

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.qualitevie-valandre.com

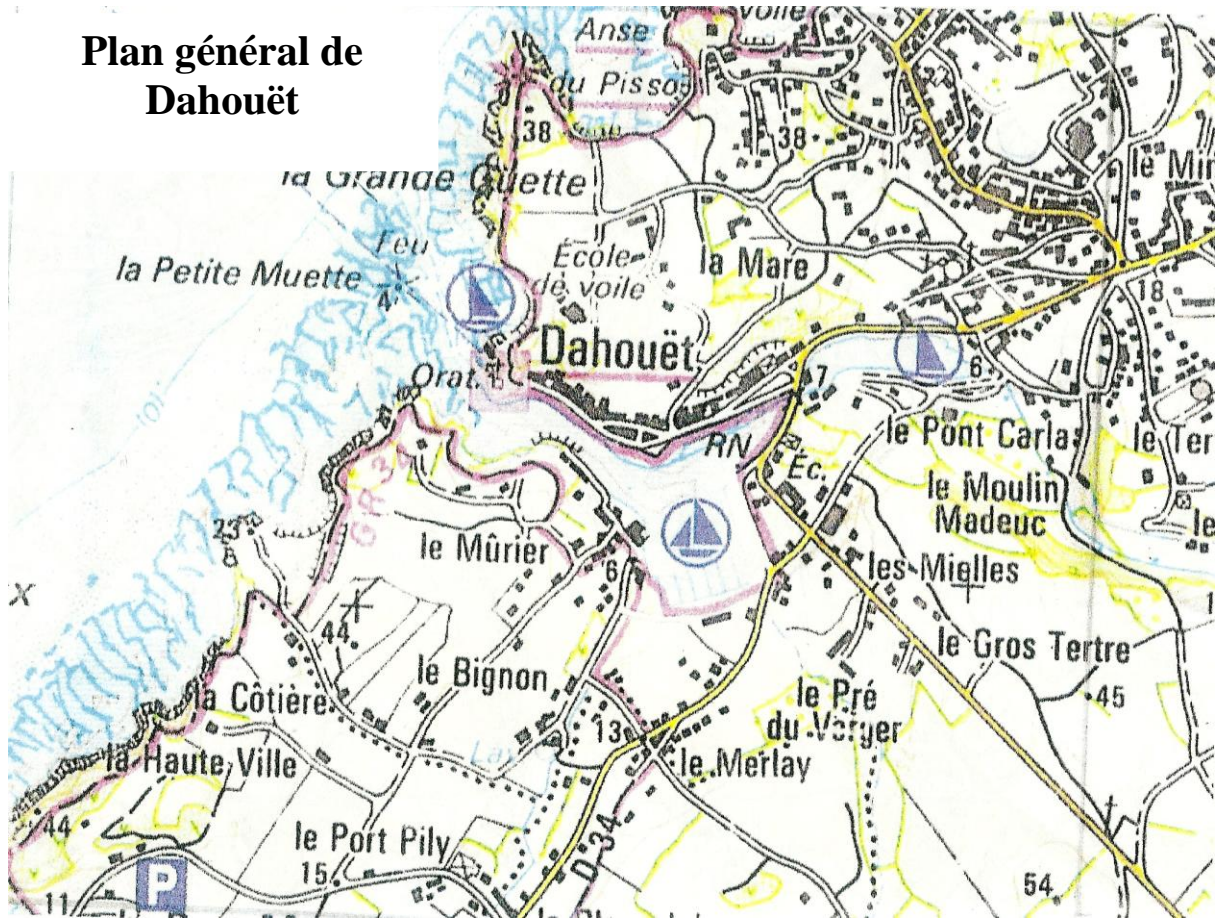
Novembre 2011

Eléments de réflexion sur un projet d'urbanisme pour DAHOUËT à inscrire dans la révision du Plan Local d'Urbanisme

Sommaire

I - RAPPEL DES PROJETS ANTERIEURS.....	2
1-1— La création du bassin des Salines.	2
1-2 – L'étude urbanistique du secteur du bassin des Salines en 1999.....	3
1-3 – Des initiatives dispersées.	4
II – LES OBJECTIFS GENERAUX.....	4
2-1 – Rappel des objectifs définis au niveau du Syndicat du Pays de Saint-Brieuc.....	4
2-2 – Sauvegarder et mettre en valeur le secteur à « caractère authentique ».	6
2-2-1 – Définir le secteur « authentique ».	6
2-2-2 – Mettre en valeur par la vitalité socio-économique du site.	7
2-3 – Requalifier le bassin des Salines.....	7
2-3-1 – Accroître les capacités d'accueil et la qualité fonctionnelle des infrastructures.	8
2-3-2 – Intégrer le bassin des Salines dans le paysage urbain du port d'origine.	9
2-4 – Aménager le fond du bassin d'échouage.	9
2-4-1 – Détourner le trafic de transit.	9
2-4-2 – Requalifier les espaces de chaque côté du pont.	10
2-5 – Restructurer les zones d'habitat existantes et en créer de nouvelles en arrière du bassin des Salines.	10
2-6 – Intégrer le pôle Dahouët dans le développement du territoire.	11
2-6-1 – Les trois pôles de la commune.....	11
2-6-2 – Intégrer Dahouët par la structure et l'aménagement des voies de communication	12
2-6-3 – Intégrer Dahouët dans la communication de notoriété.	12
III – DES PROPOSITIONS POUR UN GRAND PLAN DE DEVELOPPEMENT A INSCRIRE DANS LE PLAN LOCAL D'URBANISME	13
3-1 – Etablir des règles de protection et de mise en valeur du bassin d'échouage et du quai des Terre-Neuvas. .	13
3-2 – Décharger la rue du Pont-Neuf de tout trafic de transit.	14
3-3 – Urbaniser l'environnement du bassin des Salines autour de l'axe de la D 34.	16
3-4 – Restructurer et requalifier le bassin des Salines.....	16
3-4-1 – Etape de la rue du Pont-Neuf et de la rue du Lest.....	16
3-4-2 – Etape du quai du Mûrier et du terre-plein des Pêcheries d'Armorique.....	17
3-4-3 – Etape de la rue des Salines.....	17
3-5 – Inclure dans le port l'étang à marée.	17
PROCESSUS D'ELABORATION ET DE DECISION.....	18
FINANCEMENT DE LA REALISATION DU PLAN.....	18

Plan général de Dahouët



I - RAPPEL DES PROJETS ANTERIEURS.

1-1-- La création du bassin des Salines.

L'accroissement de la population de la commune avait connu entre 1970 et 1975 un plafonnement, qui était une première alerte ; les années 1975-1980 ont été marquées par une chute de l'ordre de 2% par an, alors que partout ailleurs elle augmentait rapidement¹. Il était nécessaire de réagir en trouvant les voies d'un nouveau développement.

La municipalité d'alors s'est donné pour objectif de **doter la commune d'un grand pôle de tourisme nautique** ; cet objectif exprimait une vision à long terme de développement sur un créneau porteur, à côté du pôle balnéaire qui paraissait avoir à peu près atteint son point d'équilibre.

Malheureusement le caractère inacceptable de l'avant-projet présenté -un « bétonnage » de l'entrée du port, dans l'esprit il est vrai de ce qui était encore alors celui de nombreux concepteurs, aurait complètement détruit le site ! - a occulté la pertinence de cet objectif. Pour sa part, l'AVA s'était très fortement opposée à cet avant-projet ; elle avait proposé une extension des capacités d'accueil du port pour la plaisance par le creusement d'un bassin sur les anciennes salines. C'est la solution qui a été retenue, mais elle a été réalisée *a minima*, tant sur le plan des capacités d'accueil et du développement des activités liées au nautisme que sur celui de la qualité urbanistique.

¹ - Malgré le redressement qui apparaît à partir de 1985, entre 1975 et 1999, elle n'a cru que de 0,75% sur la même période, la population nationale a cru de plus de 15%.

1-2 – L'étude urbanistique du secteur du bassin des Salines en 1999.

En 1999 le bassin des Salines étant en service depuis plusieurs années, la municipalité d'alors, parfaitement consciente des limites de cette réalisation a minima, a décidé d'entreprendre une étude urbanistique du bassin des Salines et de son environnement. Cet environnement se situe d'abord sur le territoire de la commune, mais aussi sur celui de Saint-Alban et sur celui de Planguenoual ; les élus de ces communes ont donc été associés à cette étude, qui a été menée dans un esprit et une pratique de concertation très ouverts.

L'analyse de la situation a conduit aux constats suivants :

- une nouvelle extension des capacités d'accueil est nécessaire, à la fois pour répondre à une forte demande, et pour porter à un niveau pertinent les clientèles utiles à la création et au bon fonctionnement d'activités liées au nautisme et connexes ;
- les activités liées au nautisme, pour s'exercer dans de bonnes conditions tant du point de vue des professionnels que de leurs clientèles et des usagers du port en général, exigent des espaces supplémentaires autour du bassin des Salines à dégager et à aménager ;
- l'extension et la requalification des capacités d'accueil doivent être limitées à la capacité réelle de charge du secteur des Salines dans le respect du site naturel et bâti (hameau du Bignon – quai du Mûrier) et de la loi Littoral, en prenant en compte un objectif nécessaire de développement de l'habitat ;
- le bâtiment qui ferme le côté sud du bassin, dont l'implantation n'a pas été conçue dans le cadre d'un projet urbanistique pour le développement de ce secteur, et dont en outre l'architecture reste très critiquée, est un obstacle à un agrandissement du bassin par ce côté, ainsi qu'à la conception et à la réalisation d'un plan d'urbanisme rationnel et de bonne qualité environnementale ;
- le vieux bassin d'échouage avec son quai des Terre-Neuvas n'a de lien avec le secteur du bassin des Salines que par la rue du Pont Neuf qui n'est pas en mesure d'assurer cette fonction, puisqu'elle n'est qu'une section de la route départementale de transit entre Le Poirier et Pléneuf-Val-André, et qu'elle est très chargée.

Le secteur étudié étant centré sur le bassin des Salines, il ne s'agissait pas d'élaborer un projet d'urbanisme pour l'ensemble du port de Dahouët et de son environnement. Cependant, la question de la liaison entre les deux bassins, considérée comme majeure, a été largement prise en compte. Des solutions ont été recherchées pour décharger Dahouët de tout trafic de transit, afin de créer au fond du bassin d'échouage et autour du moulin à marée une place centrale pour l'ensemble du site. Malheureusement aucune véritable solution n'a été trouvée, ce qui a conduit à une vision rétrécie de l'objet et de la finalité de l'étude, dont les conclusions ont cependant été reprises dans le Plan Local d'Urbanisme.

L'étude a été arrêtée au terme de sa première phase. L'objectif de doter la commune d'un grand pôle de tourisme nautique a été de fait reporté : les perspectives de développement de la station se sont tournées à nouveau vers le pôle balnéaire, avec l'objectif de lui donner un niveau de standing plus élevé par la création sur la propriété de l'ancienne Villa Notre-Dame d'un grand complexe touristique de thalassothérapie. Dans le même temps, le développement du tourisme nautique a été cantonné à la voile légère sur la base principale du Piégu et aux nouveaux sports de voile -dont le premier a été le char à voile- sur le site de La Ville Berneuf.

1-3 – Des initiatives dispersées.

Début 2006, la municipalité a jugé utile d'ouvrir une nouvelle réflexion sur l'avenir de Dahouët, centrée cette fois sur le quai des Terre-Neuvas, sans vision sur l'ensemble du site. Elle paraît avoir tourné court. Elle n'a même pas débouché sur l'amorce de décision pour assurer la sauvegarde de ce site naturel et bâti, qui est pourtant remarquable et qui constitue une valeur patrimoniale à mettre en valeur.

Depuis, s'est posé le problème de la cale de carénage qui n'est plus aux normes. Il fallait trouver une solution ; mais elle n'a pas été recherchée dans le cadre d'un projet global d'urbanisme de l'ensemble du site. La solution retenue est celle d'une aire de carénage sur terre-plein susceptible de répondre convenablement aux besoins des clientèles du port ; mais elle pose à nouveau la question de l'affectation optimale des espaces restreints du site.

Les *Pêcheries d'Armorique* ayant quitté Dahouët, il paraissait s'imposer que la commune exerce son droit de préemption lors de la vente du terrain, pour raser les bâtiments et affecter cet espace à la création d'un large quai répondant aux besoins de développement du nautisme. La solution qui avait été retenue d'y laisser construire un bâtiment à usage principal d'habitation a heureusement échoué ; mais le problème de sa destination reste à poser dans le cadre d'un projet d'urbanisme cohérent et ambitieux.

Récemment, la Communauté de communes Côte de Penthièvre a décidé de créer à Dahouët une petite zone d'activité artisanale pour les professionnels du nautisme et a acquis des terrains à cette fin. Mais la décision - qui n'a même pas fait l'objet d'une discussion au Conseil municipal de Pléneuf-Val-André -, n'a pu se placer dans le cadre d'un plan global d'urbanisme puisque le projet initié en 1999 est de fait en déshérence.

En mettant en révision le Plan Local d'Urbanisme le 2 mars 2009, **le Conseil municipal a expressément arrêté l'objectif de « préserver le caractère authentique de Dahouët ».** C'est un élément essentiel du projet d'urbanisme à élaborer pour l'ensemble du site ; il ne peut être contré par aucun autre objectif de développement du port pris dans son ensemble ; mais il doit être placé dans ce cadre pour le mettre en valeur, afin que cette partie « authentique » soit réellement vivante par une intégration harmonieuse dans le site naturel et urbain tout entier.

II – LES OBJECTIFS GENERAUX.

2-1 – Rappel des objectifs définis au niveau du Syndicat du Pays de Saint-Brieuc.

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Brieuc comporte un « Document d'Orientations Générales (DOG) » dont le [document AVA rendu public en mai 2010](#) relève les dispositions concernant la commune de Pléneuf-Val-André et/ou la Communauté de communes Côte de Penthièvre.

Dans son chapitre 1 relatif à l'organisation du territoire à l'horizon 2020, le DOG contient une recommandation qui vise plus spécialement le niveau communautaire : « **Favoriser les regroupements intercommunaux :**

- pour préciser les objectifs du SCOT et élaborer des projets de développement qui tiennent compte de l'espace vécu et à vivre dépassant bien souvent les limites et objectifs communaux,

- ... pour se doter des outils opérationnels et des compétences nécessaires à la réalisation de ces objectifs communs ».

Cette « orientation » doit trouver son application tout particulièrement pour le secteur géographique de Dahouët où s'imbriquent des parties de territoire appartenant à trois communes.

Il ne s'agit pas seulement d'organiser une concertation pour l'élaboration d'un projet d'urbanisme intercommunal, une coordination et au-delà une coopération : il est nécessaire de placer cette action dans le cadre communautaire qui a de fait la responsabilité de l'organisation du territoire, même s'il n'existe pas encore formellement de « schéma de secteur » tel que la loi le définit. Les intérêts immédiats de chacune des trois communes peuvent se contrarier en première analyse, avec les risques d'enlisement ou de mauvais compromis ; l'arbitrage de la Communauté de communes, conduit d'un point de vue prenant plus de hauteur, peut être souvent utile sinon nécessaire. D'autre part dans ce secteur il faut prévoir que beaucoup d'aménagements et équipements devront être considérés comme étant communautaires et financés directement par la Communauté de communes, ou d'intérêt communautaire impliquant un cofinancement communautaire d'opérations dont les communes restent le maître d'ouvrage. Enfin, l'objectif de se doter d'outils opérationnels ne peut être atteint, en pratique, le plus souvent, que dans le cadre communautaire.

Dans son chapitre 2 relatif à **la protection de notre capital environnemental**, le DOG contient des recommandations concernant l'application de la loi Littoral, la valorisation des paysages et de la diversité patrimoniale du territoire :

- assurer la compatibilité entre activités et fonctions littorales (pêche – nautisme – habitat – tourisme et loisirs) ;
- actions fines d'aménagement urbain à l'aide de programmes spécifiques adaptés et/ou de procédures de type Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) sur les ensembles urbains existants et le cœur des stations.

Sur le plan de la « mise en valeur du patrimoine bâti / tourisme », la question de la compatibilité des activités de la pêche professionnelle avec les autres fonctions du quai des Terre-Neuvas s'est posée à propos des constructions qui y ont été faites il y a 3 ans ; si une protection du type ZPPAUP avait existé, le problème aurait pu se régler d'une manière plus satisfaisante qu'il ne l'a été.

Dans son chapitre 3 relatif au **développement de l'urbanisation**, le DOG contient des recommandations concernant l'organisation de ce développement pour le maîtriser tout en répondant aux besoins, et concernant la mixité sociale et fonctionnelle. Le volet de la mixité devra être traité à l'égard du développement de l'habitat dans le cadre du projet d'urbanisation intercommunal du secteur de Dahouët.

Dans son chapitre 4 relatif à **l'irrigation du territoire en services performants et accessibles**, le DOG contient des recommandations sur le maintien des équipements et services tout au long de l'année, qui pose à Dahouët comme ailleurs le problème du hors saison et des noyaux de clientèles nécessaires. Ce chapitre comporte aussi des recommandations sur les parcs de stationnement relais et sur les navettes entre ces parcs de stationnement et les dispositifs d'irrigation interne des territoires communaux et intercommunaux.

Dans son chapitre 5 relatif au **renforcement de la position économique** du Pays de Saint-Brieuc, le DOG contient des recommandations concernant les conditions favorables au développement du tourisme sur le territoire :

- par la préservation des paysages littoraux et la valorisation des chemins côtiers,
- par tous les équipements et services nécessaires au tourisme contemporain,
- par la mise en place des réglementations nécessaires d'accès et d'usage.

Ces recommandations visent a priori plus spécialement le patrimoine paysager naturel, qu'il s'agisse des plages ou des sentiers côtiers. Pour le type de tourisme que vise cette recommandation, il faut ajouter que Dahouët a un patrimoine bâti sur le quai des Terre-Neuvas qui constitue un attrait de grande qualité ; à ce titre, la reconstruction du « grenier à sel » pour y installer les expositions de l'*Atelier du Patrimoine Maritime de Dahouët* constitue un équipement pour un « tourisme contemporain ».

2-2 – Sauvegarder et mettre en valeur le secteur à « caractère authentique ».

L'objectif de base retenu par le Conseil municipal pour la révision du PLU est de sauvegarder le caractère « authentique » du vieux bassin et du quai des Terre-Neuvas, de requalifier les éléments dégradés - ou les reconstituer, comme il a été décidé pour le « grenier à sel » - et pour mettre en valeur ce patrimoine.

2-2-1 – Définir le secteur « authentique ».

Le secteur « authentique » qui a un caractère très marqué et est encore à peu près homogène comprend :

- l'entrée du port, au nord le site de l'oratoire de Notre-Dame de la Garde, puis la partie du quai des Terre-Neuvas exploitée par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor pour la pêche professionnelle, au sud le quai du Mûrier ;
- le bassin d'échouage et la deuxième partie du quai des Terre-Neuvas qui va un peu au-delà du Chemin du Rocher.



Ce secteur doit être strictement sauvegardé dans son caractère d'origine, tant pour chaque élément que pour l'ensemble qu'ils constituent ; il doit être interdit de démolir des éléments à « caractère authentique », ou leur reconstitution après « déconstruction » doit obéir à des règles architecturales très strictes ; les rénovations doivent être soumises à des règles identiques ; ce secteur doit être purgé, le cas échéant, d'éléments exogènes le défigurant. Il ne s'agit pour autant d'imposer de reconstruire strictement à l'identique avec les plans, les méthodes de construction et les matériaux de l'époque de leur origine ; mais l'aspect d'origine doit être sauvegardé et si nécessaire reconstitué, avec l'objectif de sauvegarder le caractère d'origine de l'ensemble du secteur défini et de le valoriser.

Le sous-secteur du fond du bassin d'échouage est constitué d'éléments très hétérogènes :

- des bâtiments début ou fin du dernier siècle, puis des hangars qui ont pu remplacer des entrepôts et des petits bâtiments anciens (boulangerie) qui, isolés, n'ont pas en eux-mêmes d'intérêt architectural justifiant une interdiction de démolir ;
- au fond du bassin, le moulin et le bâtiment du café qui constituent un petit ensemble méritant des mesures de sauvegarde et de valorisation, mais qui est malheureusement

coupé des constructions rue du Pont-Neuf et rue du Lest de part et d'autre de la route qui monte vers Le Poirier par des constructions récentes pour lesquelles aucune recherche d'intégration à l'environnement bâti n'a été imposée.

Le petit secteur du Bignon mériterait un traitement spécifique dans le plan d'urbanisation intercommunal à concevoir en arrière du bassin des Salines. Ce plan devrait également comprendre des mesures de protection et de mise en valeur pour le hameau de Port Pily. Malheureusement, un lotissement récent créé par Planguenoual, qui jouxte le Bignon et Port Pily, sans souci de l'environnement (ni sur le plan des coupures vertes à maintenir entre les zones urbanisées notamment en limite des communes – ni sur le plan de la qualité architecturale) rendra difficile une sauvegarde et une mise en valeur des deux petits hameaux.

2-2-2 – Mettre en valeur par la vitalité socio-économique du site.

La partie du quai des Terre-Neuvas exploitée par la CCI est nécessairement vivante du fait de cette activité qui, outre son intérêt économique, offre, du point de vue touristique, un attrait certain ; mais, en contre partie, le site subit quelques nuisances plus ou moins inévitables. D'autre part, cette partie du quai est très fréquentée par les promeneurs qui viennent contempler l'entrée du port à partir de l'oratoire et, pour beaucoup, prendre le sentier côtier jusqu'au plateau de La Guette au dessus de la crique du Pissot ou jusqu'aux Murs Blancs. Ce sentier, très attrayant, peut être valorisé par un aménagement en promenade accessible à tous : c'est un parcours qui pourrait être plus particulièrement proposé à ses visiteurs par l'antenne de l'Office de Tourisme qui sera ouverte en saison dans le futur « grenier à sel ».

Pour le reste, le quai des Terre-Neuvas est un site touristique qui a un fort potentiel. Dans toute la partie dont le centre est le petit bâtiment de l'ancienne douane (qui abrite actuellement les expositions de l'*Atelier du Patrimoine Maritime de Dahouët* en l'attente du « grenier à sel »), il existe des restaurants -qui ont chacun leur caractère propre-, plusieurs boutiques et deux brocantes ; ils en font un lieu de chalandage qui s'affirme notamment le week-end hors saison. Le potentiel de cette partie du quai doit être exploité par un aménagement de l'espace mieux adapté à l'agrément de la promenade, du chalandage et aux clientèles de la restauration : ce qui manque au quai Célestin Bouglé au Val-André devrait pouvoir être quelque peu récupéré à Dahouët.

La dernière partie du quai des Terre-Neuvas est appelée à de profondes modifications. Les activités des professionnels de la plaisance seront reportées autour du bassin des Salines ; le bâti sera reconstitué en bâti de type centre-ville avec en rez-de-chaussée des commerces de proximité ou tournés par le tourisme. Le réaménagement complet de l'espace devrait permettre de créer là une véritable place à caractère urbain, permettant, outre une fonction de parking, d'y installer des fêtes et manifestations de type socioculturel ou ludique dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui.

2-3 – Requalifier le bassin des Salines.

Cette requalification vise un double objectif :

- accroître la capacité d'accueil du port et améliorer la qualité fonctionnelle des infrastructures pour les activités de la plaisance ;
- intégrer le bassin dans le paysage urbain du port d'origine pour constituer un ensemble portuaire le mettant en valeur.

2-3-1 – Accroître les capacités d'accueil et la qualité fonctionnelle des infrastructures.

Lors de la décision de creuser le bassin des Salines, la municipalité, qui avait eu d'abord l'objectif de réaliser un port de plaisance échappant pour une grande part aux contraintes des marées, avait douté du succès de l'opération engagée. Cette crainte s'était rapidement révélée mal fondée, les demandes dépassant de beaucoup l'offre en dépit de ces contraintes et de la qualité fonctionnelle des infrastructures de faible niveau. Il apparaissait en outre que les capacités d'accueil des deux bassins n'atteignaient pas le seuil utile pour justifier l'existence de bons services pour les usagers.

En 1999, la municipalité d'alors, parfaitement consciente des limites de l'extension des capacités d'accueil réalisée *a minima* par le creusement du bassin des Salines, avait décidé de faire une étude approfondie des moyens d'accroître ces capacités et d'améliorer la qualité fonctionnelle des infrastructures ; cet objectif de base devait être atteint dans le cadre plus large d'un grand plan d'urbanisme intercommunal comportant des extensions de l'habitat dans l'environnement du bassin ainsi requalifié (voir ci-dessus 1-2).

L'agrandissement du bassin des Salines pouvait a priori se réaliser par le creusement du terre-plein du bâtiment du Yacht Club à usage de parking pour les voitures, et par le creusement de l'espace non bâti (inondable) de l'autre côté de la rue des Salines le long du Chemin du Bignon jusqu'à la rue des Peupliers.

Si le bâtiment qui borde la rue des Salines au sud-ouest du bassin n'avait pas été construit, un agrandissement aurait pu se faire utilement sur son emprise ; mais il a paru exclu d'en proposer la démolition en vue de cet agrandissement, malgré les vives critiques auxquelles il a donné ouvertement lieu : de la part du public pour son architecture, de la part de cabinet d'urbanisme parce qu'il barre la vue qu'on devrait avoir du centre du quai des Terre-Neuvas sur la campagne en arrière plan. Le cabinet d'architecture a donc proposé un scénario de base comportant l'agrandissement vers le Bignon.

Il est ensuite apparu très rapidement que la municipalité se détournait du projet qu'elle avait lancé, qu'elle visait désormais un autre type de développement de la station, avec un projet de thalassothérapie sur la propriété de la Villa Notre-Dame, et qu'elle ne portait plus alors que peu d'intérêt au développement de Dahouët et à la valorisation de son site. Le cabinet d'urbanisme a donc présenté un scénario qui ne comportait plus qu'un agrandissement des capacités d'accueil par la construction de quais droits.

Toutefois ce scénario ne comportait aucune emprise durable sur le périmètre d'agrandissement antérieurement proposé, afin de pouvoir le réaliser ultérieurement.

Aujourd'hui, cette option paraît désormais fermée, puisqu'il est prévu de créer sur ce périmètre :

- sur le terre-plein du Yacht Club, une aire de carénage,
- de l'autre côté de la rue des Salines, un petit parc d'activités pour les professionnels du nautisme,
- sur l'ensemble, un embryon de port à sec de part et d'autre de la rue des Salines sur les espaces restant disponibles.

L'objectif d'accroître les capacités d'accueil, d'améliorer les qualités fonctionnelles des infrastructures et celles des services ne paraît pas susceptible d'être atteint d'une manière satisfaisante en l'état de ces projets tels qu'ils nous sont connus.

2-3-2 – Intégrer le bassin des Salines dans le paysage urbain du port d’origine.

Mise en valeur du patrimoine historique de Dahouët et développement économique se soutiennent réciproquement.

Pour le bassin d’échouage et le quai des Terre-Neuvas, le patrimoine est l’élément moteur du développement par le tourisme, et sa sauvegarde est nécessairement l’objectif majeur du plan d’urbanisme à concevoir. Pour le bassin des Salines et son environnement, dans le couple sauvegarde/ activités économiques, c’est le deuxième terme qui est l’élément moteur et le critère de la décision dans l’élaboration du plan d’urbanisme. Mais il reste que les priorités de chacun de ces deux sous-secteurs du port doivent se conforter.

La requalification du bassin des Salines par la construction de quais droits concilie ces deux objectifs majeurs en les confortant réciproquement. Les quais droits intègrent le bassin des Salines dans le paysage urbain du port d’origine et ils permettent soit d’élargir les espaces de quai et leurs fonctionnalités, soit d’accroître les capacités d’accueil du bassin.

2-4 – Aménager le fond du bassin d’échouage.

L’aménagement du sous-secteur du moulin à marée pour en faire un espace fort de liaison entre les deux bassins est la clé d’un plan d’urbanisme visant à donner une unité au port, et une cohérence urbanistique et fonctionnelle, celle d’un « petit port de charme » harmonieux et vivant.

Bien que la mission donnée en 1999 concernait essentiellement le bassin des Salines et son environnement, le cabinet d’urbanisme qui l’avait reçue avait porté une grande attention à la question de la liaison entre les deux bassins par le bas de la rue du Port et par la rue du Pont-Neuf.

2-4-1 – Détourner le trafic de transit.

La difficulté majeure à résoudre est que ces rues supportent tout le trafic de transit entre Le Poirier et Pléneuf-Val-André. Une partie très importante des travaux faits au cours du 1^{er} stade de l’étude a été consacrée à la recherche d’une solution.

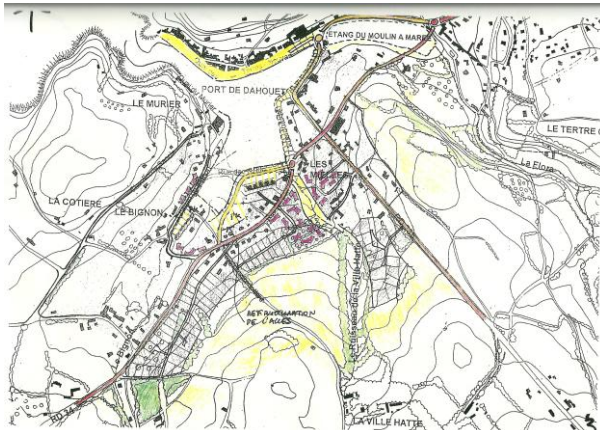
La solution a priori à privilégier était celle de créer une voie de détournement entre La Caderie et la rue de La Cour à peu près à la hauteur des services techniques municipaux et de sécurité (voir le document AVA « [Transports et déplacements](#) » de mars 2011, § 5.3, p. 13 et 14 et la carte des déplacements motorisés, p.19). La municipalité a estimé que cette solution ne serait pas acceptée par le Département et qu’en conséquence elle ne devait pas être prise en compte.

Le cabinet d’urbanisme a proposé **une solution minimale, celle de créer une voie parallèle à la rue du Pont-Neuf en pro-longeant la rue du Port-Morvan par un aménagement du Chemin de l’Etang et un franchissement de l’étang en terre-plein pour rejoindre le haut de la rue du Port** (voir carte 1, page suivante).

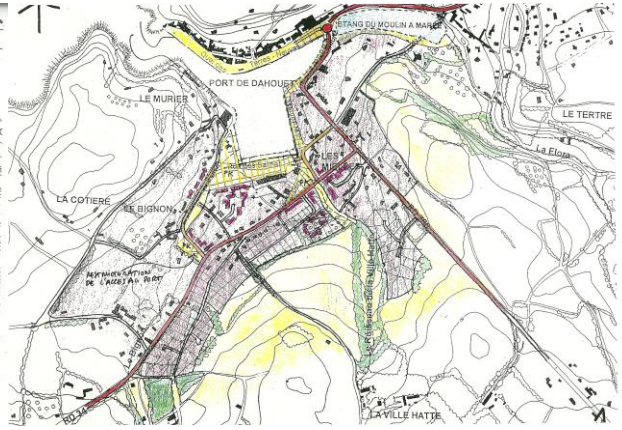
En raison de l’opposition de certains élus, l’étude de cette solution a été abandonnée. La municipalité a demandé de retenir deux solutions complémentaires : l’accès au centre-bourg par Saint-Alban et la descente dans la vallée de La Flora, et par le carrefour de La Croix des Landes et Le Péhouët. Or l’accès par la vallée de La Flora est intéressant en tant que petite route touristique à circulation lente : elle est belle, mais dangereuse. L’accès par Le Péhouët impose une boucle qui risque en outre de chasser le trafic vers Erquy. Ces deux solutions débouchent dans le centre-bourg et ne peuvent être considérées comme des accès opérationnels vers le Val-André.

La solution qui a été retenue est un constat d'échec : la création rue du Pont-Neuf d'une voie de circulation piétonne, en encorbellement à défaut de quai droit à l'aplomb de la base actuelle des enrochements.

En outre, le projet retenu comporte un déplacement du débouché de la rue du Port-Morvan sur la départementale (voir carte 2 ci-dessous) dont l'intérêt n'a pas été explicité - sauf à reprendre le problème dans le cadre des objectifs à définir pour développement de l'habitat dans ce secteur.



1- Prolongement de la rue du Port-Morvan par le Chemin de l'Etang



2- Création rue du Pont-Neuf d'une voie de circulation piétonne et déplacement du débouché de la rue du Port-Morvan

2-4-2 – Requalifier les espaces de chaque côté du pont.

L'étude de 1999/2000 proposait de construire une très large passerelle piétonne le long du pont pour relier l'extrémité du quai des Terre-Neuvas à la voie piétonne de la rue du Pont-Neuf en encorbellement. Elle ne proposait aucune disposition de protection et de mise en valeur du petit espace devant le moulin et le café du Moulin, prolongé par un terrain alors nu (après destruction par incendie d'un grand hangar en quasi-ruine), puisque cette question était hors du champ de sa mission. En revanche, elle comportait un projet d'aménagement de l'espace constitué par l'extrémité du quai des Terre-Neuvas - qui vient d'être réaménagé (voir [La Lettre de l'AVA n°36](#) p.7)- et le bas de la rue du Port : le problème du détournement du trafic de transit n'ayant pu être résolu, il convenait d'aménager au mieux cet espace pour y faire coexister la circulation liée à ce trafic et la circulation propre à Dahouët. Le cabinet d'urbanisme proposait à cette fin de créer un petit rond-point au bas de la rue du Port. Dans l'attente –qui pourra être longue- d'une solution satisfaisante de détournement du trafic de transit, faut-il envisager de créer un tel équipement pour améliorer le croisement de ces deux circulations ? Le délai et les autres conditions de la réalisation d'un projet de construction sur les terrains des hangars (brocantes et garage) et de la boulangerie seront peut-être jugés déterminants à cet égard.

2-5 – Restructurer les zones d'habitat existantes et en créer de nouvelles en arrière du bassin des Salines.

Les propositions qui avaient été faites en 1999 / 2000 sont obsolètes. Rappelons seulement que les deux scénarios susceptibles d'être retenus comportaient la faculté de construire environ 370 logements (aucun en collectif, une partie en bâti individuel mais accolé) sur Pléneuf-Val-André et sur Saint-Alban.

Depuis, la situation a beaucoup évolué :

- il y a lieu désormais de concevoir un projet intercommunal de développement de l'habitat comprenant aussi Planguenoual en raison des constructions réalisées dans le sous-secteur du Bignon et route de Port-Morvan, et des nouvelles dispositions inscrites ou à inscrire dans les documents d'urbanisme révisés de chacune des trois communes;
- il y a lieu de prendre exactement en compte les prescriptions et orientations du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Brieuc, notamment en ce qui concerne la densification de l'habitat, la mixité sociale et fonctionnelle, et la desserte par des moyens de transports collectifs et des « circulations douces » ;
- dès à présent, la municipalité de Pléneuf-Val-André paraît avoir adopté un objectif de densification de l'habitat (un permis de construire a été accordé pour un grand immeuble collectif à l'angle de la rue du Gros Tertre et du Chemin de l'Etang ; en l'état de la réglementation - loi Littoral et SCOT- ce type de densification n'est pas régulier, mais la municipalité a pu anticiper une révision du PLU s'appuyant pour l'application *in situ* de la loi Littoral sur les orientations du SCOT).

La restructuration de l'habitat exige l'élaboration d'un projet intercommunal qui devrait pouvoir s'inscrire dans un « schéma de secteur » afin de permettre d'invoquer l'autorité du SCOT (sur le problème de la densification, voir le [Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée générale de l'AVA du 12 août 2011](#) p. 7 à 11).

2-6 – Intégrer le pôle Dahouët dans le développement du territoire.

2-6-1 – Les trois pôles de la commune.

La commune a trois pôles : Pléneuf, qui est un bourg rural, le Val-André, station balnéaire créée à peu près de toutes pièces à partir de 1880 en marge du bourg, et Dahouët qui est un petit port très ancien mais qui a toujours vécu en autonomie à peu près totale à l'égard du bourg. **C'est une structure spécifique** dont il faut vouloir et construire l'articulation, **à la différence des structures plus naturelles du type de celle d'Erquy** où le bourg est né du port ; le bourg et le port se sont développés en se confortant, et autour d'eux est née naturellement une station balnéaire du fait de la qualité du site et des plages mais **dont le bourg est resté le centre.**

En moins de 50 ans, la station du Val-André a atteint son point d'achèvement dans les années 30, entre les deux guerres, par l'aménagement complet de la digue-promenade et la construction du nouveau casino avec les cabines de bains. Tout au long du siècle dernier, les municipalités successives ont d'abord accompagné cette évolution, puis l'ont organisée et financée ; la station étant achevée dans sa structure, elles l'ont gérée, entretenue, améliorée et elles ont tenté d'organiser au mieux la vie d'une commune dont l'un des pôles qui ne vivait qu'en saison balnéaire, avait pris un poids socio-économique déterminant. L'importance de ce pôle a finalement conduit à la décision d'associer le Val-André à la dénomination de la commune devenue « Pléneuf-Val-André ». Pour autant, l'intégration réciproque des deux pôles n'est pas achevée ; mais, pour toutes les municipalités, les budgets et l'économie locale sont essentiellement ceux d'une station balnéaire.

La recherche d'un nouveau pôle de développement par le nautisme à Dahouët était une idée très neuve à la fin des années 70 lorsqu'est né le projet de créer un port pour la plaisance ; après le demi-échec qui a conduit au creusement du bassin des Salines, l'idée de ce nouveau pôle de développement a été poursuivie et un grand projet d'urbanisme autour de ce bassin a été mis à l'étude. Cependant, à nouveau, dès la première phase de cette étude, les perspectives de développement se sont reportées vers le Val-André.

La grande époque de Dahouët, celle de la pêche à Terre-Neuve et en Islande, puis son déclin, n'ont pas beaucoup affecté Pléneuf. Pléneuf n'est pas un port, et, dans le passé, il ne semble pas qu'il ait été proposé d'adjoindre à Pléneuf le nom de Dahouët !

Aujourd'hui, les objectifs d'un grand plan d'urbanisme pour l'ensemble du site de Dahouët doivent être associés à l'objectif d'une intégration du pôle de Dahouët à celui des deux autres pôles, visant à un développement global, équilibré et harmonieux de la commune.

2-6-2 – Intégrer Dahouët par la structure et l'aménagement des voies de communication

Le détournement du trafic de transit par une voie reliant La Caderie à La Cour, qui est une des clés d'une urbanisation du secteur de Dahouët visant à lui donner une unité, risque en revanche d'être un facteur d'isolation de ce pôle des deux autres pôles de la commune. Cette question s'est posée à propos de la suppression de la boucle par le Val-André que fait la départementale de liaison intercommunale dans sa section Le Poirier / le centre-bourg : ce détournement ne risque-t-il pas de nuire à l'activité du Val-André ? En fait, dans ce cas d'espèce, le risque est très faible : le pôle attractif est Le Val-André, on ne va pas à Pléneuf en passant par le Val-André, on va au Val-André, c'est la destination principale. En revanche, pour la grande majorité des touristes, Dahouët n'existe pas, le port ne fait pas partie de l'image de la station, ce n'est donc pas une destination.

Lors d'une réunion préparatoire aux travaux d'élaboration de la révision du PLU, la question a été posée de l'accès piétonnier de Dahouët à partir du Guémadeuc. Le grand parking du Guémadeuc a l'intérêt d'être à l'entrée de la station du Val-André et très proche du port. Quels cheminements proposer, quels aménagements y effectuer ? Il faut faire deux types de proposition, l'une concernant un accès par La Guette et le sentier côtier vers Notre-Dame de La Garde, qui est un bel accès « promenade », l'autre de « liaison » piétonne, la plus courte et la plus facile du Guémadeuc au quai des Terre-Neuvas pour laquelle il n'a pas été trouvé de solution satisfaisante.

La distance entre Dahouët et le centre-bourg est trop grande pour envisager une « liaison » piétonne utile, et le parcours, coupé par le parc des services techniques et la station d'épuration, n'a pas d'intérêt « promenade ».

Pour la liaison routière entre Dahouët et Le Val-André, la butte du plateau de La Guette impose une petite boucle ; entre Dahouët et le centre-bourg, la liaison routière n'est pas satisfaisante, soit qu'on emprunte la rue de la Vieille Côte, soit qu'on effectue la boucle recommandée par la rue des Saules et la rue Clemenceau.

Hors les « circulations douces », les liaisons internes par la navette qui fonctionne en saison jouent un rôle extrêmement utile et il est vivement souhaité que la période pendant laquelle elle fonctionne soit notablement élargie.

2-6-3 – Intégrer Dahouët dans la communication de notoriété.

La communication spontanée et organisée se fait sur le Val-André, station balnéaire, ce qui est naturel et inévitable, mais enferme dans un cercle vicieux. Il sera difficile d'en sortir et l'ouverture du *SPA marin du Val-André* a déjà pesé et pèsera dans la polarisation quasi-exclusive de la communication de notoriété sur le Val-André. Les touristes, même s'ils séjournent sur le pôle de Pléneuf ou sur celui de Dahouët, disent qu'ils viennent ou sont au Val-André. Pour la communication organisée, l'appellation complète « Pléneuf-Val-André » est lourde, brouille la lecture : écrire *Val-André* est plus efficace.

Sur le plan même du nautisme, l'image de la station est celle de la voile légère, qui se pratique au Val-André et y occupe le plus beau site ; la plaisance est absente.

Le document AVA de juillet 2011 sur [la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, urbain et paysager](#) (voir [InfoAVA/mail n°20](#)) rappelle (§ 4.2, p.7) les éléments de cet ensemble à caractère « authentique » qui sont répertoriés dans [l'inventaire du patrimoine des communes littorales des Côtes d'Armor](#). Il confirme les positions de l'AVA sur les mesures de protection et de sauvegarde à prendre : compte tenu du caractère trop illusoire des mesures de protection édictées au titre de la loi Paysage, l'AVA considère qu'une mesure du type « Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) » devrait s'imposer pour Dahouët.

Au § 5, le document AVA précité rappelle (§ 5.1, p. 12) les objectifs et les moyens du dispositif ZPPAUP, (§ 5.2) son évolution vers la notion de l'« Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) » (p.13) et l'application qu'en demande l'AVA pour Dahouët (p.14).

Le grand intérêt de l'AVAP est de permettre sur le territoire retenu une organisation cohérente et exactement adaptée au site et à ses divers éléments ; les règles applicables à cette fin peuvent être très complètes, prenant en compte notamment des dispositions qui ne relèvent pas spécifiquement du Code de l'Urbanisme, telles des dispositions concernant la publicité par affichage. Tout en étant précises et complètes, les règles peuvent être souples, permettant la meilleure application des objectifs de protection et de mise en valeur dans chaque cas particulier par des options ou des dérogations aux règles générales de l'AVAP sous le contrôle de l'instance consultative suivant des procédures modulées.

A l'intérieur du périmètre retenu ici, faudra-t-il prévoir une seule Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine comportant deux sections, l'une pour la partie dont le caractère « authentique » doit être strictement sauvegardé, l'autre pour la partie très hétérogène du bâti sur le quai des Terre-Neuvas et le fond du bassin ? Faudra-t-il préférer deux AVAP ? Dans quel cadre faudra-t-il traiter la crête au dessus du quai des Terre-Neuvas (voir le document AVA précité § 4.1, p.6) ?

La procédure de la création d'une AVAP est distincte des procédures d'élaboration, de révision ou de modification du PLU. Mais, les règles de l'AVP devant être compatibles avec celles du PLU et réciproquement, l'intérêt est évident de traiter dans le même temps la procédure de la révision du PLU, sans pour autant qu'elles puissent aboutir ensemble. La révision aboutira à son adoption définitive bien avant sans doute celles des AVAP ; mais on devra s'efforcer d'inscrire dans le PLU des dispositions compatibles avec celles des AVAP à l'étude, pour n'avoir à procéder ultérieurement qu'à des ajustements mineurs.

Sans attendre l'adoption de AVAP, la révision doit introduire dans le PLU révisé des règles de protection concernant notamment les prescriptions architecturales et les interdictions de démolir, même si elles peuvent paraître excessivement sévères, les assouplissements nécessaires pouvant se traiter ultérieurement dans le cadre des AVAP.

3-2 – Décharger la rue du Pont-Neuf de tout trafic de transit.

L'AVA avait très vivement regretté que la municipalité renonce en 1999 à étudier la solution de **créer une voie entre La Caderie et la rue de La Cour** pour accéder directement au Val-André par le Minihiy, et au centre-bourg par Le Cloître, sans traverser Dahouët, afin de tenter de convaincre le Département de sa rationalité.

L'AVA avait tenté d'appeler à nouveau à la réflexion à ce sujet, notamment en 2006, lorsque la municipalité avait décidé de reprendre l'étude d'un projet pour Dahouët, puis plus récemment dans un premier document sur [les voies de circulations et espaces publics](#) rendu

public en octobre 2009, et enfin dans le document « [Transports et déplacements](#) » de mars 2011 (§ 5.3, p.13 et 14) :

« ...c'est en fait la seule solution pour une bonne desserte routière à la fois du Val-André et du centre-bourg, et le PLU devrait en réserver la possibilité ... »

Les arguments contre cette solution sont les suivants :

- l'impact sur la vallée de La Flora, ses espaces boisés, ses équilibres biologiques et ses zones humides ;
- le coût de l'opération ;
- la violation de la loi Littoral.

Ils doivent être remis en cause, puisque plus personne ne paraît nier l'intérêt de cette solution tant pour la desserte du Val-André et du centre-bourg, que pour permettre d'établir et réaliser le grand plan d'urbanisme dont Dahouët a besoin.

Le document AVA « Transports et déplacements » montre qu'il est possible de limiter l'impact sur la vallée de La Flora.

Le coût de l'opération n'a jamais fait l'objet d'une évaluation même sommaire ; la voie à créer est courte, le passage de La Flora n'impose pas un ouvrage d'art ; le coût en serait partagé entre le département, la communauté de communes et la commune.

L'obstacle de la loi Littoral paraît plus formel que réel. L'article L 146-7 du Code de l'Urbanisme stipule que « les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2.000 mètres du rivage ». Toutefois, cette disposition ne s'applique pas en cas de contraintes liées à la disposition des lieux ; la commission départementale compétente en matière de nature de paysage est alors consultée sur l'impact de l'implantation de cette voie nouvelle sur la nature. L'une des contraintes qui pourrait être invoquée serait celle du franchissement de la ria de l'embouchure de La Flora au niveau actuel du moulin à marée dans un projet d'ouverture au port de l'étang à marée par une écluse.

D'autre part, on peut contester

- qu'il s'agit d'une nouvelle voie de transit,
- qu'il s'agit d'une voie de transit.

Il ne s'agit pas d'une nouvelle voie de transit, puisqu'il s'agit de déplacer une voie existante plus loin du rivage dans l'esprit même de la loi Littoral ; personne n'a pensé contester la transformation prévue de la rue de La Cour en route départementale de transit en vue d'éviter la boucle par le Val-André pour accéder au centre-bourg.

La question se pose d'ailleurs de savoir s'il faut considérer que la liaison Le Poirier/Pléneuf-Val-André est une voie de transit, le Département paraissant considérer que la voie de transit intercommunal est plutôt la route qui va du Poirier vers Erquy, la voie Le Poirier / Pléneuf-Val-André étant une voie de desserte intérieure au territoire communautaire. S'il est nécessaire, un schéma de secteur dans le futur SCOT pourrait comporter des dispositions à cet égard.

En tout état de cause, la réalisation d'une voie entre La Caderie et la rue de La Cour ne pourrait se réaliser que dans un délai assez long, qui, de ce fait, justifierait que soit reprise la solution minimale envisagée lors de l'étude de 1999/2000 de prolonger la rue du Port-Morvan par une voie sur l'actuel Chemin de l'Etang et traversant le fond de l'étang à marée pour rejoindre Le Minihy par le haut de la rue du Port.

3-3 – Urbaniser l’environnement du bassin des Salines autour de l’axe de la D 34.

La création d’une voie en prolongement de la rue du Port-Morvan et traversant à niveau de berge le fond de l’étang avait été envisagée dans un premier temps essentiellement dans l’objectif de décharger la rue du Pont-Neuf et le bas de la rue du Port du trafic de transit vers le Val-André et le centre-bourg. L’abandon très rapide de cette solution a eu pour conséquence de fermer le champ de réflexion sur l’urbanisation du secteur du bassin des Salines autour de l’axe de la R34 qu’amorçait le document de travail établi par le cabinet d’urbanisme : la carte reproduite ci-joint présentant la solution de prolonger la D34 par la voie à créer sur le Chemin de l’Etang. Cependant, l’AVA a rappelé ses propres réflexions à cet égard (voir [*La Lettre de l’AVA n°10*](#) p.7 d’avril 2006).

L’objectif est triple :

- valoriser la D 34 en tant que route touristique d’accès à la commune pour les personnes venant de l’ouest ;
- drainer par Dahouët vers l’ensemble de la commune les populations – qui se développent - de La Cotentin et de Port-Morvan ;
- articuler le développement de l’habitat autour de cet axe routier, l’apport des clientèles de cette partie de la côte contribuant à faire vivre des commerces et services de proximité et à atteindre l’objectif de la mixité fonctionnelle recommandée par le SCOT.

Le niveau de la réflexion à l’égard de ces objectifs doit se placer au-delà du champ des intérêts propres de chacune des trois communes Pléneuf-Val-André, Saint-Alban et Planguenoual : elle doit être appréhendée et menée au niveau du territoire communautaire.

3-4 – Restructurer et requalifier le bassin des Salines.

La construction de quais droits permettra à la fois la requalification fonctionnelle et l’intégration au paysage urbain du port d’origine.

En 2006, lors du redémarrage avorté de l’étude d’un plan d’urbanisme pour Dahouët, l’AVA avait proposé que cette restructuration s’effectue en trois étapes. Cette proposition peut être reprise ici à titre indicatif.

3-4-1 – Etape de la rue du Pont-Neuf et de la rue du Lest.

La première étape serait de réaliser des quais droits à l’aplomb de la base des enrochements le long de la rue du Pont-Neuf et de la rue du Lest jusqu’à son extrémité au carrefour de la rue du Port-Morvan.

Une large passerelle piétonne serait réalisée le long du pont comme le prévoyait le projet de 1999/2000, rejoignant l’extrémité du quai des Terre-Neuvas au nouveau quai de la rue du Pont-Neuf ; cette rue serait mise en voie de circulation à 30 km/h. et le quai créé serait strictement interdit à la circulation et au stationnement des automobiles.

Le nouveau quai de la rue du Lest le long du bassin permettrait de recevoir les bateaux sur berceau et les engins de levage qui se trouvent actuellement au bout du quai des Terre-Neuvas ; dans la deuxième étape de la restructuration du bassin, il pourrait apparaître opportun de reporter les activités des professionnels du nautisme dans la zone dont le bâtiment des Pêcheries d’Armorique occupe actuellement le centre.

Au coude de la rue du Lest, les nouveaux quais laisseraient un assez large espace sur lequel pourrait être édifié le bureau du port qui, outre la bonne fonctionnalité de son

implantation, permettrait de faire un lien visuel entre les deux bassins intéressant sur le plan de la qualité du paysage portuaire.

3-4-2 – Etape du quai du Mûrier et du terre-plein des Pêcheries d’Armorique.

La suppression de la cale de carénage et la disparition du bâtiment des Pêcheries d’Armorique permettront de dégager un très large espace de quai sur lequel seule pourrait être autorisée la construction de bâtiments légers pour les besoins des professionnels. La cale de carénage actuelle étant située assez près de l’entrée du port, le nouveau quai en ce point pourrait être un quai d’accostage pour les bateaux de promenade vers Bréhat ou ailleurs (l’Office du Tourisme avait signalé que le port actuel manque d’un point d’amarrage avec un parking à proximité pour favoriser ce type de loisir, qui est susceptible d’intéresser les nouvelles clientèles).

C’est a priori sur cette partie du site que devraient se concentrer les activités des professionnels du nautisme, et celles des propriétaires de bateaux pour leur entretien courant. La construction d’une aire de carénage et l’aménagement d’un petit parc d’activités pour les professionnels modifient sensiblement les données du problème de l’aménagement de cette zone par rapport à celles qui avaient été prises en compte en 1999. Les aménagements à élaborer aujourd’hui doivent faire l’objet d’une étude approfondie en concertation avec tous les acteurs concernés dans le cadre des perspectives d’ensemble que doit saisir le grand plan d’urbanisme pour Dahouët.

En l’état des informations dont l’AVA dispose sur les projets de la commune et de la communauté de communes en cours d’étude ou de réalisation, il apparaîtrait vain de tenter d’aller au-delà de ces premières réflexions.

3-4-3 – Etape de la rue des Salines.

Toute perspective d’agrandissement du bassin des Salines vers Le Bignon paraît désormais fermée. En revanche, la question de cet agrandissement sur la partie sud-ouest du bassin le long de la rue des Salines reste en suspens.

Un agrandissement limité au creusement du bassin jusqu’à proximité immédiate du grand bâtiment qui borde la rue en reportant en arrière l’espace parking, avec un quai droit, a été envisagée, sans pourtant que le nombre de places ainsi créées ait été calculé.

Le cabinet d’urbanisme avait évoqué une solution beaucoup ambitieuse qui comportait la suppression pure et simple du bâtiment critiqué, afin d’ouvrir la vue du quai des Terre-Neuvas sur la colline en arrière plan à maintenir vierge de toute construction. Cette suppression permettrait d’agrandir le bassin jusqu’à proximité de la D34 et de créer là une petite place qui pourrait devenir le centre de ce quartier. Mais il est apparu inopportun d’inclure une telle perspective dans les propositions à soumettre à la décision du Conseil municipal.

Cette troisième phase n’est évoquée ici que dans l’objectif de la rendre possible ultérieurement par des dispositions à inscrire dans le PLU révisé. Il serait donc inapproprié de proposer aujourd’hui de construire un quai droit le long de la rue des Salines puisque les quais droits construits dans les deux étapes précédentes paraîtraient susceptibles de donner aux professionnels et aux usagers privés du port les fonctionnalités nécessaires.

3-5 – Inclure dans le port l’étang à marée.

L’un des avantages de la création de la voie d’accès au Minihy par le Chemin de l’Etang serait de permettre d’inclure l’étang dans le port par une écluse ; toutefois, cet avantage

n'avait que très peu retenu l'attention, à la fois parce que l'agrandissement du port était a priori recherché dans le secteur du Bignon et parce que certains élus s'opposant à la création de cette voie il n'y avait pas lieu de s'intéresser aux avantages (et inconvénients) qu'elle aurait pu avoir.

Aujourd'hui, toute perspective d'agrandissement du bassin des Salines vers le Bignon est exclue. Il ne paraissait d'ailleurs pas susceptible de donner un nombre de places supplémentaires justifiant l'importance des travaux à réaliser.

Le site autour du Bignon, dont le caractère doit être respecté, n'a qu'un potentiel assez limité. Le besoin d'espaces autour du bassin pour les activités des professionnels et des particuliers doit être beaucoup mieux satisfait. Le parc d'activités que crée la communauté de communes ne paraît permettre aux professionnels que d'y avoir une simple antenne ; or il paraît souhaitable qu'ils puissent transférer sur place une plus grande partie de leurs activités. La solution retenue de créer une aire de carénage sur le terre-plein du Yacht Club charge le site. Il faut aussi prendre en compte les besoins d'espaces de manœuvre supplémentaires pour les usagers de la cale de mise à l'eau qui viennent spécialement le week-end avec leur bateau en remorque pour une sortie en mer.

Il semble donc qu'on ne doive plus écarter a priori la solution d'incorporer au port l'étang à marée. Ce troisième bassin pourrait être utilisé particulièrement pour des bateaux qui ne sortent le plus souvent que le temps d'une courte saison. Un système de jumelage entre des places dans ce troisième bassin et des places dans l'un des deux autres pourrait être géré par les professionnels qui ont la charge de l'entretien, de la réparation et de l'hivernage de bateaux appartenant à des résidents secondaires. Dans ce type d'utilisation, il n'y aurait pas besoin pour ce troisième bassin d'équipements notables sur berge.

PROCESSUS D'ELABORATION ET DE DECISION.

FINANCEMENT DE LA REALISATION DU PLAN.

Les réflexions sur ce point ne peuvent porter aujourd'hui que sur des préalables :

- le caractère intercommunal du plan d'urbanisme à élaborer et à inscrire dans les PLU révisés de chacune des trois communes ;
- le caractère communautaire du cadre dans lequel ce plan doit être placé en référence à l'aménagement global du territoire communautaire et à l'intérêt communautaire des équipements et aménagements à effectuer ;
- la répartition de la charge financière entre le budget du port et le budget général de la commune, le budget communautaire et les concours qui peuvent être escomptés du Département et de la Région.

Les réflexions elles-mêmes sont nécessairement reportées à une étape ultérieure.