

## Elections municipales de mars 2020

### Questionnaire aux candidats.

#### I – Le projet « Cœur de station – Parc de l' AMIRAUTE.

La municipalité a présenté dans le bimestriel *Pléneuf-Val-André /magazine* de nov./déc. 2018 un excellent dossier « **Cœur de station : une réflexion, une ambition, une direction, une planification** » qui apporte au public une information exacte sur les réponses recueillies au cours de la consultation publique de l'été 2018, avec l'assurance que soit menée une procédure conforme à celle requise par la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) pour une étude à lui soumettre en amont de la mise à l'enquête publique.

Cependant le Conseil municipal a adopté en février 2019 une procédure d'élaboration et d'adoption d'un projet qui remet totalement en cause à la fois les orientations du projet telles qu'elles ont été présentées dans le dossier précité publié dans le bulletin municipal de nov./déc. 2018 ainsi que le processus décisionnel annoncé, sans que pour autant que le public en soit informé.

Les décisions à cet égard paraissaient avoir été abandonnées au printemps 2019 au motif que la Région a refusé d'accorder la subvention prise en compte pour le financement de l'opération ; mais elles ont été reprises par de nouvelles décisions en décembre 2019 et en janvier 2020, sans pour autant à nouveau que le public soit correctement informé de ces modifications successives dans l'élaboration et l'adoption de l'opération et des faits qui les justifieraient.

Cependant deux informations sont intervenues :

- d'une part, **un article «Rejet des requêtes de l'AVA contre la commune** » dans le numéro des 16-17 novembre 2019 Ouest-France **exigeait une mise au point qui a été faite par le n°71 InfoAVA/mail « Sauvegarde et valorisation du parc de l'Amirauté – Les garanties nécessaires à cette sauvegarde » de janvier 2020 ;**
- d'autre part, **la maquette de l'aménagement du parc de l'Amirauté** pour lequel le Conseil municipal a autorisé le maire à signer les documents de mise en exécution **a été présentée par le maire dans un article publié dans la presse locale et par un affichage place de l'Amirauté ;**

Le n°71 *InfoAVA/mail* précise :

- les circonstances qui ont amené l'AVA à une action contentieuse ;
- la nécessité de poursuivre cette action dans le sens des conclusions de la consultation publique de l'été 2018 qu'en présente le « Dossier *Cœur de station* ».

Chacun pourra juger à la lecture de ce numéro *InfoAVA/mail* de l'opportunité et de la qualité de l'action menée par l'AVA.

Mais il est nécessaire que le public soit correctement informé de l'existence d'un risque contentieux sur l'opération engagée, et du jugement des candidats à cet égard.

**En conséquence nous posons aux candidats les questions suivantes :**

**1 – Quel est l'état actuel des engagements pris, en précisant dans quelle mesure et dans quelles conditions ils lient la prochaine mandature ?**

**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 financier ?**

**3 – Quelles sont les conséquences que vous en tirez pour l'action à mener, que votre liste s'avère majoritaire ou minoritaire ?**

#### 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 multimodale**

Les réseaux de mobilité automobile, cycliste et piétonnière, et les espaces de stationnement sont à revoir, comme le manifestent les programmes des candidats déjà publiés.

Les candidats ont déjà eu à répondre à de nombreuses questions à cet égard au cours des nombreuses réunions de la campagne.

Les questions que pose l'AVA sont centrées sur :

- les tracés actuels du réseau cycliste faites sur la chaussée automobile, qui sont incohérents et insécurisants ;
- une analyse à faire des réseaux automobile et cycliste distinguant les voies de liaison internes entre les diverses parties du territoire communal et les voies de liaison externes (y compris les parties de ces voies qui traversent le territoire communal), afin d'identifier les responsabilités propres à la commune et celles propres la communauté dans leur aménagement, leur entretien et les usages.

### **2-1 – La responsabilité du réseau de mobilité piétonnière relève de la commune, même pour les parties des voies de liaison automobile et cycliste qui traversent la commune.**

Dans ce périmètre, c'est a priori à l'autorité communale de faire les arbitrages de l'usage des voies entre les mobilités automobile, cycliste et piétonnière. A cet égard, les tracés du réseau cycliste soulèvent des critiques à l'égard desquelles il appartient au Conseil municipal de répondre. La réglementation des circuits cyclistes en zone d'habitation, appelée sans doute à devenir encore plus contraignants, paraît avoir déterminé les tracés actuels sans recherche préalable d'une cohérence de l'ensemble des circuits eu égard au potentiel des voies de passage. **La mise en application de cette réglementation ne peut conduire à sacrifier la sécurité des piétons au vélo.**

D'autre part, l'insuffisance de la largeur des voies ne doit pas conduire à des tracés cyclistes insécurisés entre la chaussée affectée à la circulation automobile et des bords de trottoirs / caniveaux.

Pour la sécurité des piétons, et leur confort lorsqu'ils sont chargés ou / et accompagnés d'enfants, il est nécessaire de leur donner des espaces de circulation suffisants : ce n'est pas un luxe, c'est une qualité de vie normale en zone d'habitation.

Cet espace de circulation peut être déterminé autrement que par des trottoirs / caniveaux.

Ensuite la priorité de la circulation piétonnière peut conduire à une restriction des voies de circulation vélo et éventuellement automobile à double sens, ou même à établir des voies piétonnières plus ou moins ouvertes au vélo comportant alors de petits équipements pour permettre de les y bloquer en attente.

### **2-2 – Les mobilités à l'extérieur du périmètre de la commune par transports collectifs (publics ou privés) doivent être favorisés.**

L'annonce récente d'un nouveau réseau intercommunal de bus présenté par la communauté « Lamballe Terre et Mer » appelle l'attention à cet égard.

Du côté de la communauté, l'organisation de ce réseau ne paraît pas être trop exclusivement centrée sur l'objectif fort légitime et utile de drainage des habitants des petites communes en périphérie de la ville-centre vers les commerces et les services ; elle doit bien prendre en compte les besoins des résidents des autres communes spécialement de liaison avec la gare multimodale de Lamballe.

Mais de leur côté les communes qui souhaitent ce service doit encourager et faciliter cette liaison en créant sur leur territoire des petits aménagements d'attente pour les piétons et les cyclistes pour les transports collectifs, et des abris sécurisés pour les vélos en vue d'offrir une mobilité multimodale.

### **2-3 – L'économie de la commune repose très largement sur les résidences secondaires et le tourisme.**

Le tourisme cycliste du grand circuit Bretagne / Grande Bretagne organisé et financé en grande partie par la Région (voir le descriptif à l'office du tourisme) connaît un premier succès que le Grand Site des deux Caps Erquy et Fréhel devrait conforter.

#### **Or le circuit tel qu'il est établi pour la commune passe tout à fait en marge.**

Il paraît utile de le modifier, tant pour profiter quelque peu de cette clientèle, que pour faire mieux connaître par eux les grandes qualités de la station pour y développer le tourisme de séjour. Il est peut-être exclu de modifier le circuit officiel pour le faire passer de part et d'autre du Val-André ? Mais au moins est-il sans doute facile de créer une petite boucle qui ouvrirait à partir du Guémadeuc un excellent accès à pied au centre de la station avec un petit équipement comportant un abri sécurisé pour les vélos, des informations cartographiées pour de bons circuits pédestres passant par **un office du tourisme conçu pour présenter le secteur est de la baie de Saint-Brieuc, notamment la côte avec le Grand Site des Caps d'Erquy et de Fréhel.**

**En conséquence, nous présentons aux candidats les Questions suivantes :**

**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 procède alors, sur ces bases, à une réelle concertation pour établir 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 piétonnier assurant à chaque usager une aisance et une sécurité satisfaisantes ; des arbitrages sont alors nécessaires.**

**Si la sécurité des piétons paraît 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'attache 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.**

#### **3 -1 – le port de Dahouët.**

Le port de Dahouët, en tant qu'équipement structurant durable, pose un double problème :

- sur son attractivité grandissante due au caractère proprement maritime de son bassin d'échouage ( sa structure paysagère remarquable – la fréquentation des vieux gréments, et l'évolution entrée /sortie des bateaux des deux bassins et des visiteurs), mais aussi au développement sur le quai des Terre-Neuvas d'activités diverses originales et bien intégrées au caractère de son cadre ;
- sur la durabilité à plus ou moins long terme de l'implantation de ces activités, puisque dès à présent lors des hauts coefficients la mer passe sur le quai au niveau du rez-de-chaussée des bâtiments de commerce et d'habitation, ce qui conduit à une réflexion sur une éventuelle réimplantation de caractère au pied de Piégu.

Mais ici, c'est encore le court et le moyen terme dont il s'agit :

- l'entretien des bassins (évacuation des vases),
- les bâtiments propres à l'activité du port (capitainerie – sanitaires - ...).

La question la plus immédiate pour la prochaine mandature concerne l'évacuation et le traitement des vases.

Mais il ne doit pas être exclu de réfléchir à la question de la construction d'un quai plus haut que le quai des terre-Neuvas autour du bassin des Salines et sur ce quai des bâtiments à vocation strictement maritime tel celui de la capitainerie.

**En conséquence, nous posons aux candidats les questions suivantes :**

**1 – Que pensez-vous faire afin de favoriser les séjours, en particulier de longue 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 ?**

### 3-2- Autres équipements structurants.

Nous laissons à votre initiative le choix des questions d'intérêt général auxquelles il vous paraît possible et opportun de donner une réponse dès le temps de votre campagne :

- quelle est la destination que vous proposez pour l'ancien bâtiment de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), et dans quel aménagement global de l'Avenue Kennedy ?
- quelle intégration à l'équipement sportif de la commune au Pont Gagnoux pour la piscine communautaire à créer dans son périmètre, et dans le plan général de circulation de la commune pour répondre à son caractère d'équipement intercommunal ?
- avez-vous en perspective, sans pouvoir les intégrer au programme d'engagement de votre campagne, de grands équipements structurants à proposer dès le début de la prochaine mandature en référence à des orientations que vous pourriez encore inscrire dans votre programme de campagne ?

## **IV – La sauvegarde de la compétence PLU.**

Le 15 octobre 2015, le préfet des Côtes d'Armor a présenté pour la mise en œuvre de la loi Nouvelle Organisation du Territoire de la République (NOTRe) un Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) regroupant les communautés de communes existantes en très grandes communautés, allant bien au-delà du minimum légal de 15.000 habitants.

Il avait pris ainsi le parti d'ignorer :

- l'objectif de la proximité pourtant largement débattu entre le Sénat et l'Assemblée Nationale,

- et la notion « bassin de vie » essentielle à l'égard du périmètre utile à l'exercice de la compétence Urbanisme PLU.

Il était apparu à l'AVA que l'Instruction du Gouvernement aux préfets en date du 27 août 2015 pouvait être à l'origine de la dérive dans cette mise en œuvre dans notre département (voir sur notre site *DocAVA n°03-15 du 31 octobre 2015*). Elle avait aussitôt engagé une action d'abord sur le plan local, puis sur le plan national en vue d'obtenir du Gouvernement que soit adressé aux préfets un complément à l'Instruction du 27 août précisant la nécessité de prendre en compte, dans l'établissement du SDCI, du périmètre pour chaque communauté adapté au bon exercice de la compétence PLU qu'il était prévu de demander aux communes membres de leur transférer.

Pour sa part, le Conseil municipal de Pléneuf-Val-André a donné à la quasi-unanimité un avis négatif au SDCI présenté par le préfet, et il a persisté jusqu'au dernier jour.

Si de nombreuses communes, au départ, avaient également donné un avis négatif, beaucoup ensuite avaient sans doute renoncé à s'opposer au SDCI préfectoral en présentant à l'appui des contre-propositions utiles.

Le Conseil municipal, au dernier stade du processus de l'adoption du SDCI, a bien maintenu son avis négatif ; mais il n'a pas pris la décision de s'y opposer par un recours devant le tribunal administratif en annulation du SDCI.

L'AVA a présenté un recours contentieux. Faute d'un soutien en parallèle par un recours en annulation présenté par une commune, notre action contentieuse n'avait alors que fort peu de chances de succès au moins en 1<sup>ère</sup> instance.

En revanche sur l'intervention faite d'autre part auprès du Parlement, il convient de rappeler que le président de l'Assemblée nationale avait bien pris en compte notre requête et avait décidé de la transmettre au ministre concerné en l'invitant à nous répondre directement : ce qui a été, le cabinet du ministre nous informant que notre dossier était à l'étude du directeur général des collectivités territoriales.

**L'assurance qui nous avait été donnée que le Gouvernement avait conscience du problème soulevé et qu'un texte législatif était en contrôle de validité a bien été tenue, mais partiellement, et surtout tardivement pour une mise en œuvre si les élus communaux ne s'y attachent pas :**

- **la norme n'est plus le transfert de la compétence PLU des communes à la communauté des communes par les conseils municipaux au lendemain de leur très prochaine élection,**
- **la seule règle est l'adoption par toutes les communes membres d'une communauté d'un même Schéma de Cohérence territoriale (SCOT).**

Dans la note « *Lignes d'action pour de l'AVA pour l'exercice 2019/2020* » présentée au public au Forum des Associations du 7 septembre 2019, était présentée en ces termes l'une des décisions de l'Assemblée générale d'août 2019 :

« **La 3<sup>ème</sup> décision concerne la sauvegarde de la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour chacune des communes membres de « Lamballe Terre et Mer ».**

### **C'est le problème à la fois**

- **le plus difficile** à appréhender et à régler tant au niveau local qu'au niveau national,
- **et le plus important tant à court terme qu'à long terme :**

**il s'agit pour les élus municipaux de la prochaine mandature d'assurer la sauvegarde de l'entité « commune – collectivité territoriale de plein exercice ».**

*Le risque (de la perte du pouvoir PLU) va réapparaître dans quelques mois, dès le lendemain de la prochaine mandature dans chacune des communes membres de la communauté : si, alors, faute d'une opposition suffisante, leur compétence PLU passe à « Lamballe Terre et Mer », les communes membres de cette communauté resteraient des collectivités locales, mais privées de leur pouvoir de base qui serait alors détenu par la communauté – qui, elle, n'a pas le statut d'autonomie de collectivité territoriale.*

*Il faut donc demander aux candidats à l'élection municipales de s'exprimer très clairement sur leur position à l'égard du refus de ce transfert, ou de leur acceptation de principe mais dans ce dernier cas de s'engager à consulter la population dès l'ouverture de la nouvelle mandature en précisant s'ils se considéreraient ou non tenus par un avis opposé majoritaire.*

### **C'est ce que nous faisons par les questions ci-après :**

**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 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, et que les élus de votre liste participent 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 doivent être précisées dans des dispositions de la législation dite « Décentralisation – Différenciation – Décontraction – 3D », et qu'il convient d'attendre 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'i s'agisse d'un point de l'ordre public à l'ordre du jour 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 ?**