

Association Qualité de la Vie
19 rue du Gros Tertre
22370 Pléneuf Val-André

à

Monsieur le maire
31 rue de l'Hôtel de ville
22370 Pléneuf Val-André

Pléneuf Val-André le Lundi 29 août 2022

LRAR n° 1A 176 103 83423

Objet : Recours gracieux pour retrait de l'arrêté accordant un permis de construire *référéncé PC 02218622Q0005* portant autorisation de démolition du yacht club et des sanitaires, construction d'une capitainerie pour le port de plaisance de Dahouet et aménagement d'un parvis sur le terrain sis 4, rue des Salines – cadastré D1194.

Monsieur le maire,

Par la présente, nous avons l'honneur de formuler un recours gracieux, en vue du retrait de l'arrêté accordant le permis de construire cité en objet.

Exposé des faits.

Nous avons constaté l'affichage pour un permis de construire accordé le 5 juillet 2022 sur le bâtiment de l'association A3PVA accordé à la commune de Pléneuf Val-André. Ce panneau fait état d'un permis de démolition de bâtiment et construction d'une capitainerie. Ce bâtiment se composera de trois volumes principaux. Au rez-de-chaussée viendront s'installer les sanitaires incluant des espaces de douche, WC, buanderie... de l'autre côté de ce volume en partie sud du site et en relation directe avec le bassin s'installera les bureaux de la capitainerie ainsi que l'accueil touristique centralisant les informations à destination des usagers du port de plaisance. Au premier étage seront installées des salles de réunions de différentes tailles, qui permettront également d'accueillir de façon ponctuelle des événements. Ces espaces seront complétés d'une terrasse au sud qui complétera l'attractivité de la capitainerie.

Délais de recours.

Ce permis de construire a été délivré le 5 juillet 2022, le délai de recours gracieux expirera donc au plus tard le 5 septembre 2022.

Intérêts à agir.

Notre association pour la qualité de la vie (AVA) sise au 19 rue du Gros Tertre est agréée par la préfecture des Côtes d'Armor depuis le 6 septembre 1974 dans les domaines qui touchent à l'urbanisme, les sites, et les nuisances et depuis 1980 au titre du code de l'urbanisme

comme « association locale d'usagers ». L'agrément ne concerne que le territoire de la commune où l'association a son siège social et celui des communes limitrophes.

Moyens de forme et de fond

Historique.

De par son caractère d'abri naturel, il est permis de croire en une très grande ancienneté de ce port. Dès le début du XVI siècle des bateaux sont armés pour la grande pêche à Terre-Neuve et surtout en Islande.

Pendant ces années d'essor il fut construit en pourtour du bassin à marée et de la saline de nombreuses maisons d'armateurs, de négociants, de pêcheurs, des cafés, un moulin à marée (1821)...l'entrée du port était sécurisée par la présence d'un canon au niveau du corps de garde, l'ensemble sous la protection divine de Notre-Dame de la Garde.

En 1989 au niveau des salines fut creusé un bassin à flot permettant d'accueillir environ 313bateaux en plus des 185 places au niveau du bassin à échouage.

Dernièrement le Andrée -Yann, dernier chalutier coquillier a quitté le quai des Terre Neuvas pour rejoindre le port de Saint-Malo. Le port de Dahouet conserve toujours son statut de port de pêche.

Conclusion.

Cet historique permet d'affirmer que le port de Dahouet correspond à la définition du patrimoine maritime culturel. Cet héritage est constitué par des biens matériels (bâtiments, monuments, infrastructures portuaires, éléments flottants) et des biens immatériels (rites, qualifications techniques, esprit marin...)

Le port de Dahouet doit être classé en site portuaire d'intérêt patrimonial et respecter la Charte spécifique aux espaces portuaires disposant d'héritages maritimes historiques.

L'art L 321-1 du code de l'environnement précise que le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur.

L'art L 321- 2 concerne la protection des équilibres biologiques, la lutte contre l'érosion, la prévention des risques naturels liées à la submersion marine, **la prévention des sites et paysages et du patrimoine.**

Situation actuelle.

La limite minimum du port, autre que les bassins, doit être protégée. Elle doit comprendre : Notre- Dame de la Garde, le quai des Terre-Neuvas, la rue des Islandais, la rue du pont Neuf, la rue du Lest, la rue des Salines, le chemin du Bignon, le quai du Murier et une partie du chemin de la Sancier (pour partie).

Le but de cette protection patrimoniale n'est pas de figer le port dans un cocon mais de le faire évoluer tout en respectant les volumes et hauteurs des bâtiments aux alentours immédiats, privilégier l'harmonie du bâti et qu'il soit en adéquation avec le caractère historique du port. Il est en effet bien venu de remplacer les bâtiments actuels.

Nous avons déjà l'exemple du bâtiment des Salines, ne recommençons pas la même erreur. Ce nouveau projet est situé dans une zone clé, visible quasiment de tous points du port et dont l'architecture, le volume, la hauteur (9,30 m), la longueur (60 m), la couleur... ne sont pas en osmose avec le patrimoine existant. Ce projet ne doit pas être vu isolément mais dans un aménagement global du port. Au Val André certaines réalisations sont exemplaires par leur intégration (l'ex Grand Hôtel, les villas du spa...) prenons les en l'exemple.

Conclusion

L'article R 111-27 du code de l'urbanisme dispose que « Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, de l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ». Ce projet est contraire au code de l'urbanisme.

La concertation.

Il est nécessaire de prendre son temps pour chaque projet prévu dans ces espaces patrimoniaux et surtout s'éloigner des projets passe-partout trop souvent proposés par les élus. La Charte de concertation du 5 juillet 1996 doit être respectée dans son intégralité ainsi que la convention d'AARHUS du 23-25 juin 1998 traitant de l'accès à l'information et de la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

La concertation n'est pas de consulter uniquement des personnes acquises à la cause mais, par un dialogue constant, l'ensemble de la population. L'association l'AVA pourtant agréée par la Préfecture a été tenue à l'écart et s'est vue refuser dans un premier temps la consultation du permis de construire bien que celui-ci fût accordé et l'avis affiché. Il nous a été répondu que nous devons nous adresser à la CADA. Ces documents nous ont finalement été remis 16 jours plus tard après de nombreuses demandes auprès de monsieur le maire.

A aucun moment :

- Vous n'avez demandé la participation des citoyens à ce projet qui les concerne par une information la plus complète, l'écoute de leurs attentes ou de leurs craintes, l'échange et le débat.
- Vous n'avez cherché à améliorer le contenu du projet et facilité sa réalisation en y associant dès l'origine, aux côtés du maître d'ouvrage, le plus grand nombre d'acteurs concernés. Au contraire vous avez essayé de mettre ce dossier sous le coude.
- Vous n'avez démontré ce que pouvait apporter ce projet dans son contexte global, des conséquences prévisibles sur l'environnement, sur l'économie et établi un bilan coût-avantages.
- Vous n'avez étudié sérieusement des variantes possibles,
- Vous n'avez présenté comment sera suivi cette réalisation.

Vous avez ignoré que la concertation doit associer tous ceux qui veulent participer, élus, associations et particuliers. Nous pouvons considérer que cette concertation n'a pas eu lieu.

Le projet.

Ce projet est intitulé « **Capitainerie du port de Dahouet** », cela permet de construire à proximité immédiate de l'eau. En réalité ce bâtiment de 60 mètres de long, d'une hauteur de 9,30 mètres doit être considéré plutôt comme une salle multifonctions ... (l'aménagement intérieur n'a pas été joint au permis de construire sans doute un simple oubli). La capitainerie, les sanitaires, un

local pour le Yacht Club et l'A3PVA avec une salle de réunion commune peuvent être admises à proximité immédiate de l'eau mais en aucun cas une salle multifonctions telle que présentée.

Ce projet est prévu pour recevoir du public, le nombre de personnes n'est pas précisé. Il est prévu simplement 8 places de parking, cela est insuffisant au regard de la capacité d'accueil du bâtiment.

Après la réalisation du projet, des travaux d'aménagement seront nécessaires (terrassements, voirie, réseaux, aménagements paysagers, nouvelles places de parking...) une étude existe-t-elle ? Qui assumera la charge des travaux (Port ou commune) ?

Conclusion.

L'intitulé du projet « construction d'une capitainerie » est trompeur. Il s'agit plutôt de la construction d'une salle multifonctions ce qui n'est pas autorisé à proximité immédiate de l'eau.

Diverses questions posées par nos adhérents.

Quel est le phasage de ce chantier qui va impacter durablement le fonctionnement du restaurant l'Echouage, la propriétaire des chambres d'hôtes (les Muriers) et les riverains pour accéder à leur domicile. Quels sont les mesures compensatoires que vous avez prévues?

Comment comptez-vous rendre compatible le fonctionnement du chantier, avec celui du restaurant -- un parking dédié aux clients sera-t-il prévu -- l'accès des riverains à leur domicile -- fonctionnement des chambres d'hôtes...

Description de l'organisation du chantier (zone vie, stockage des matériels et matériaux, zone de stationnement et de nettoyage des engins de chantier et mesures prises pour éviter toute pollution).

Quelle est la méthode (pelle mécanique, pinces...) et engins utilisés pour la déconstruction des anciens bâtiments et comment sera assurée la gestion des déchets?

Ce secteur est situé en zone de submersion marine et en zone inondable. En cas de la montée des eaux toutes les fonctions du bâtiment seront-elles possibles sans impacter les riverains? (utilisation des sanitaires, arrivée de l'eau potable, l'évacuation des eaux usées, l'alimentation électrique...).

Le bâtiment sera-t-il sur pilotis ? En cas de réponse positive comment se fera la mise en place des pieux, par battage ou avec la technique du préforage utilisant la mise en place d'une chemise, forage de la roche, mise en place du pieu métallique et injection d'un coulis de scellement.

Qui est le propriétaire du terrain cadastré OD 1194 ? Quel est le zonage de cette parcelle et le règlement qui s'y rattache ?

Qui sera le propriétaire de ce bâtiment, sera-t-il chargé de son entretien et de son fonctionnement ? Les coûts ont-t-il fait l'objet d'une prévision?

A qui incombe le coût de ce projet ? Avons-nous des subventions ? Pouvez-vous fournir ces renseignements chiffrés?

Toutes ces interrogations ne devraient pas se poser au stade actuel de l'étude. Une concertation avec les Pléneuvien, les associations compétentes ... aurait pu permettre d'éditer un document au niveau de la commune répondant à toutes ces questions.

Conclusions.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus , l'AVA soulève l'illégalité de l'arrêté accordant le permis de construire qui a été délivré en méconnaissance des règles du code de l'urbanisme et de l'environnement et **demande le retrait de l'arrêté** accordant ce permis de construire référencé n° **PC 02218622Q0005**.

Nous vous prions, monsieur le maire, de croire en l'expression de nos sincères salutations.

Pour le président de l'AVA M. Paul Olivier Rault
Le vice-président M. Gilbert Kersanté