



RAPPEL

**DES POSITIONS ET
PROPOSITIONS
DE L'AVA
SUR
LES INFRASTRUCTURES
URBAINES
« VOIES ET ESPACES
PUBLICS »**

octobre 2001

SOMMAIRE

I – <u>Rappel des décisions spéciales de l'Assemblée générale.</u>	p.3
1 - <u>«Voies et espaces publics, trame de l'urbanisme »</u>	p.3
2 - <u>« Réflexion en amont sur l'avenir de la commune »</u>	p.4
II – <u>Les voies, routes et rues.</u>	p.5
<u>1 - Centre-bourg</u>	p.5
1-1 - <u>Contournement du centre-bourg</u>	
1-1-1 - <u>Contournement nord par le Bd. Kennedy</u>	
1-1-2 - <u>Contournement sud par le Centre Technique</u>	
1- 2 - <u>Liaison centre-bourg / Le Poirier</u>	
<u>2 - Le Val-André</u>	p.7

2-1 - Décharger le Val-André du trafic du centre-bourg

2-2 - Repenser la liaison Val-André / centre-bourg

3 - Dahouët p.8

III – Les espaces publics. p.9

1 – Centre-bourg

2 – Le Val-André

3 – Dahouët p.10

Annexes

1 - Carte de la section de la D786 centre-bourg / Le Poirier. p.12

2 - Carte des trois solutions de liaisons centre-bourg / Le Poirier p.13

- La Croix des Landes
- La Chapelle Saint-Guillaume
- La pénétrante J.F. JAM.

3 - Carte d'une proposition de liaison Bassin des Salines /centre-bourg p.14

4 - Carte des contournements nord et sud du centre-bourg p.15

RAPPEL DES POSITIONS DE L'AVA

SUR

LES INFRASTRUCTURES URBAINES

« VOIES ET ESPACES PUBLICS »

I - RAPPEL DES DECISIONS SPECIALES DE L'ASSEMBLEE GENERALE

1°) Voies et espaces publics, trame de l'urbanisme.

En août 1996, l'Assemblée générale avait notamment pris une décision spéciale concernant l'objet de la révision du POS pour souligner que cette révision ne pouvait pas être faite d'une manière satisfaisante sans une réflexion préalable approfondie sur les voies et espaces publics de la commune :

« L'Assemblée générale ...

« Considérant que les voies publiques, routes et rues qui desservent la commune sont la trame « de l'urbanisme ...

« mandate plus spécialement le Bureau pour poursuivre et élargir son action dans ce domaine...

« Considérant en même temps que les espaces et équipements publics forment sur cette trame « la structure de l'urbanisation ,

« mandate également le Bureau pour élargir la réflexion sur les besoins actuels et à terme de « la commune à l'égard des places publiques, des parkings, des installations publiques

« propres à une station climatique et de vacances maritimes,

« et pour faire prendre en compte ces besoins dans l'élaboration du nouveau POS . »

Les installations publiques visées étaient spécialement :

la nouvelle affectation de la Villa Notre Dame, l'extension du port de Dahouët, et l'implantation du Centre Nautique.

L'année suivante, en août 1997, l'Assemblée générale devait revenir sur la question des voies et espaces publics par l'une de ses décisions spéciales :

« L'Assemblée générale ...

« Considérant... que l'action du Bureau doit être encore renforcée et précisée à l'égard des « infrastructures de base,

...

« Demande que soient étudiés, inscrits éventuellement au POS révisé et dans les « programmes budgétaires d'investissement

« - pour Pléneuf-centre, une voie directe de communication qui ne traverse ni le Val-André

« ni Dahouët ;

« - pour le Val-André, de grands parkings permettant de dégager le centre ;

« - pour Dahouët, un espace public pour créer dans la partie maritime de la commune un

« nouveau centre d'animation lié au caractère propre du port ... »

Malgré de constantes relances de la part de l'AVA sur la nécessité d'une étude complète et approfondie de la question des voies et espaces publics, la municipalité, jusqu'à l'annulation du POS de 1994, en a poursuivi les travaux de révision sans faire cette étude.

2°) Réflexion en amont sur l'avenir de la commune.

Après l'annulation du POS de 1994, la municipalité précédente avait finalement admis de procéder, non à une simple révision, mais à une nouvelle élaboration du POS, devenu PLU avec la loi du 13 décembre 2000 .

Cette loi conduit elle-même à une nouvelle réflexion, plus en amont du seul point de vue de l'« occupation des sols » : il s'agit d'aménager l'espace en fonction d'un projet .

Elle met l'accent notamment sur deux points

- les liaisons dans l'espace concerné,
- l'intégration du Plan Local d'Urbanisme dans un « schéma directeur de cohérence territoriale » de cet espace .

Bien que la commune ne soit concernée que par une partie des dispositions impératives de cette nouvelle loi, le délai d'élaboration du nouveau PLU va nécessairement se trouver allongé .

C'est pourquoi la dernière Assemblée générale a pris pour thème

« Réfléchir en amont » .

Il faut mettre à profit ce délai supplémentaire pour enfin poser la question fondamentale :

quel avenir voulons-nous bâtir pour Pléneuf-Val-André ?

L'analyse des informations fournies sur la commune par le recensement de 1999 conduit à deux questions :

- comment échapper au vieillissement de la population ?
- quel équilibre rechercher entre résidences principales et résidences secondaires ?

Le constat du poids économique et humain des résidents secondaires, et le constat chaque saison des encombrements dus au tourisme de passage conduisent à une réflexion sur la politique du tourisme pour la commune.

L'Assemblée générale 2001 a notamment pris deux décisions d'orientation de l'action de l'AVA pour l'exercice 2001/ 2002 dont l'essentiel est rappelé ci-après .

« 1^{ère} décision – Le renouvellement de la population de la commune .

« L'Assemblée générale,...

« en vue d'assurer le renouvellement dynamique de la population dont le recensement de « 1999 montre la dévitalisation relative et le vieillissement,

« Considérant que, si la qualité de la vie à Pléneuf-Val-André tient au cadre de vie que « l'urbanisme a pour objet d'organiser et de maintenir,

« elle tient aussi essentiellement à la structure d'une population qui doit être porteuse d'un « dynamisme paisible et d'une relation conviviale entre tous les résidents, résidents « permanents et résidents secondaires,

« mandate expressément le Conseil d'Administration pour mener toutes actions aux fins « suivantes :

«» .

« 2^{ème} décision – Le tourisme et la qualité de la vie.

« L'Assemblée générale , ...

« Considérant que les apports à la vitalité de la commune par les résidents secondaires ne « posent pas de problème d'atteinte à la qualité de vie,

« que les intérêts à cet égard entre résidents permanents et résidents secondaires sont les « mêmes,

« qu'en conséquence, aujourd'hui, il n'y a pas lieu de rechercher des moyens de limitation « des résidences secondaires,

« Considérant par contre que pour le tourisme de passage il existe une masse critique au delà « de laquelle la qualité de la vie se dégrade sans profit en contre-partie,

« mandate expressément le Conseil d'Administration pour mener toutes actions utiles aux « fins suivantes :

« 1- Evaluer cette masse critique en l'analysant pour tenter d'apprécier les apports à l'économie locale.

« 2 - »

Les actions que l'Assemblée générale a donné mandat au Conseil d'Administration et au Bureau de mener feront l'objet d'une présentation verbale à la municipalité.

Mais une première présentation de celles de ces actions qui concernent les voies et espaces publics, et qui seules sont rappelées ci-dessus, fait l'objet de la présente note.

Les conclusions que la municipalité devra tirer des réflexions auxquelles elle est ainsi appelée auront nécessairement des conséquences sur la conception du PLU telle qu'elle devra apparaître dans la note de présentation du règlement : la rédaction de cette note, qui décrit les orientations auxquelles on doit se référer pour interpréter correctement le règlement, doit logiquement précéder la rédaction du règlement, alors que dans le passé on a fait l'inverse.

II - LES VOIES, ROUTES ET RUES.

II-1 - Centre-bourg.

1-1 - Contournement du centre-bourg.

1-1-1 - Contournement nord par le boulevard Kennedy

L'opération la plus facile à réaliser, celle dont le rapport utilité/ coût est sans doute le meilleur, est la liaison entre le boulevard Kennedy et Le Péhouët : elle déchargerait le centre-bourg du trafic entre d'une part Le Val-André, d'autre part Erquy et toute la côte vers Saint Malo.

Ce trafic est relativement important en saison puisque de nombreux touristes circulent sur cette côte. Ces touristes n'ont aucun intérêt pour les commerces du centre-bourg ; mais l'encombrement qu'ils provoquent nuit à la fréquentation de ces commerces par les résidents.

Cette opération devrait être prolongée dans un deuxième temps par une liaison avec Le Minihy en suivant l'ancienne voie ferrée . Mais, là, l'espace est en partie occupé ; il faut dès à présent faire les réserves nécessaires et commencer à réaliser progressivement les diverses sections de cette liaison .

1-1-2 - Contournement sud par le Centre technique municipal

Le prochain transfert du Centre de Secours à La Cour près du Centre technique municipal impose que la liaison Le Minihy / Le Cloître soit réalisée très rapidement par l'élargissement et le reprofilage de la petite route existante .

L'AVA demande que la partie de la D784 comprise entre Le Minihy et le centre-bourg en traversant Le Val André soit déclassée au profit de la section à créer entre Le Minihy et Le Cloître .

Cette section devrait dans un deuxième temps être prolongée par un aménagement de la route des Galimènes pour rejoindre la route d'Erquy, pour assurer notamment une desserte satisfaisante du Centre de Secours.

En attendant la réalisation de cette deuxième étape, la D 784 continuerait à traverser le centre-bourg à partir du Cloître .

Mais cette deuxième étape devrait être programmée assez rapidement. C'est en effet au sud du centre-bourg, et à proximité du Cloître et des Galimènes, qu'il faut trouver les terrains à lotir pour les nouvelles habitations dont la commune a besoin afin d'assurer son développement et le rajeunissement de sa population.

Outre la desserte du Centre de Secours, la création de la liaison Le Minihy / Le Cloître a un grand intérêt pour la desserte d'Intermarché et des commerces qui s'y installent sur le même espace (les camions n'auront plus à traverser le centre-bourg), et pour la desserte du nouveau lotissement du Cloître vers Le Poirier.

1-2 - Liaison centre-bourg / Le Poirier

L'AVA demande depuis des années que cette liaison soit réalisée pour désenclaver le centre-bourg.

Actuellement, la route départementale qui le dessert fait un détour pour traverser la zone semi-piétonne du Val-André, et à Dahouët la rue du Pont Neuf qui a vocation à le devenir.

La création de la section Le Minihy/ Le Cloître se substituant à la section qui traverse Le Val-André supprimerait le problème de cette traversée, comme on le propose ci-dessus. Mais il resterait le problème de la traversée de Dahouët et du détour par Le Minihy .

Lors de l'étude sur l'aménagement de Dahouët, l'unanimité s'est faite sur la nécessité de décharger la rue du Pont Neuf de tout trafic de transit pour créer une unité entre les deux bassins ; mais aucune solution sérieuse n'a été proposée .

La commune ne dispose que de peu de grands espaces constructibles ou susceptibles d'être classés comme tels à Dahouët.

Le projet proposé par « L'Atelier du Canal » comporte des équipements permettant de construire théoriquement 230 logements; mais il s'agit de la capacité maximale des terrains desservis par ces équipements, qui ne pourrait être atteinte que si tous les propriétaires actuels de ces terrains étaient prêts à les vendre et si tous les acquéreurs de terrains à bâtir n'utilisaient chacun qu'un lot.

En outre le prix des terrains, bien situés à proximité de la mer et à proximité des centres d'emploi de Lamballe et de Saint Briec /est , y est et y restera relativement élevé.

Pour attirer sur la commune une population d'actifs à revenus moyens, il faut offrir des logements disposant d'une bonne desserte avec Le Poirier.

Les terrains disponibles à cet effet sont à proximité et au sud du centre-bourg comme il est rappelé plus haut.

Il faut donc une **bonne liaison directe centre-bourg / Le Poirier.**

Plusieurs solutions ont été proposées ([voir la carte annexe 2](#))

1- Lors de l'étude de l'aménagement de Dahouët il a été proposé, pour décharger la rue du Pont Neuf du trafic de transit, de le détourner par la Croix des Landes. Mais cette proposition visait seulement à éluder le problème de la liaison directe : cette solution n'apporterait rien aux résidents du centre-bourg

2- La solution d'un accès au centre-bourg par un aménagement de la petite route de la chapelle Saint Guillaume avait été suggérée par un élu de la municipalité précédente.

Elle comporterait la création d'un rond-point sur la D 17a, à l'embranchement de la route de Saint-Guillaume, qui recevrait également les routes descendant de Saint-Alban, de Saint-Jacques et de la VieuxVille; ce point est actuellement dangereux et il semble qu'un rond-point s'impose en tout état de cause .

Cette solution est a priori intéressante.

Le reprofilage et l'élargissement de la petite route existante risquent d'être assez coûteux. Mais l'étude de cette solution doit être faite.

3 – La solution a priori la plus rationnelle est de créer une liaison centre-bourg /Le Poirier à partir de La Caderie .

Pour résoudre le problème de cette liaison, la DDE avait envisagé il y a une trentaine d'années de créer cet accès direct par une voie partant de la D786 un peu au nord de La Caderie et enjambant la vallée de la Flora à proximité du Moulin Madeuc.

Ce projet n'a pas été retenu, et les municipalités successives n'ont pas su imposer au département l'étude d'autres projets jusqu'à ce que soit trouvée et réalisée une solution satisfaisante .

Aujourd'hui, l'un de nos concitoyens, J-F. JAM, a présenté un projet très voisin, mais un peu plus au sud : la voie à créer partirait de la D 786 un peu au sud de La Caderie et entrerait dans l'agglomération au niveau du Centre technique communal, puis de la station d'épuration, après avoir traversé la Flora sur un grand talus arboré.

Ce projet évite ainsi les inconvénients de celui de la DDE qui traversait la Flora et pénétrait dans l'agglomération trop près du Minihiy dans une zone topographiquement difficile et déjà très bâtie.

La voie à créer dans la proposition J-F. JAM croiserait la liaison Le Minihiy/ Le Cloître à peu près à la hauteur du futur Centre de Secours, ce qui lui assurerait une excellente desserte.

La section de la D 786 comprise entre La Caderie et Le Minihiy serait à son tour déclassée au profit de cette nouvelle voie .

4 – Enfin, au cours de l'étude de l'aménagement de Dahouët, une solution minimale a été envisagée : traverser la Flora par un talus au niveau de la berge derrière l'îlot aux canards, joignant le chemin de l'Etang au milieu de la rue du Port.

Cette solution avait été proposée, non pour résoudre le problème de la liaison directe centre-bourg /Le Poirier, mais pour créer un axe de circulation reliant la zone à aménager autour et au sud du bassin des Salines avec le centre de Pléneuf sans passer par la rue du Pont-Neuf .

Elle n'a pas été retenue .

Toutefois, comme on ne peut pas rejeter toutes les solutions, il faudra la réexaminer avec les autres, mais à la fois :

- du point de vue de la liaison centre-bourg/Le Poirier évitant Le Val-André et la rue du Pont-Neuf à Dahouët,
- et du point de vue du rattachement réel du sud de Dahouët à la vie de la commune .

II-2 - Le Val-André

2-1 - Décharger le Val André du trafic du centre-bourg

La liaison Le Poirier/centre-bourg de Pléneuf est assurée actuellement par la D 786 qui, après avoir traversé Dahouët, traverse Le Val-André d'un bout à l'autre .

Cette route bifurque au centre du Val-André et rejoint le centre-bourg par la rue Clemenceau, qui, par endroits, est très étroite et ne permet pas l'élargissement de trottoirs très insuffisants .

Ce trafic traverse ainsi la partie du Val-André récemment réaménagée avec une rue semi-piétonne.

Cette configuration du trafic est aberrante.

Le centre-bourg est enclavé, et le développement en périphérie immédiate est bloqué.

Pour le Val-André ce trafic nuit gravement l'été à la qualité de vie de la station qui jouit pourtant d'autre part d'atouts très intéressants.

Un fléchage au rond-point du Minihiy incite à quitter la D786 pour rejoindre la rue Clemenceau par la rue du Minihiy et la rue des Saules, évitant ainsi de traverser le centre du Val-André ;

Mais, si ce fléchage a une certaine efficacité dans le sens Le Minihiy/centre bourg, il n'en a pas dans le sens centre-bourg/Le Minihiy.

Il reste que la voie départementale, avec sa réglementation propre, traverse le centre du Val-André.

Cette configuration du trafic est aberrante.

Le centre-bourg est enclavé, et le développement en périphérie immédiate est bloqué.

Pour le Val-André ce trafic nuit gravement l'été à la qualité de vie de la station, qui jouit pourtant d'autre part d'atouts très intéressants.

Pour le centre-bourg, on a montré plus haut que la création d'une très bonne liaison avec Le Poirier est la priorité à défendre; elle permettrait en outre de décharger Le Val-André du trafic de transit .

2 - 2 - Repenser la liaison Val André / centre-bourg

La zone comprise entre la rue Charles de Gannes et la digue-promenade est une zone essentiellement résidentielle dans laquelle il n'y a pas de commerces.

L'AVA avait suggéré d'accentuer ce caractère résidentiel

- en assurant la liaison Val André / centre-bourg essentiellement par la rue Clemenceau,
- en y interdisant tout car, camion, caravane et camping-car à la seule exception des véhicules de livraison et autres services pour les résidents de la zone,
- en y limitant la vitesse des véhicules à 30 km/ h .

Cette solution supposait qu'au préalable le Val-André ait été efficacement déchargé du trafic de transit Le Minihiy/centre-bourg, et elle avait probablement l'inconvénient de trop charger la rue Clemenceau .

L'AVA avait donc proposé une autre solution de liaison Val André / centre-bourg par un sens unique :

- rue Clemenceau dans un sens,
- rues de la Mer, de La Boulaie, de La Moinerie et Charles de Gannes dans un autre.

En effet la rue Clemenceau souffre actuellement de l'insuffisance des trottoirs, aggravée par une vitesse excessive des véhicules que rien ne vient freiner. Seule la mise en sens unique permettrait d'élargir les trottoirs. Or il faut mettre

l'accent, plus encore que par le passé, sur le problème de la sécurité et du confort des piétons qui constituent un élément majeur de la qualité de la vie .

Dans les deux hypothèses, et plus encore dans la seconde, il est nécessaire de créer une bretelle de raccordement entre la rue Clemenceau au niveau du chemin de l'Equen et le carrefour de la rue du Prat en desservant les Monts Colleux .

II-3 - Dahouët

Les solutions pour décharger Dahouët (la rue du Pont-Neuf) du trafic de transit ont été [rappelées plus haut](#).

Le projet final présenté par « L'Atelier du Canal » comporte la création de voies pour desservir des terrains ainsi rendus constructibles, et une modification du point de raccordement de la vieille route de Planguenoual à la D786.

La modification de ce point de raccordement a été critiquée par l'AVA ; elle paraît pour le moins inopportune.

La solution proposée par l'AVA est :

- de maintenir le point de raccordement actuel par la rue du Port-Morvan
- et de créer un rond-point (d'ailleurs prévu par l'ancien POS) au carrefour de la rue du Gros Tertre (D786)/rue du Port-Morvan/Chemin de l'Etang.

Cette solution s'imposerait si, après réexamen, il était décidé d'utiliser le Chemin de l'Etang pour un raccordement à la rue du Port libérant la rue du Pont-Neuf du trafic de transit ([voir ci-dessus §1-2-4](#)).

Même sans cette déviation de la rue du Pont-Neuf, la création du rond-point au carrefour de la rue du Port-Morvan est nécessaire

- pour une bonne liaison Bassin des Salines/D786
- pour la desserte du Chemin de l'Etang,
- pour créer un ralentisseur efficace rue du Gros Tertre, comme l'AVA l'avait proposé avant la création de l'étranglement de rétrécissement devant l'école (qui est inefficace).

Le Chemin de l'Etang a déjà un trafic notable : un lotissement y est en cours de construction, et il dessert la section de l'école de voile sur l'étang. Ce trafic est appelé à augmenter puisque le haut du chemin de La Justice, dans le projet final présenté par « L'Atelier du Canal », deviendrait constructible et serait desservi par le Chemin de l'Etang.

Il faut donc prévoir l'aménagement du carrefour rue du Gros Tertre/ rue du Port-Morvan/ Chemin de l'Etang en fonction des besoins actuels et à terme.

Le maintien du raccordement de la vieille route de Planguenoual à la D786 par la rue du Port-Morvan entraînerait quelques modifications dans le projet des voies de desserte des terrains constructibles au sud du Bassin des Salines. Mais la mise au point d'un nouveau projet devrait être assez facile.

La création de ces voie suivant le nouveau projet à mettre au point n'impose pas qu'on ait retenu définitivement une solution pour l'extension de la capacité des bassins. Elle devrait être programmée et réalisée assez rapidement pour permettre la construction des logements dont la commune a besoin en vue d'attirer une population d'actifs travaillant dans les secteurs de Lamballe et Saint Briuc/est.

III - LES ESPACES PUBLICS

Le problème des espaces publics est essentiellement celui des parkings .

En effet, lorsque la commune disposera de places de parking à un niveau jugé suffisant, il sera alors possible d'interdire strictement le stationnement des voitures sur les trottoirs et sur tous les espaces publics à réserver à la promenade .

III-1 - Centre-bourg

La création d'un très grand parking autour d'Intermarché et des nouveaux commerces qui s'y ouvrent a pratiquement résolu la question du stationnement des voitures dans le centre-bourg .

Le passage piéton entre ce parking et la place de Lourmel apportera un début de solution au besoin d'une liaison entre ces deux espaces .

Mais il faut aller plus loin et prévoir une rue de liaison ouverte à la circulation automobile au moins dans un sens.

En dégagant ailleurs un espace de parking supplémentaire pour l'affluence de l'été, on pourrait récupérer une partie du nouveau parking pour une liaison avec la rue de Saint Alban et la mise en sens unique de cette rue devant l'école Sainte Anne .

III-2 - Le Val-André

C'est au Val-André que se pose le plus grave problème de parking pour la commune.

On ne peut pas se satisfaire de la réponse suivant laquelle le problème se pose seulement deux mois par an .

Le Val-André a donné sa vocation à la commune : ce sont les résidences secondaires et le tourisme, avec le casino qui y est lié, qui la font vivre. Il faut donc répondre aux besoins de la saison.

L'objectif est de dégager le centre du Val-André des encombrements de l'été par une politique cohérente de la circulation et du stationnement, pour rendre ce centre accessible et agréable aussi bien aux touristes qui visitent la station qu'aux résidents permanents ou secondaires.

Les propositions de l'AVA comportent

- un aménagement et une meilleure utilisation du parking du Guémadeuc,
- la création progressive d'un parking dans l'îlot de l'école publique,
- la réglementation de la durée du stationnement place de l'Amirauté et place des Régates,
- une extension sur certains points des interdictions de stationner, et une police très stricte à l'égard des stationnements interdits .

Pour le parking du Guémadeuc, l'AVA demande :

- qu'il soit en partie planté en conservant dans l'axe de la rue de la Duchesse Anne un large espace libre dégagant la vue sur l'accès à la mer pour qu'elle apparaisse proche et pour permettre de continuer à y accueillir des cirques et autres manifestations (à moins qu'on ne préfère les renvoyer de l'autre côté de l'avenue du Général Leclerc) ;
- que l'accès à la plage soit aussi attractif que possible et que la sécurité soit assurée par une traversée protégée de la rue de l'Amiral Charner
- qu'une descente sur la plage, suffisamment large et permettant l'accès des voitures d'enfant et des voitures d'handicapés, soit aménagée au bout de la rue du Jusant ;
- que l'entrée et la sortie des véhicules se fasse exclusivement par l'avenue du Général Leclerc ;
- qu'un fléchage très visible et incitatif « *Parking de la plage – avec le nombre de places- gratuit et sans limitation de durée* » soit installé au rond point du Minihiy et avenue du Général Leclerc ;
- qu'un emploi-jeune d'été permette d'assurer l'information, l'aide au stationnement, et la surveillance ;
- que l'aménagement de la partie du parking qui se trouve de l'autre côté de l'avenue du Général Leclerc soit poursuivie; que ce parking soit agrandi par l'achat des terrains qui le jouxtent et que cette extension soit plantée et aménagée pour le pique nique ;
- que le sentier en haut de l'avenue des Chalets qui permet de joindre à pied le centre du Val-André en traversant l'Amirauté soit aménagé et valorisé.

Cet aménagement du parking du Guémadeuc constituerait un élément déterminant de la valorisation de la partie sud de la plage qui, pendant les mois chauds de l'été, peut avoir autant d'attraits que la partie nord.

Le centre du Val-André se trouverait ainsi déchargé de ceux des visiteurs de la journée qui y viennent quasi exclusivement pour la plage, afin de rendre ce centre plus agréable aux résidents et aux touristes qui visitent la station

Ce parking devrait être strictement interdit aux caravanes.

Par contre, il serait sans doute opportun d'y accepter des camping-cars (sous réserve d'une limitation à un maximum de 24 heures – ou d'une interdiction de stationnement la nuit) ce qui permettrait d'interdire tout stationnement de camping-cars dans toute la zone comprise entre la plage d'une part, la rue du Port, l'avenue du Général Leclerc, la rue de l'Amiral Charner, le centre et la rue Charles de Gannes d'autre part .

Cependant le Val-André a besoin d'un autre grand parking de dissuasion à proximité immédiate du centre.

L'AVA a recommandé de l'établir dans l'îlot de l'école publique :

- une grande partie des bâtiments actuels sur la rue Amiral Charner et sur la rue des Alcyons mériterait d'être démolie, ce que la commune pourrait faire après expropriation ;
- la cour de l'école pourrait dès maintenant être aménagée pour servir de parking l'été ;
- cette école est appelée à disparaître et à être détruite à moyen terme ce qui permettrait l'extension du parking.

La réservation au PLU des terrains nécessaires à la création de ce parking nous paraît indispensable.

Après la création de ces deux grands parkings, les interdictions ou les limitations de stationnement au Val-André devraient être largement étendus :

- suppression des stationnements gênants sur une très grande partie de la rue Amiral Charner
- limitation du stationnement à un seul côté dans les rues perpendiculaires à la digue promenade (ou interdiction totale dans certaines rues) ;
- limitation de la durée de stationnement place de l'Amirauté et place des Régates, et plus généralement dans toute la zone actuellement soumise à la limitation de vitesse à 30 km/h.

Ces mesures permettraient de rendre faciles la circulation et le stationnement de courte durée, alors qu'aujourd'hui le centre du Val-André, en saison, est très souvent quasi inaccessible, ce qui nuit gravement à la qualité de la station et aux intérêts économiques des commerçants d'abord, mais aussi de tous les propriétaires fonciers .

Elles permettraient de créer des espaces « handicapés » et « livraisons » qui manquent actuellement -et de les faire strictement respecter.

Ces parkings permettraient d'autoriser une légère augmentation de la densité de logements pour tout le secteur compris au sud-ouest de la rue de la Baie (à condition que ces logements comportent leurs propres parkings), alors que la partie située au nord-est se trouve déjà en état de surdensification.

III-3 - Dahouët

La question des parkings a été étudiée dans le cadre du projet d'aménagement de Dahouët.

Ce projet concerne essentiellement la partie sud du port, autour et au sud du bassin des Salines.

Si les conclusions et propositions du Cabinet d'architecture «L'Atelier du Canal » appellent de la part de l'AVA quelques réserves, comme on l'a [indiqué plus haut](#), les projets de parking tels qu'ils figurent dans cette étude n'appellent pas d'observation.

Pour le vieux bassin, l'AVA avait demandé en 1996 que soit créé près du café du Moulin, sur l'emplacement du hangar incendié et des terrains adjacents, un espace à usage de place et de parking, avec une sortie Chemin de l'Etang .

La rue du Pont-Neuf, débarrassée du trafic de transit, le pont lui-même et la place terminant le quai des Terre Neuvas doivent en effet constituer le centre de la liaison entre

d'une part le quai des Terre-Neuvas

et d'autre part le sud du port autour du bassin des Salines qui fait l'objet du projet d'aménagement de Dahouët.

Avec les commerces existants, c'est un lieu déjà très animé en saison et le week-end.

Il faut donner un espace convenable à cette animation.

Malheureusement, la commune n'a pas acheté le terrain de l'ancien hangar, et elle n'a pas exercé son droit de préemption sur les terrains adjacents lorsqu'ils ont été mis en vente. Ces terrains ont été lotis et sont déjà en grande partie construits.

Il ne reste plus que la possibilité d'acquérir le terrain de l'ancien hangar.

Même réduit à cette seule surface, l'AVA estime qu'il convient que la commune l'achète pour y créer une petite place (sur laquelle il serait encore possible de créer un local pour une exposition quasi permanente sur le passé du port de Dahouët, et peut être de petites expositions temporaires historiques ou informatives sur d'autres thèmes : la vie de la mer, les activités du Centre Nautique, la plaisance ... etc).

Sur le quai des Terre-Neuvas, il n'y a pratiquement aucuns travaux à faire.

L'aménagement de l'espace en bout de quai au fond du bassin exige plus de réflexion que de moyens financiers.

« L'Atelier du Canal » a fait des propositions intéressantes; elles doivent être discutées.

La solution à retenir devra intégrer cet espace dans l'ensemble de l'aménagement du fond du bassin (pont et rue du Pont-Neuf) dans l'esprit d'une rue semi-piétonne, même si les travaux à faire à cette fin ne peuvent être programmés à court terme.

Il est donc raisonnable d'ajourner tout ou partie de l'aménagement de cet espace (à l'exception des plantations d'arbres qu'il est intéressant de réaliser le plus tôt possible).

Par contre, pour la plus grande partie du quai, il n'y a aucuns travaux à prévoir.

La seule question posée est celle de la réglementation de la circulation et surtout du stationnement.

« L'Atelier du Canal » a suggéré quelques mesures.

C'est une question difficile à résoudre, et il faudra sans doute tester en saison plusieurs solutions, pour retenir celle qui apparaîtra comme le meilleur compromis entre des intérêts opposés.

Il serait utile de faire à la prochaine saison un premier test qu'il faut dès à présent préparer.

Le Bureau

Septembre 2001

Annexes

1 - Carte de la section de la D786 centre-bourg / Le Poirier

Extrait d'un panneau du stand de l'AVA au Forum des Associations de 1997

2 - Carte des trois solutions de liaisons centre-bourg / Le Poirier

- La Croix. des Landes
- La Chapelle Saint-Guillaume
- La pénétrante J.F. JAM.

présentée sur l'un des panneaux du stand de l'AVA au Forum des associations de septembre 2000.

3 - Carte d'une proposition de liaison Bassin des Salines /centre-bourg

établie dans le cadre de l'étude de l'aménagement de Dahouët (secteur du bassin des Salines)
présentée sur l'un des panneaux du stand de l'AVA \ au Forum des Associations de septembre 2000.

4 - Carte des contournements nord et sud du centre-bourg

annexée à un courrier adressé par l'AVA aux candidats aux mandats de conseiller municipal et de conseiller général.

Annexe 1 - Carte de la section de la D786 centre-bourg / Le Poirier.

Extrait d'un panneau du stand de l'AVA au Forum des Associations de 1997.

xtrait d

Le commune ne dispose encore que des voies de communication qui existaient au temps de la voiture à cheval.

Or l'habitat s'est beaucoup densifié, et y a, aujourd'hui, en moyenne par logement deux automobiles.

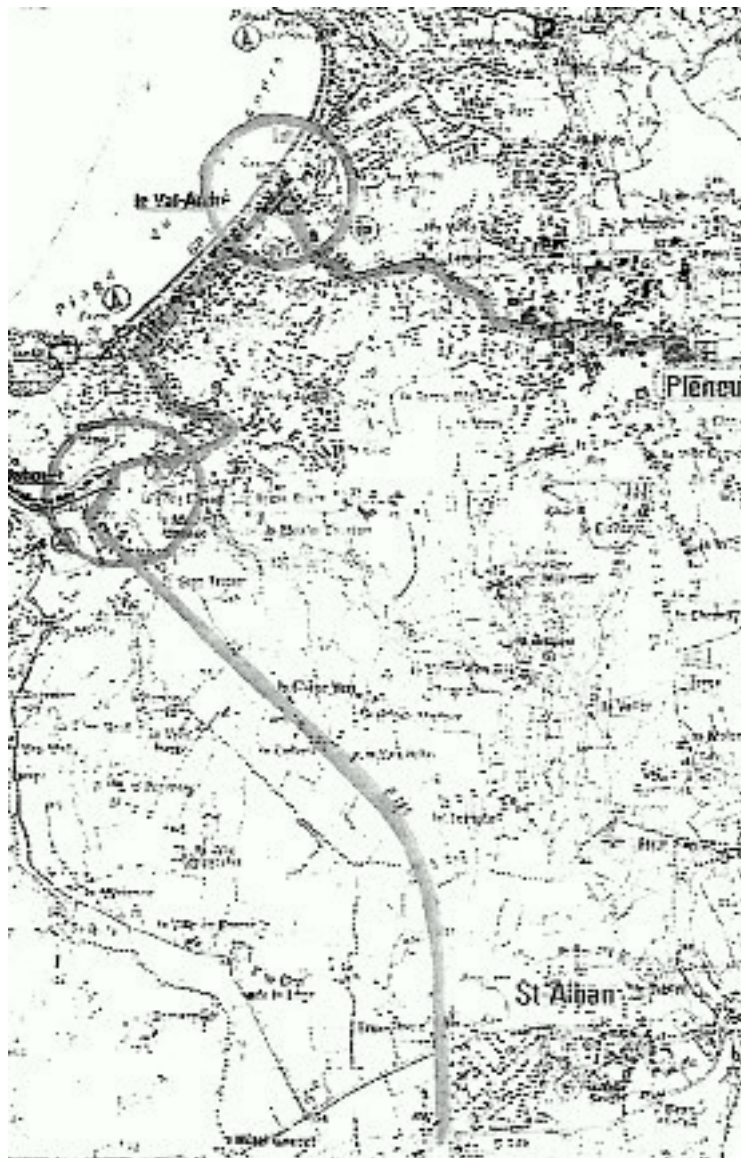
La dernière assemblée générale a donc décidé d'accentuer cette année l'action de l'AVA en faveur des infrastructures urbaines de base.

Elle a demandé que soient étudiés par la municipalité, inscrits au POS et dans les programmes budgétaires d'investissement :

-pour PLENEUF-centre, une voie directe de communication avec le POIRIER qui ne traverse ni DAHOUËT ni Le VAL-ANDRE pour faciliter l'accès aux zones d'emploi de LAMBALLE et de SAINT-BRIEUC ;

-pour La VAL-ANDRE, de grands parkings permettant de dégager le centre ;

-pour DAHOUËT, un nouvel espace public d'animation et de parking.



Trajet de la D 786 entre Le POIRIER et PLENEUF-Centre comportant deux goulots d'étranglement à DAHOUËT et dans la zone

Annexe 2 - Carte des trois solutions de liaisons centre-bourg / Le

R. . .

Carte n° 2

Cette carte a été présentée par l'AVA au Forum des Associations de septembre 2000 avec des avis critiques sur chacune des 3 solutions.

1 - La solution I qui améliore l'accès de l'agglomération par l'est en imposant un détour par La Croix des Landes n'a aujourd'hui que très peu d'intérêt. Elle n'a d'utilité réelle que par la réalisation de la liaison Le Pébott / Bt. Kennedy : elle permet d'assurer une bonne desserte de la partie nord du Val-André (Les Vallées, Piégu, et Les Monts Colleux après la jonction du camping avec le carrefour de l'Étoilé) notamment pour les camions, camping-cars, et caravanes (voir carte n°4).

2 - La solution II donne un très bon accès au centre-bourg, et un bon accès au Mithy par la réalisation du contournement sud qu'impose le transfert du Centre de Secours à La Cour (voir carte n°4). Cependant le reprofilage et l'élargissement de la route de Saint-Guilhaume risquent d'être coûteux. D'autre part, on doit se poser la question de l'opportunité de sacrifier cette petite route de campagne.

3 - La solution III est celle qui a été présentée par J.-F. JAM à la municipalité et au département. Elle est associée par son auteur à un plan général de circulation sur l'ensemble de l'agglomération. On doit aujourd'hui l'associer à la réalisation du contournement sud que la pénitente proposée coupe à la hauteur du futur Centre de Secours.



Annexe 3 - Carte d'une proposition de liaison Bassin des Salines /centre-bourg

Cette carte a été établie dans le cadre de l'étude de l'aménagement du sud de Dahouët.

La création d'une liaison entre le Chemin de l'Etang et la rue du Port par un passage au niveau de la berge au fond de l'étang viserait :

- à libérer Dahouët du trafic de transit Le Poirier / centre-bourg et Val-André,,
- à donner une bonne liaison des nouveaux secteurs à urbaniser avec le reste de l'agglomération pour les y intégrer.

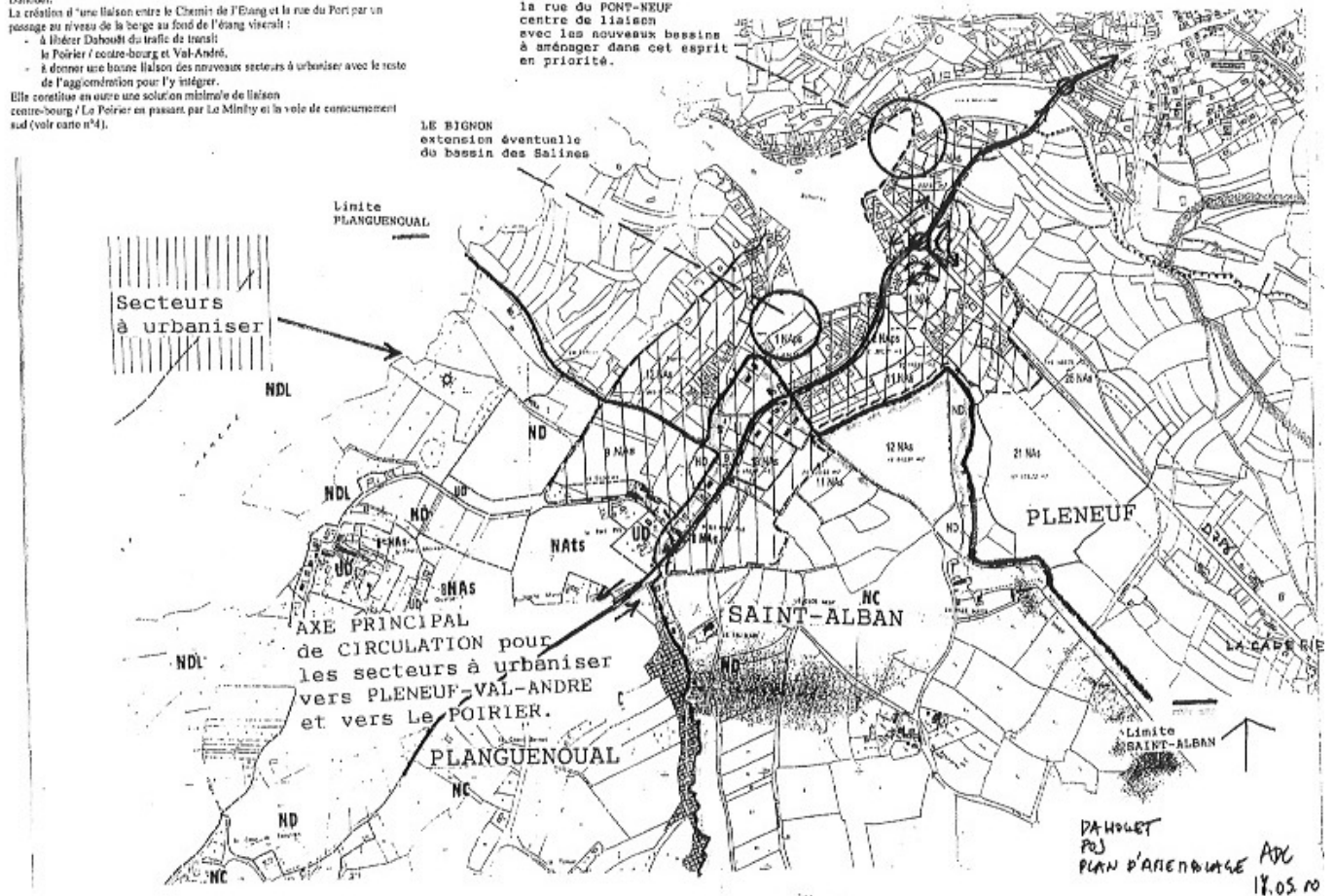
Elle constitue en outre une solution minimale de liaison centre-bourg / Le Poirier en passant par Le Minihy et la voie de contournement sur (voir carte n°4).

Cette carte a été établie dans le cadre de l'étude de l'aménagement du sud de Dahouët.
La création d'une liaison entre le Chemin de l'Etang et la rue du Port par un passage au niveau de la berge au fond de l'étang viserait :

- à libérer Dahouët du trafic de transit Le Poirier / centre-bourg et Val-André,
- à donner une bonne liaison des nouveaux secteurs à urbaniser avec le reste de l'agglomération pour les y intégrer.

Elle constitue en outre une solution minimale de liaison centre-bourg / Le Poirier en passant par Le Minihy et la voie de contournement sur (voir carte n°4).

Quai des TERRE-NEUVAS
le moulin à marée
la rue du PONT-NEUF
centre de liaison
avec les nouveaux bassins
à aménager dans cet esprit
en priorité.



Annexe 4 - Carte des contournements nord et sud du centre-bourg

Cette carte présente les contournements du centre-bourg :

- au nord (Le Péhouët / Bd. Kennedy)
- au sud (Le Minihiy - La Cour - Le Cloître - Les Galimènes) qu'il faut prévoir réaliser rapidement;

Le contournement sud devrait devenir route départementale D786, après déclassement de la section Le Minihiy / Le Val-André / centre-bourg.

