées...) et pose parfois des problèmes importants de circulation en période estivale.

- Le SCOT demande ainsi que des **études soient menées afin de tester les moyens d'améliorer certaines liaisons, notamment pendant les périodes estivales et hors périodes scolaires** ; il s'agit entre autres des liaisons de **Lamballe à Pléneuf-Val-André** et à la partie du pays de Dinan sous influence de Lamballe (Communauté de Communes Arguenon-Hunaudaye notamment).

- D'une manière générale, **l'accès aux plages et aux sites touristiques littoraux particulièrement fréquentés devra faire l'objet d'une étude spécifique tant en termes d'accès** (lignes de transports collectifs) **qu'en termes de circulation à l'intérieur des stations** (plans de circulation et de stationnement adaptés à la problématique estivale) **afin de trouver des solutions de parkings aménagés en arrière des sites sensibles, hors espaces protégés, avec acheminement par navette jusqu'au bord de mer.**

Les déplacements, les transports publics : ce qu'ils ont dit !

Nous n'avons pas posé aux candidats à la municipalité de question directe sur les déplacements et les transports publics.

Sur les « Voies et espaces publics, la question générale était la suivante :

« Prévoyez-vous de décider dès le début de votre mandature de lancer une étude complète des déplacements et espaces publics sur la commune, de mener cette étude en concertation très ouverte avec l'ensemble de la population et de ses représentants, avec tous les autres partenaires concernés notamment les communes voisines et le département, de décider en conclusion de cette étude des projets à retenir, des investissements nécessaires à programmer, de faire au PLU les réserves foncières correspondantes, de fixer le programme des réalisations à effectuer au cours de la mandature et d'établir des budgets en conséquence ? »

A cette question, la liste « *Ensemble avec vous* » (M.-F. Dubois / B. Rampillon) n'avait pas répondu ; la liste « *Arpège* » (J.-P. Ghuysen) avait répondu sur la question directe, celle des infrastructures, mais n'avait pas évoqué celle des besoins de déplacement qui la sous-tend ; la liste « *Agir ensemble* » (J.-Y. Lebas) avait seulement répondu : « *L'étude des déplacements urbains est à notre programme* ».

C'est donc aux documents publics de la campagne qu'il faut se reporter pour connaître les problèmes tels qu'ils ont été soulevés, et les réponses apportées.

Liste « Ensemble avec vous ».

« Nous nous engageons à...

- réaliser des parkings périphériques avec dessertes par navettes en saison, définir des parcours sécurisés pour cycles et piétons et mettre en place un transport à la demande. »

Dans l'exposé comparé des programmes des candidats présentés dans le numéro de *Ouest-France* du 4 mars, cette liste n'évoque pas ce problème.

Liste « Arpège ».

Dans l'énumération des 7 objectifs essentiels des candidats de cette liste dans le document qui les présente, on relève :

« Répondre aux besoins de mobilité (transports collectifs, à la demande) et repenser le plan de circulation et de stationnement. »

Dans l'exposé comparé présenté et publié par *Ouest-France*, le titre *Projet principal* comporte :

« ...avant tout, chercher à faciliter la vie à longueur d'année (services à la personne, commerces, transport à la demande ...) »

Mais le document public de fin de campagne très complet comporte un titre « Transports » que nous reproduisons :

« L'équipe Arpège veut promouvoir la mise en œuvre de services de transports collectifs à la demande permettant de faciliter le déplacement des personnes. Arpège se prononce en faveur de la mise en place, à terme, de parkings éloignés desservis par des navettes pour faire face aux pics de fréquentation. Un système de navettes pourrait être mis rapidement en service pour faciliter la participation à certains événements ou l'accès aux marchés. »

Liste « Agir ensemble ».

On ne trouve rien sur cette question dans les documents publics de la campagne.

Par contre, dans l'exposé comparé publié par Ouest-France, on relève :

« Le développement intercommunal doit se faire dans un souci d'harmonie et de solidarité, « avec un positionnement ferme sur le désenclavement routier de l'ensemble de la Côte de « Penthièvre. »

Ce silence relatif est a priori quelque peu inquiétant ; mais espérons que la municipalité élue ne manquera sans doute pas de prendre en compte tous les points de vue exprimés qui reflètent les attentes de la population telles que les candidats les ont perçues.

Le réseau de transports interurbains Tibus

Le développement des transports collectifs est une priorité du Conseil Général qui a créé et gère le réseau de cars interurbain Tibus.

Depuis 2005, le service Tibus a fait une révolution : ce n'est plus seulement un réseau de cars à trajets et horaires fixes, c'est une « centrale de mobilité », service d'informations et de réservation qui gère un service de transport à la demande

Vous pouvez obtenir des informations sur le site Internet www.tibus.fr ou prendre à l'Office du Tourisme le Guide Tibus.

Le service téléphonique de renseignements personnalisés 0.810.22.22.22 fonctionne du lundi au vendredi de 7 h. à 20 h. et le samedi de 8 h. à 12 h.

Sur un simple coup de fil passé la veille (avant 17 h.) à la « centrale de mobilité », vous pouvez réserver un ou plusieurs transports à la demande (TrAD) pour le lendemain, voire pour plusieurs jours (une semaine, un mois) au même tarif que les services réguliers.

Vous souhaitez vous rendre de Pléneuf à Paris ? Le service « centrale de mobilité » vous donne toutes les informations nécessaires sur les horaires et les correspondances des transports collectifs de la SNCF, du réseau Tibus et des transports ruraux à la demande des communautés de communes ; le cas échéant, il enregistre votre réservation pour un transport à la demande.



Le développement de modes de transports alternatifs est une priorité du Conseil général: cars interurbains, avec Tibus; transports scolaires; services à la demande; covoiturage, avec Ticoto... car les enjeux économiques et environnementaux liés aux déplacements quotidiens sont considérables. Il faut imaginer et créer des alternatives à la voiture personnelle. Cette ambition, partagée par de nombreuses collectivités, implique la mise en œuvre de solutions plus proches des attentes des usagers, moins chères et moins polluantes.

se déplacer autrement

de ville en ville avec le Co
www.cotesdarmor.fr N°

tibus

La « centrale de mobilité » élabore chaque jour les itinéraires de TrAD afin d'optimiser ces transports : il s'agit de croiser ces informations afin de transporter ensemble les personnes effectuant un même trajet pour éviter les allers-retours inutilement coûteux.

Le tarif des transports Tibus est un tarif unique de 2 euros quel que soit le trajet ; on peut aussi prendre un abonnement mensuel à 40 euros.

Le service TrAD est au même tarif ; mais ce n'est évidemment pas équivalent à un service taxi qui transporte exactement à l'heure demandée de votre porte au point de destination. Le TrAD est un complément au réseau des cars Tibus, qui assure sur demande des liaisons avec d'autres transports collectifs pour se rendre d'un point à un autre du département. Si, par exemple, vous habitez Dahouët et désirez rendre visite à un malade à l'hôpital de Saint-Brieuc, le service vous assurera sur demande, soit le matin, soit l'après-midi, en sus des cars du réseau permanent, une liaison avec la ligne des autobus qui dessert l'hôpital à partir du centre de Saint-Brieuc.

Le maillage et la fréquence du service TrAD sont fonction de la demande moyenne et il est revu chaque année en fonction de cette demande.

Mais, pas plus qu'il ne peut se substituer au service taxi assuré par des professionnels privés, le service Tibus interurbain ne dispense pas les communautés de communes rurales telle la nôtre, « Côte de Penthièvre », d'organiser un service plus personnalisé de transports communaux ou intercommunaux, soit à la demande, soit par des navettes fréquentes (tel est le cas par exemple à Lamballe pour les jours de marché).

Communauté de communes Côte de Penthièvre

Promouvoir l' « esprit communautaire ».

Avant de quitter la présidence, P. BOULLET a présenté à la presse le bilan de cette mandature de 7 années, bilan aux deux volets très contrastés :

- un « esprit communautaire » qui n'est pas encore affirmé, ce qui est la cause des échecs qu'il regrette, ou tout au moins de l'insuffisance des avancées qu'il escomptait dans certains domaines,
- un pari audacieux sur le développement futur avec la construction du nouveau siège à Saint-Alban devant le stade.

Pour P. Boulet, à l'actif du bilan, il manque notamment :

- une compétence touristique, chaque commune ayant ses propres atouts qu'elle souhaite préserver, perdant les bénéfices d'une action commune ;
- un service de transport à la demande, alors que cette compétence pourrait être obtenue par délégation du Conseil Général ;
- une commission pour élaborer en cohérence de nouveaux projets sur le territoire et les appels d'offre pour les réaliser.



Mais, ce qui manque au bilan, pour le président, ne doit pas occulter quelques belles réalisations, spécialement la zone d'activités Les Jeannettes à Erquy, et, dans un tout autre domaine, le pôle multi-accueil pour la petite enfance ⁽¹⁾.

Si, pour le président, « l'esprit communautaire » chez les élus municipaux qui constituent le Conseil Côte de Penthièvre ne s'est pas encore affirmé clairement, par contre ils ont tous manifesté une très grande confiance dans l'avenir en décidant de construire les locaux qui abritent désormais les services administratifs communautaires et le service petite enfance.

Le nouveau siège pour l'intercommunalité a ouvert ses portes au public toute la journée du samedi 5 avril. Cette journée a été un très grand succès, une foule bien plus nombreuse qu'on ne l'attendait étant venue le visiter.

Sur le plan architectural, ce grand bâtiment moderne (photo p. 9), aux lignes horizontales sobres qui s'intègrent bien dans le paysage, nous paraît une très belle réussite. Les locaux, présentés par un personnel communautaire très disponible et manifestement heureux de ce contact avec le public, semblent a priori très fonctionnels, ... mais l'habit paraît aujourd'hui bien grand ! C'est là que se manifeste le pari sur le développement communautaire pris par les concepteurs. Il appartient désormais au nouveau Conseil de relever le défi !

A priori, n'a-t-on pas mis « la charrue avant les bœufs », comme on disait dans le passé ? N'a-t-on pas fait, là encore, un lourd investissement communautaire sans qu'apparaissent au niveau des communes membres des économies en contrepartie : empilement des moyens plutôt que rationalisation et efficience ?

Toutefois, le succès de la journée manifeste **un intérêt communautaire dans la population du territoire** que nos élus ont pu sous-estimer. Le personnel faisait remarquer aux visiteurs que désormais le public pourra être accueilli, écouté et informé, alors que ce n'était guère possible dans les locaux de fortune où étaient installés provisoirement les services.

Espérons qu'ainsi « l'esprit communautaire » va naître et se développer dans les populations des communes membres, ce qui permettra aux élus d'avoir plus d'audace pour un développement utile, rationnel et réellement efficace des services !

Le nouveau Conseil communautaire a été mis en place le 17 avril. Madame Jacqueline LEMAÎTRE, 1^{ère} adjointe à Pléneuf-Val-André pour le Développement et le Tourisme, ancienne dirigeante d'entreprise, suppléante de notre nouveau conseiller général Yannick Morin, a été élue présidente.



Chaque commune a un poste de vice-président ; pour Pléneuf-Val-André, c'est le maire lui-même qui assure cette fonction.

Tous nos vœux accompagnent cette nouvelle équipe et l'assurance de notre entier dévouement aux intérêts communs de tous nos concitoyens du territoire.

Urbanisme

Une nouvelle modification du PLU à l'étude.

Le Conseil municipal, dans sa séance publique du 28 février dernier, saisi de demandes d'ouverture à l'urbanisation des zones 7AUs (Lesquen), AUs (Dîmes) et 14AUs (Galimènes), a décidé de mesures de publicité et de concertation conformes, cette fois, aux dispositions du PLU qui n'avaient pas été respectées lors des modifications précédentes. Nous avons déposé à la Mairie une note sur les projets présentés, qui constate que certaines dispositions du SCOT ne sont pas respectées et qu'en conséquence les dossiers présentés ne peuvent être mis en l'état à l'enquête publique.

Nous rappelons d'autre part notre regret d'un développement anarchique de zones rendues constructibles au moyen de modifications ponctuelles du PLU : nous souhaitons qu'il y soit mis fin et que les extensions nécessaires des zones constructibles soient étudiées et arrêtées dans le cadre de la révision du PLU qui a été décidée à la suite de l'adoption du SCOT du Pays de Saint-Brieuc.

¹ Le service le plus connu est celui des ordures ménagères et autres déchets ; il a absorbé les services communaux et l'intégration dans ce service des personnels et des matériels paraît s'être faite d'une manière globalement satisfaisante, ... bon exemple peut-être de ce qui pourrait être fait pour d'autres services, notamment le service Urbanisme ?

La Communauté de communes a créé un service nouveau Environnement Eau Dépollution des bassins versants qui a obtenu des résultats intéressants.

Pour une valorisation du site du Bécleu, l'AVA vient de se porter partie civile.

La Lettre de l'AVA de décembre dernier (p.7) faisait le point sur le problème de la sauvegarde du paysage et du droit d'accès au rivage à la Pointe du Bécleu.

En fait, écrivions-nous, ce n'est pas la nature des travaux de réhabilitation des deux petits bâtiments qui est en cause, mais leur légalité formelle au motif qu'ils n'ont pas fait l'objet d'un permis de construire à l'origine dans les années 50. La « déclaration de travaux » de cette réhabilitation a été rejetée pour ce motif par la Mairie. Ce refus faisant l'objet d'un recours devant le tribunal administratif, l'AVA n'avait pas à prendre position à cet égard.

Mais un fait nouveau est intervenu : les travaux de réhabilitation ayant été faits malgré le rejet de la « déclaration de travaux », la Préfecture a porté plainte auprès du Procureur de la République, et c'est sur cette plainte que l'AVA s'est constituée partie civile.

La plainte de la Préfecture constate notamment :

- que par courrier du 29 novembre 2002, le maire de Pléneuf-Val-André a enjoint les propriétaires de remédier au mauvais entretien de la propriété engendrant des nuisances de voisinage, de salubrité et de sécurité publique ;
- que par arrêté du 6 juillet 2007, le maire de Pléneuf-Val-André a rejeté la « déclaration de travaux » faite par les époux FIXOT titulaires d'un bail emphytéotique sur la propriété ; cette déclaration de travaux concernait « le nettoyage des taggs et la repose de nouvelles baies blanches » ;
- que cependant les travaux ont été faits en infraction à l'égard de l'arrêté de rejet de la déclaration. En conséquence le Préfet demande que les époux FIXOT soient condamnés sous astreinte à la remise des lieux en l'état antérieur.

La remise des lieux en l'état avant les travaux litigieux, qui retournerait à la situation justement critiquée par le courrier de la Mairie du 29 novembre 2002, paraissant impossible, l'AVA s'est portée partie civile pour demander :

- que les lieux soient remis à leur état naturel antérieur à toute construction dans le cas où les époux Fixot pourraient y être condamnés ;
- qu'à défaut la régularisation globale de la situation demandée par l'arrêté de rejet de la « déclaration de travaux », soit ordonnée par le tribunal avec des prescriptions spécifiques pour que soient assurées la protection et la valorisation du site en application de la loi Littoral.

La Villa Notre-Dame rasée : une page de l'histoire du Val-André tournée !

Elle était restée tout au cours du siècle dernier, et encore jusqu'aujourd'hui, l'image emblématique de la station balnéaire familiale que Cotard avait lancée dans les années 1890. Ainsi disparaît un élément majeur de notre patrimoine bâti communal, plus caractéristique certes par la place qu'il occupait au centre des illustrations présentant le Val-André que par sa valeur architecturale, mais auquel beaucoup de plénevalandréens restaient attachés !



Le programme des travaux, qui comporte pour mai et juin des travaux de terrassement importants (décaissement et évacuation de 10.000m³ de terre à un rythme journalier de 40 à 50 camions, paraît devoir se dérouler comme prévu.

Souhaitons succès, même force emblématique et longue vie au bâtiment dont la construction va commencer cet été dans un paysage sauvegardé (l'arrière-plan et la crête boisée) et que nous espérons revalorisé par un aménagement de la place des Régates plus satisfaisant que celui qui a été envisagé.

Jeu de piste à Dahouët : une heureuse initiative de l'Office du Tourisme.

L'Office du Tourisme a créé il y a deux ans un « jeu de piste » pour le Val-André pour promener l'œil curieux nos visiteurs au fil des rues : avec un succès qui nous a réjoui.

Cette année l'Office du Tourisme offrira en plus à nos visiteurs un « jeu de piste » à Dahouët. Nous nous réjouissons d'autant plus de cette initiative que nous sommes très attachés à la promotion de cet autre volet de la station qu'est « **Dahouët, petit port de charme** » trop souvent méconnu, et que les municipalités successives n'ont pas su ou pas pu développer comme il nous paraît le mériter.

*...Qu'est-ce qu'un doris ? Combien de personnes se trouvaient à bord ?
A propos de la rue de Lisbonne : Qu'allaient faire les marins à Lisbonne ?
Sur la photo ci-contre, deux questions,
et beaucoup d'autres questions...*

A vous de jouer !



Le tour d'horizon du promeneur solitaire

D'abord, quelques rappels !

Pour des gros travaux, il faut des budgets spécifiques. Ce n'est pas le cas pour de nombreux petits travaux qui relèvent de l'entretien courant et qui devraient être traités rapidement, à l'initiative de l'adjoint compétent, du maire ou du Conseil municipal éventuellement.

Pour la sécurité sur la voie publique, il rappelle une fois encore, escomptant qu'un jour il sera entendu :

- à l'angle de la rue Jean Richepin et rue de la Falaise au rond-point de La Moinerie, l'effacement de l'avancée du mur le long des garages de façon à avoir une visibilité normale ; faut-il rappeler qu'un mort à cet endroit est à déplorer, faut-il attendre un autre accident ?
- un garde-corps trop bas rue de la Corniche.

Pour la tranquillité des riverains, - le tapage nocturne de certains jeunes qui a fait couler beaucoup d'encre n'est pas seul en cause !-, le Promeneur solitaire fait remarquer depuis plusieurs années la gêne que provoquent des dalles d'égout « dansantes » : là, un simple tampon de caoutchouc -solution adoptée Place de Lourmel- réglerait le problème ! Les « pierres sonnantes » du Guildo font partie de son patrimoine touristique, et, là, seul entend celui qui veut entendre ... ce n'est pas le cas pour les plaques d'égout ! Il fait remarquer aussi le peu de zèle à sanctionner les motos pétaradantes en pleine nuit.

Pour l'image de la station, il déplore rituellement -mais il aimerait que ce rituel ne s'impose plus !- la clôture en lattes de châtaignier, style « clôture à moutons », rue de la Corniche, un peu affaissée ; en outre un grillage avec des poteaux métalliques scellés sur le mur assurerait une meilleure sécurité en étant plus esthétique.

L'image de la station souffre aussi de **la surcharge et le débordement des conteneurs à déchets**, spécialement les week-ends et trop souvent en saison. Un récent numéro de PVAmagazine a publié la photo ci-contre en déplorant l'incivilité de certains de nos concitoyens ou de nos visiteurs. Il y a certainement dans ces conteneurs débordants des déchets qui n'y ont pas leur place ; il y a certainement des dépôts sauvages près de ces conteneurs injustifiables. Mais les usagers ne sont pas seuls en cause. Si les conteneurs débordent, c'est le plus souvent qu'ils sont normalement en état de débordement parce que la collecte, certains jours de pointe, ceux-là même qui font l'image de la station, n'est pas assurée au rythme répondant aux besoins.



Le Promeneur solitaire a souffert en même temps que l'image de la station, pendant près d'un mois à la période des vacances de Pâques, de **l'état des pavillons en loques à l'entrée de la commune** au bas de la côte arrivant sur le vieux bassin de Dahouët : notamment notre pavillon national lamentablement réduit à deux couleurs.