	<p>Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal</p> <p><i>Séance du 8 novembre 2018</i></p>
	<p>Compte-rendu</p>

<p>Département du Morbihan Arrondissement de Lorient</p> <p>Commune de Quéven</p> <p>Nombre de conseillers : En exercice : 29</p> <p>Présents : 25 Procurations : 4 Votants : 29</p>	<p>L'an deux mil dix-huit, le huit novembre, le Conseil Municipal de la commune de Quéven, dûment convoqué le trente et un octobre deux mil dix-huit, s'est réuni en session ordinaire, en Mairie, à vingt heures trente, sous la présidence de Marc Boutruche, Maire.</p> <p><u>Etaient présents</u> : Marc BOUTRUCHE, Céline OLIVIER, Benoît BERTRAND, Anne GUERDER, Sébastien DUHAMEL, Linda TONNERRE, Ludovic DINET, Myriam PIERRE, Jean-Louis DUGUE, Nicole NAOUR, Jean-Pierre ALLAIN, Pierrette PARA, Fabrice KLEIN, Patricia GUYONVARCH, Pierre-Emmanuel HERVE, Hélène LANTERNIER, Jean-Luc LE FLECHER, Evelyne LE LEZ, Mona PONTHER, Gérard LE VILAIN, Raymond BOYER, Marc COZILIS, Danielle LE MARRE, Dominique GUEGUEIN, Serge PICHON</p> <p><u>Absents excusés ayant donné pouvoir</u> : Thierry CHAMPION à Ludovic DINET, Micheline GARGAM à Pierrette PARA, Patrick LE PORHIEL à Marc COZILIS, Marie-Pierre PERHIRIN à Danielle LE MARRE.</p>
---	--

La séance est ouverte à 20 h 36.

Céline Olivier est désignée secrétaire de séance.

<p>Révision générale du Plan Local d'Urbanisme - Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)</p>	<p>Urbanisme</p>
--	-------------------------

Introduction du Maire :

M Le Maire indique que le PADD ne donnera lieu qu'à un débat, sans vote, conformément à l'article L.153-12 du Code de l'Urbanisme. Ce débat est primordial car il permettra à tous les élus de faire connaître leur avis sur le devenir de la commune.

Afin notamment de doter la commune d'un outil d'urbanisme traduisant le projet de territoire affiché par les élus et répondant aux dispositions législatives et locales les plus récentes, la révision du Plan Local d'Urbanisme a été engagée par délibération du 12 mai 2016.

C'est dans le cadre de cette démarche que les élus sont invités à débattre du PADD, étape charnière de l'élaboration du document d'urbanisme communal.

En effet, malgré la multitude d'éléments composant le PLU, le PADD est à envisager avec le plus grand intérêt. Son rôle est fondamental tant il définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune à l'horizon 2030 et constitue l'étape préalable à la phase réglementaire du PLU.

Il a fait l'objet d'une présentation lors d'une réunion publique organisée aux Arcs le 15 octobre dernier et a d'ores et déjà nourri quelques commentaires. Une exposition, avec un espace cahier dédié est proposée dans le hall de la Mairie, afin de permettre à chacun d'émettre hypothèses, idées et contestations.

Document simple et concis donnant une information claire aux Québécois et autres citoyens sur le projet territorial de la commune, le PADD n'est pas directement opposable aux permis de construire ou aux opérations d'aménagement. Ses objectifs le deviendront, lorsqu'ils auront été traduits dans le règlement écrit et graphique, et dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Il se doit donc d'exposer un projet politique adapté et répondant aux besoins et enjeux du territoire québécois ainsi qu'aux outils mobilisables par la collectivité.

M. Le Maire, après avoir succinctement expliqué l'objet et l'importance de ce Conseil Municipal, expose le déroulé de la soirée :

- projection d'un diaporama pendant la séance afin de reprendre les points essentiels du projet de PADD que les élus ont reçu avec leur convocation ;
- au terme de l'exposition de chaque axe, temps d'échanges entre les élus municipaux afin d'engager le débat à l'initiative de M. le Maire ;
- après chaque débat, présentation d'un nouvel axe par M. le Maire, jusqu'à ce que les trois axes du projet soient présentés et débattus.

Il est rappelé qu'aucun vote ne doit suivre le débat, le compte-rendu de la séance attestant du bon respect de la législation.

Axe I. Un territoire qui prend soin de ses habitants et de ses visiteurs

Cet axe s'articule autour de trois idées directrices :

- A/ Militer pour une ville « douce et proche »/ Promouvoir une ville agréable*
- B/ Poursuivre un développement maîtrisé et équilibré de l'habitat*
- C/ Promouvoir une mobilité pour tous*

Après avoir présenté cet axe, M. le Maire lance le débat :

Céline Olivier : Le PLU ne se limite pas à des logements, du réglementaire et des permis de construire. C'est un objectif d'aménagement du territoire sur du long terme. Il concerne plusieurs thématiques comme l'habitat et les déplacements doux. Le confort de vie se traduit aussi par un environnement, des paysages, des espaces publics, des structures d'accueil. Les thématiques sont transversales ; elles touchent différents domaines : les déchets, les transports, etc.

Monsieur le Maire : Je vais vous donner plusieurs exemples afin de vous inspirer :

Quand on parle d'une ville agréable, ça signifie par exemple : embellir les entrées de ville, requalifier les franges urbaines (les périphéries où on passe d'un bâti à un espace naturel sans qu'il n'y ait de traitement). Ne peut-on pas prévoir de les organiser, de les améliorer et les requalifier ? L'idée étant de faire des propositions, auxquelles les Québécois adhèreraient dans leur intérêt.

Un autre exemple : il faut renforcer les pôles de loisirs à destination des jeunes. On a commencé avec la mise en place d'un city stade en plein centre-ville là où d'autres communes les installent en périphérie limitant ainsi leur accessibilité. Cette décision répond à un objectif de PLU.

Quand on parle de favoriser les mobilités inter-quartiers : Croizamus, Kerlédanet, représentent des exemples à travers leurs aménagements, la réalisation de noues paysagères, etc. Mais il n'y a pas de connexion entre eux. Quand réfléchit-on à un plan d'ensemble pour que ces espaces se connectent, soient adaptées et accessibles ? Notre mission, dans un document d'urbanisme, est de mettre en place les outils qui nous permettent de le faire. Rendez-vous compte que ce n'est pas le tout d'avoir de grandes idées, concrètement comment les met-on en œuvre ?

Un autre exemple : assurer l'accès à des espaces de nature de proximité : il faut réfléchir à leur accessibilité. C'est tout ça qu'on définit.

Gérard Le Vilain : On parle de circulation à vélo. Ma question est la suivante : dans les rues de Quéven, comme dans la rue Jean Jaurès, une personne qui fait du vélo se sent-elle en sécurité en l'absence de couloir dédié aux cyclistes? Et y aura-t-il des parkings dédiés aux deux roues ? »

Monsieur le Maire : C'est une très bonne remarque. On est en plein dans le cœur du débat. On veut favoriser les mobilités, mais doit-on faire des voies dédiées ? Par exemple, la rue Jean Jaurès lors de sa conception a été réfléchie pour un partage donc normalement les gens devraient se sentir en sécurité.

Je pense que si nous arrivons à créer dans la ville une ambiance dans le respect du cycliste, les gens se sentiront en sécurité. La question se pose de savoir si la voie dédiée est en bord de voie ou déportée, complètement sécurisée comme par exemple le long d'une départementale ? Entre Quéven et Pont-Scorff, il est évident qu'une voie déportée et sécurisée est nécessaire.

Il est également important de sécuriser la circulation entre les pôles principaux : pôle habitat vers pôle collège, pôle médiathèque vers écoles, ... ; comme l'a fait le Triskell. Peut-être que demain, il sera nécessaire de réserver des emprises au sein de la ville sur des axes essentiels à travers un schéma directeur. Des voies pourront être dédiées uniquement aux piétons/vélos et d'autres où les vélos seront mélangés avec les voitures. Peut-être est-ce une très bonne idée d'avoir 2, 3 grands axes pour plus de sécurité ? C'est typiquement le débat du PADD.

Gérard Le Vilain : N'est-il pas nécessaire de rétrécir la largeur de la route ou de prévoir des circulations à sens unique sur certains axes ?

Monsieur le Maire : Oui, bien évidemment. Mais ce soir, nous n'allons pas débattre des outils et des méthodes. En revanche, c'est un problème auquel il faudra trouver des réponses. Il est pointé dans nos objectifs du PADD, donc on va le prévoir dans nos futures actions. On a, par exemple, indiqué qu'il est essentiel de favoriser les mobilités inter-quartiers. Il va falloir le prévoir, l'organiser mais techniquement ce n'est pas toujours possible. Par exemple, il va être difficile d'élargir la rue Jean Jaurès, sauf à retirer les stationnements mais les commerçants vont s'insurger. Là, on est dans le débat.

Marc Cozilis : Il n'est pas facile de rentrer dans ce débat car il s'agit de sujets complexes, très techniques. A Quéven, l'histoire a fait que l'habitat s'est développé de manière dispersée, étendue avec de grands terrains ; le logement social s'est plutôt implanté à Lorient, Hennebont, Lanester. A Quéven, il y a eu du logement social, mais en étalement. Cela présente un certain nombre d'inconvénients, mais aussi des avantages. La construction de la ville en ce sens est plutôt sympathique, avec des espaces verts, des jardins, des haies qu'on ne trouve pas forcément dans d'autres villes. Mais cela génère aussi des inconvénients. Par exemple, à Quéven, les gens ne vont pas vers les bus et les transports en commun, idem pour le vélo même si aujourd'hui se pose la question du coût du carburant. Il est plus compliqué pour les gens qui travaillent d'utiliser ces mobilités, d'autant que beaucoup de Quévenois travaillent à l'extérieur de la commune. L'utilisation de la voiture est une habitude. Je pense que l'arrivée du Triskell sur la commune est une bonne chose. Mais il est difficile de changer ses habitudes et de faire évoluer les mentalités.

Là-dessus, vient un autre document : le PLU, contraint lui-même par des documents supra-communaux, comme le SCoT qui fixe des objectifs, des contraintes et des lois, comme la loi Littoral. Cette loi s'applique à la commune de Quéven ; je pense que c'est une erreur sur Quéven car à partir de cette loi a été créée la notion de villages et de hameaux. A Quéven, il y a 6 ou 7 villages et des hameaux. La loi Littoral empêche pratiquement toute nouvelle construction dans ces villages, ce qui parfois est dommage. On doit tenir compte de l'ensemble de ces règles.

En même temps, je pense que c'est bien de concentrer l'habitat et de préserver les espaces naturels et agricoles qui sont nécessaires.

On est dans des problématiques très compliquées et le rôle des élus, à travers le PLU, est de donner des orientations qui ne sont pas toujours faciles à atteindre. Le PLU se fixe des objectifs qui ne sont pas toujours réalisés, mais c'est une bonne chose que d'avoir à les organiser.

Par ailleurs, concernant les avantages, la présence d'espaces naturels et notamment du Parc de Kerzec en centre-ville, constituent des atouts pour la commune. Quant à la création de voies douces, celles-ci ne sont

pas toujours techniquement réalisables ; la largeur des voies ne le permet pas toujours et l'acquisition de parcelles privées peut prendre du temps. La volonté d'en créer est un bon objectif.

Voilà les quelques idées que je voulais partager. J'ai l'avantage d'avoir participé aux travaux du comité de pilotage de révision du PLU. Ce sont des réflexions compliquées mais importantes, qui doivent être collectives et qui, à mon sens, ramènent à l'individu. Or, malheureusement, les gens ne retiennent que les possibilités de construction sur le territoire.

Monsieur le Maire : Merci pour cette intervention. Je vais rebondir sur 2 ou 3 points. Tout d'abord, tu as indiqué que le PADD était quelque chose de très technique alors que c'est exactement le contraire. Ta présentation évoquant le SCoT, la loi Littoral, ... est technique et constitue l'étape suivante dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme.

A cette étape du PADD, on a le droit de rêver et d'inventer la ville ; tout ce qui s'est passé avant ne nous retire pas le droit de concevoir et de l'imaginer autrement. Les particularités inhérentes à la commune que sont les grandes parcelles, les espaces verts, la nature, le triskell, etc, constituent sans doute les raisons pour lesquelles les habitants ont fait le choix de vivre à Quéven, mais le PADD n'a pas pour objectif de revenir sur ce qui a été réalisé ou pas. Le PADD nous donne l'opportunité d'imaginer la ville à l'horizon 2030 : préservation des espaces naturels, mise en valeur des végétaux, valorisation des entrées de ville, réalisation de pistes cyclables, cheminements doux, amélioration de l'accessibilité, les circulations inter-quartiers, hiérarchisation de la circulation, etc. Le PADD est un projet simple même si les termes employés peuvent paraître complexes. A travers les exemples cités, on se rend compte qu'il s'agit du quotidien de chacun et que des mesures concrètes vont être prises.

On peut se demander pourquoi les gens n'empruntent pas ou peu le bus à Quéven ?

Gérard Le Vilain : Ils n'ont pas pris l'habitude.

Monsieur le Maire : Non. C'est parce qu'un bon nombre de personnes habitent en périphérie, travaillent à l'extérieur de la commune et que l'accessibilité simple et rapide à la RN 165 entre en concurrence au réseau de transports en commun plus fastidieux et moins rapide. Il y a tout un travail à faire dans le cadre de la refonte des transports et c'est à nous d'écrire les choses afin de permettre son évolution. Si la création de parkings partagés et de parkings couverts pour les vélos se révèle être nécessaire pour encourager et faire évoluer les modes de déplacements, c'est notre rôle d'y contribuer.

A travers le PADD, on demande aux élus de réfléchir comment, en 2030, ils voient la ville, comment ils l'imaginent. Et le débat, ce soir, doit porter sur cette réflexion.

La question de savoir si c'est une bonne chose ou une mauvaise chose de construire en périphérie ne se pose pas car la loi nous l'interdit. Et l'histoire fait que si aujourd'hui, à Quéven, il y a des problèmes de transport, c'est parce qu'on a laissé construire à 3 km du centre-ville et que les besoins inhérents au vieillissement, n'ont pas été anticipés.

Néanmoins, dans 25 ans, les contraintes seront sans doute inversées. Cela fait des siècles que l'on migre de la ville vers les campagnes et inversement. Cette démarche est motivée par le marché économique.

Aujourd'hui, le choix de construire à Pont-Scorff ou à Brandérion est plus motivé par un choix de prix que par un choix de vie.

C'est la raison pour laquelle le PADD prévoit la mise en œuvre de logements abordables sur le marché dans le cœur urbain. Il s'agit de permettre d'accéder à la propriété au sein d'une commune mettant à la disposition de sa population une pluralité de services : structures scolaires, culturelles, transports, loisirs, ...

Gérard Vilain : Afin d'améliorer l'utilisation du Triskell et compte tenu de l'augmentation de l'essence, la gratuité du transport est-elle discutée à Lorient Agglomération ?

Monsieur le Maire : Ce n'est pas le débat du PADD mais effectivement il est question de multi-modalités et il n'est pas contestable que les transports ont un coût. Pour autant, je ne suis pas persuadé que la gratuité contribuerait à augmenter leur utilisation. De plus, cela représenterait 7 millions de recettes en moins pour une agglomération parfois en difficulté économiquement, comme l'ensemble des collectivités.

Cette suggestion trouvera peut-être sa place à l'ordre du jour dans quelques années. Aujourd'hui, je crois plus que c'est l'amélioration du service qui permettra de faire monter les gens dans le bus. La refonte transport doit permettre d'avoir des temps de trajet réduits, une proximité des services, des commerces.

Fabrice Klein : Tu a indiqués qu'on se donne un objectif de 9.400 habitants en 2030 ; un objectif pas très élevé mais sûrement raisonnable. Par rapport à la communauté d'agglomération, qu'en est-il ? Va-t-on prendre des habitants aux autres communes ? Ou est-ce l'évolution normale ?

Monsieur le Maire : Les documents supra-communaux que sont le SCoT et le PLH et qui s'imposent au PLU, expliquent cette évolution.

De 1999 à 2014, il y a eu une croissance de 0,26 %. Nous avons prévu un taux de croissance annuel de 0,53 % sur la période allant jusqu'en 2030, alors que la tendance est plutôt vers une diminution.

Il est important de comprendre que le taux de croissance annuel détermine le nombre de logements. Par conséquent, si un taux de croissance annuel faible est prévu, le besoin en logement sera faible, donc le nombre de constructions à réaliser moins important et la population ne pourra pas augmenter sur la commune. Il y a 3 facteurs dépendants les uns des autres qui sont le taux de croissance, le desserrement et le nombre d'habitants. Si une de ces perspectives chiffrées est modifiée, elle impacte les autres.

Notre objectif n'est pas d'atteindre les 9.400 habitants mais de se donner les moyens d'y arriver. Le SCoT qui définit les zones d'urbanisation préférentielles indique que la commune de Quéven doit apporter sa contribution pour accroître le nombre d'habitants sur le pays de Lorient. En effet, Quéven bénéficie du Triskell, de zones d'activités, de commerces et de services permettant d'accueillir de nouveaux habitants. Objectivement, pour ces raisons, il est plus judicieux d'agrandir la commune de Quéven que celle de Guidel pourtant très attractive, mais à 15 km de Lorient.

De plus, Quéven a une station d'épuration équivalent à 18.000 équivalents habitants. Il est donc évident qu'on ne va pas augmenter la population de Bubry ou Inguiniel où il serait nécessaire d'en construire une.

Néanmoins, l'objectif de 9.400 habitants reste un « objectif » à l'horizon 2030. Mais d'où viennent ces habitants ? Pas du solde naturel, car les décès sont plus importants que les naissances. Ils proviennent du solde migratoire et essentiellement du Morbihan. Les gens désertent les zones de la deuxième couronne du cœur de Bretagne pour se rapprocher des villes. Ce phénomène est lié au vieillissement de la population, aux études des enfants, etc. Il est évident que lorsque les villes seront surpeuplées, il se passera l'effet inverse comme à Paris actuellement.

L'idéal serait que l'on puisse faire venir des habitants des endroits surpeuplés où il n'est plus possible de construire de nouveaux logements à bas prix. On aurait alors des villes qui structurellement pourraient survivre. Je crois en un équilibre territorial mais je ne suis pas un économiste et pour avoir interrogé dans mon entourage des professionnels, ils n'ont pas la réponse non plus sur le format de ville idéale.

A Quéven, on assume le fait d'être une ville à la campagne. Mais quelle est sa dimension idéale ? Faut-il rester à 9.000 habitants, avoir un objectif de 12.000 habitants, voire 15.000 ? J'ai posé la question à un économiste qui m'a répondu que ce n'est pas tant la taille des choses que l'interconnexion entre elles. C'est-à-dire qu'il vaut mieux que Quéven reste dans son coin et en fasse de même mais avec une forte interaction plutôt qu'une fusion de deux communes pour des motivations uniquement économiques.

9.400 habitants, c'est peu mais on est plutôt dans le taux de croissance haut de Lorient Agglomération. Notre position, la qualité de nos services, de nos écoles dans lesquelles il reste de la place, justifient qu'on puisse accueillir de nouveaux habitants tout en conservant cette identité de ville à la campagne. Il ne faudrait pas que Quéven devienne un « quartier dortoir » de Lorient. J'aimerais idéalement créer à Quéven, une ambiance, un moment de vie sympa, afin d'attirer des Lorientais ou des habitants des communes voisines, le week-end à se promener, à participer à des manifestations. Créer une ville attractive est l'un des objectifs du PADD.

Marc Cozilis : Je reviens sur la question de la gratuité des transports suggérée par Gérard Le Vilain. Sur cette question, il faut être vigilant. La gratuité peut être attractive mais la gratuité n'existe pas vraiment. Si ce ne sont pas les utilisateurs qui payent, ce sont d'autres financements. Donc, ce sont des budgets supplémentaires.

L'agglomération de Lorient étant excentrée, ça complique les choses en termes de transports. Effectivement, le taux de remplissage des bus est difficile à atteindre par rapport à d'autres villes de même importance. Par contre la gratuité pour certaines catégories de personnes, pourquoi pas ?

Gérard Le Vilain : S'il ne s'agit que d'une question pécuniaire, nous pourrions envisager une étude et trouver où des économies peuvent être réalisées.

Jean-Pierre Alain : Je rebondis sur la thématique des transports. Sur la commune de Quéven, il y a peu d'abonnés et nous pouvons constater régulièrement que les bus ne sont pas remplis. J'ai soumis la proposition au gestionnaire de la CTRL de tester la gratuité pendant une période de 15 jours afin d'encourager à prendre le bus et inciter à modifier les habitudes de chacun d'entre nous.

Linda Tonnerre : M. le Maire a indiqué dans son introduction qu'on pouvait rêver en imaginant la commune à l'horizon 2030. J'aimerais donc partager mon point de vue en ce sens.

Je rêve d'une réappropriation de l'espace par les piétons. Or, on parle plus largement de constructions, de transports... les gens souhaitent du stationnement au pied des commerces. L'actualité fait état de « nos parkings, nos business ». Pas de parking, pas de commerce. Or des études démontrent le contraire. Cela se prépare, se co-construit.

Avant d'imaginer des scénarios sur l'emplacement des constructions, des voies, des chemins, il faudrait au préalable travailler sur les mentalités, l'évolution des habitudes. Il y a, en effet, de réels enjeux économiques, climatiques, de pollution. Beaucoup de grandes villes, aujourd'hui, travaillent sur la réappropriation des centres par les piétons. Je pense que des personnes qui marchent dans les zones piétonnes se réapproprient encore mieux leurs commerces, échangent entres-elles et se sentent en sécurité. C'était le moment utopique de la soirée !

Monsieur le Maire : Non ce n'est pas utopique ; c'est même une illustration plus excessive que ce qui est écrit dans le PADD. On a mis un peu moins de rêves dans l'écriture. Mais quand on exprime dans l'axe 1 « Prendre soin de ses habitants et de ses visiteurs », on est dans cet esprit d'évolution, de modification des habitudes. Quand il est question de hiérarchisation des espaces, on exprime cette volonté de réappropriation. Par exemple, la fermeture d'une portion de la rue Svob a fait l'objet de nombreuses contestations. Pour autant, on s'aperçoit aujourd'hui avec l'usage, que plus de personnes empruntent l'Allée des droits de l'homme, traversent en toute sécurité et notre objectif à terme est de créer à cet endroit une première nervure de déplacements doux. L'idée, à travers ces aménagements, est de donner du plaisir à la population, de l'amener à déambuler à pied, à s'approprier ces espaces. La clé de la réussite des politiques publiques menées est aussi de prendre en compte les usages.

Mona Ponthier : Dans les années 80, on a tellement fait la politique de la « bagnole » qu'il est difficile maintenant de s'en défaire. Moi-même, qui me déplaçait beaucoup à vélo à une époque, j'ai pris goût, avec le temps, à l'utilisation de la voiture. Il est difficile de revenir en arrière.

Monsieur le Maire : Effectivement, tu as raison, c'est très sociologique et très sociétale.

Ludovic Dinet : Ca a été aussi une impulsion des politiques d'aller vers le gasoil.

Monsieur le Maire : Il est vrai que la politique du gasoil a constitué une politique publique il y a 20 ans. Les politiques n'avaient pas encore conscience des enjeux. C'était une utopie comme l'a exprimé Linda.

Aujourd'hui, lorsque les gens se plaignent du pouvoir d'achat et du coût du gasoil, il ne faut pas oublier que la voiture en elle-même, son entretien, ..., ont un coût beaucoup plus important que celui du gasoil. Le culte de la voiture est sociologique. En effet, les gens aiment leur voiture.

Pierre-Emmanuel Hervé : Je pense que nous avons tous compris l'importance de faire évoluer nos comportements, mais on n'est pas mis devant notre obligation. Tant que nous n'aurons pas le choix, il sera difficile de faire évoluer les comportements. Demain, si on interdit la rue Jean-Jaurès à la circulation, je reste convaincu que ça ne dénaturera pas la fréquentation de cette rue ; cela densifiera peut-être même le nombre d'exposants dans le marché et apportera plus d'attractivité. Les commerçants ne s'en plaindront pas

nécessairement et il y aura autant, voire plus, de familles à y circuler à vélo avec les enfants le dimanche matin.

Monsieur le Maire : Je rebondis car là, on est en plein dans le PADD. Lors des comités de pilotage, ce sont des questions qui ont été soulevées et ont fait l'objet de débats. S'est posé la question de savoir jusqu'où on pouvait imposer et dans quelle mesure. Les membres de la commission se sont posés la question de savoir s'il fallait « faire la guerre à la voiture » et on a choisi de vous proposer une ambition de ville apaisée. Peut-être qu'on ne va pas assez loin mais on a considéré que c'était une étape nécessaire.

Quelle est l'étape avant de bouleverser les habitudes, par l'urbanisation et les contraintes ? Quelle est l'étape qui précède ? C'est celle où on fait un schéma directeur des déplacements actifs, on propose des semaines à vélo, lors des réfections de voies, on prévoit la sécurisation des vélos et des piétons.

Peut-être n'est-on pas aller assez fort, n'est-on pas allé assez loin ? Mais les contraintes de la rue Jean-Jaurès offrent peu de possibilités différentes. La rue Jean-Jaurès est une route départementale empruntée par des poids lourds qui n'ont pas de possibilité de la contourner qu'en passant par des quartiers d'habitat.

Il y a effectivement des études relatives à « nos parkings, nos business », études remises en cause par certains. Il existe des villes où les centres sont uniquement piétons mais si on prend l'exemple de Lorient, on ne peut pas affirmer que cela fonctionne.

Pierre-Emmanuel Hervé : Je reste convaincu que quelle que soit l'échelle de la ville, que ce soit Lorient ou Quéven, tant qu'on nous laisse la capacité d'aller en voiture, on va essayer. De même, tant que la généralisation du stationnement n'est pas payant, on va tous rechercher une place gratuite.

Il faudrait rééduquer les gens, imposer un mode de vie. A Quéven, si on fermait la rue Jean-Jaurès le dimanche, la question du stationnement ne se poserait plus ; cela inciterait à se déplacer à vélo. C'est une expérimentation qui pourrait être menée.

A chaque fois qu'on a voulu modifier le sens de circulation de certaines rues, cela a été mal reçu. Or, la rue de la Gare aujourd'hui, depuis son réaménagement, est beaucoup plus sécurisée et confortable qu'elle ne l'était. De manière générale, on est contre le changement dès qu'il est susceptible de bouleverser nos habitudes, mais nous sommes en capacité de nous adapter.

De la même manière, il est difficilement entendable qu'il n'y ait pas suffisamment de parking à Quéven. A proximité de la rue Jean-Jaurès, il y a de nombreuses zones de stationnements, mais il faut accepter de faire quelques pas à pieds.

Monsieur le Maire : Cette question relative au stationnement renvoie à un état d'esprit. Le fait d'avoir installé des panneaux indiquant les parkings et a fortiori obligeant les gens à marcher, fait évoluer les états d'esprit.

Ce PADD est là pour amorcer cette évolution. Les membres du comité de pilotage ne se sentaient pas, dans une ville comme Quéven où il n'y a pas de problème de circulation, de marquer le futur PLU par une démarche « no-voiture ». Je pense que ce n'est pas le combat de Quéven et cela est partagé unanimement par le comité. Peut-être n'est-on pas assez visionnaire, assez courageux dans l'impact ? Peut-être aurait-on dû contraindre un peu plus ? Mais j'ai l'impression qu'en faisant de Quéven une ville apaisée, un objectif prioritaire, qu'en réorganisant et réaménageant les axes principaux que sont les rues de la gare, la rue Jean-Jaurès, la rue Diény, l'Allée des Droits de l'Homme, la rue Svob, on contribuera à inciter les gens à se déplacer sans voiture.

Contraindre plus, aller plus loin, ... Ce sera l'étape suivante. Mais toutes ces questions se sont posées, ont fait l'objet de discussions, de débats, et c'est important. On a imaginé de faire évoluer les comportements de manière plus progressive, plus douce afin d'être plus en adéquation avec les pratiques, les attentes.

Pierre-Emmanuel Hervé : Regardons l'exemple de Ploemeur. Je ne vois pas plus d'attractivité à Ploemeur, par rapport à Quéven, pour y habiter. Pourtant, son attractivité le dimanche avec la présence du marché est indéniable. Ils se sont peut-être donné les moyens de le rendre attractif. En dehors du nombre d'exposants, ils ont mis en place un périmètre sécurisé.

Monsieur le Maire : A Quéven, concernant le marché, on a tout essayé et depuis plus de 30 ans. Mais il y a peut-être d'autres pistes à explorer, des tests peuvent être faits.

Pour revenir sur les transports, Quéven a encore besoin de ses voitures aujourd'hui mais j'espère que demain les voitures seront moins polluantes, rouleront moins vite, qu'il y aura des voitures partagées, des voitures

électriques partagées comme moyen alternatif et complémentaire au bus. C'est un raisonnement à l'horizon 2050, mais pourquoi pas ?

Linda Tonnerre: Je rebondis sur le fait qu'aujourd'hui il est difficile pour un grand nombre de lâcher sa voiture. Mais ce dont on parle avec Pierre-Emmanuel Hervé, n'est pas d'interdire l'utilisation de la voiture mais bien de définir une zone de piétonisation au centre-ville afin de le rendre plus agréable. Il ne s'agit pas de dire aux gens « vous n'avez plus le droit d'utiliser votre voiture ». Il s'agit d'une volonté du politique d'imposer, mais on est trop frileux. On parle climat, on est assez alarmiste mais on ne prend pas assez de décisions tranchées et rapides aujourd'hui. On est trop timide, on avance trop lentement. Il ne s'agit pas de tout révolutionner, mais je suis convaincue qu'il faut aller vers la piétonisation du centre. C'est juste du bon sens.

Pierre-Emmanuel Hervé : Je ne suis pas pour une piétonisation permanente. Je ne veux pas prendre mon vélo tous les jours non plus !

Fabrice Klein : Pourquoi fait-on un PADD ? Pourquoi Lorient agglomération n'est pas plus contraignante vis-à-vis des communes sur l'ensemble du territoire plutôt que de réfléchir à l'échelle de la commune ? Pourquoi l'Etat n'impose pas des surfaces à piétoniser ?

Monsieur le Maire : J'étais favorable à l'élaboration d'un PLUI, car je me sentais capable de défendre les intérêts de la commune au milieu d'un intérêt collectif. D'autres Maires pensent qu'ils ne préserveront leurs villes, leurs intérêts, que s'ils sont tout seul dans leur coin et qu'ils décident tout seul dans leur ville. Moi, je suis partisan de projets communs, partagés, collectifs. Une politique de déplacement sur tout le pays de Lorient aurait effectivement plus de sens que de le faire commune par commune.

Mais chaque commune n'a pas les mêmes priorités. Par exemple, Ploemeur qui a la possibilité de contourner sa ville et de piétoniser son centre ne le fait pas alors que la circulation est beaucoup moins lisible qu'à Quéven.

Pierre-Emmanuel Hervé : Je ne suis pas tout à fait d'accord avec toi quand tu dis que le schéma de la ville de Ploemeur est facile à contourner. Au contraire, il y a plusieurs sorties alors qu'à Quéven, il n'y en a que deux. Pourquoi aurait-on plus de difficultés à contourner le centre de Quéven que celui de Ploemeur ou de Guidel ?

Monsieur le Maire : C'est justement parce qu'il n'y a que deux accès, que c'est plus compliqué. De manière pérenne et pas uniquement le dimanche, c'est difficile.

Pierre-Emmanuel Hervé : Comment fonctionne les autres villes ? Ploemeur, le dimanche, ferme son centre et ça fonctionne. Je ne suis pas pour la piétonisation permanente du centre de Quéven, contrairement à Linda, mais uniquement le dimanche.

Monsieur le Maire : Ca va changer quoi à la vie des Quévenois de fermer la rue Jean-Jaurès le dimanche ? Je pense pas grand chose et je vous rappelle que le dynamisme d'une ville par le marché n'enrichit pas une commune sinon qu'en terme de notoriété. Ce n'est donc pas pour rien que Larmor, Ploemeur, Guidel ont leurs marchés. Ce sont les trois villes où il y a le plus de dynamisme, le plus d'habitants, des restaurants, ..., là où il y a le plus de vie le dimanche car nous allons tous sur le littoral.

Quéven doit profiter de ses atouts : la balade dans les espaces naturels le long du Scorff, le Ronquédo, le Parc de Kerzec et le Golf.

L'idée que je retiens est que nous ne sommes peut-être pas allés assez loin dans le PADD. Mais je ne suis pas pour fermer la ville à certains endroits de convivialité, de cœur urbain, pour un moment dans la journée, dans la semaine ou dans l'année, mais plutôt de façon pérenne. Je retiens l'idée de Linda de dire qu'il est temps de réfléchir à ce que la Place de Toulouse soit hermétique à toute circulation. Pourquoi pas ? On aurait alors un cœur de ville complètement apaisé. Mais fermer seulement de manière occasionnelle. C'est facile, on le fait déjà lors de manifestations.

Ca ne me dérange pas que les gens se promènent au Parc de Kerzec et aillent sur le marché de Guidel. Je ne vois pas l'utilité d'avoir un grand marché partout.

La commission et les élus n'ont peut-être pas mis assez en exergue le projet lié à la circulation, aux pratiques et surtout de la place de la voiture.

Benoit Bertrand : Je m'interroge sur l'habitat. On parle de développement maîtrisé, de favoriser la mutation de logements neufs et de qualité. Ne manque-t-il pas la notion de logement adapté ?

Monsieur le Maire : Une partie de la réponse se trouve dans la notion de ville compacte c'est-à-dire dans l'objectif d'adaptation des logements aux nouveaux besoins.

Dans le cadre du PLH, cette question est très clairement posée c'est-à-dire on se pose la question de savoir où on construit des T4, T5, car aujourd'hui beaucoup de ces logements sont vacants. A Quéven, on n'en construit pas assez. Les T4, T5 non occupés se trouvent dans les quartiers prioritaires d'Hennebont, Lorient, Lanester et personne ne veut y aller. Économiquement, ils représentent un coût de construction plus élevé. Ça pose un problème d'autant qu'on vient plus facilement à Quéven pour habiter dans un T4.

Par ailleurs, il est spécifié dans le PLH que les aides à la pierre reviendraient aux bailleurs sociaux lorsque qu'une rénovation thermique et une rénovation d'accessibilité seraient mises en œuvre. De plus, il est utile de préciser que le logement social peut s'adapter par des aménagements spécifiques permettant par exemple l'ajout d'un couchage supplémentaire.

Céline Olivier : J'ajoute qu'est indiquée dans le PADD, la mise sur le marché d'une offre de logements plurielle et abordable. C'est aussi l'idée de logements adaptés qui est abordée à travers cette notion.

Gérard Le Vilain : Je m'interpelle sur le nombre de grands logements sous-occupés aujourd'hui !

Monsieur le Maire : A Quéven, il y a 78 % de résidences principales. On a une offre de petits logements négligeable, trop faible.

L'idée développée dans le PADD est d'apporter un équilibre c'est-à-dire d'offrir la possibilité de se loger à chaque étape de vie. C'est pourquoi disposer en centre-ville d'une offre de logements de type T2, T3 permettrait à des personnes vieillissantes ayant toujours vécues sur la commune d'y rester et de se rapprocher des commerces, des services tout en préservant leurs habitudes de vie. Ces grands logements feront alors ensuite l'objet d'acquisition par de jeunes couples avec enfants qui n'auront peut-être pas la possibilité d'acheter du neuf ou de construire, car on aura limité les extensions urbaines et donc l'offre.

Les logements anciens trouveront alors des acquéreurs et seront remis aux normes. Il s'agit d'un des objectifs développés dans le PADD.

Axe II. Un territoire dynamique au cœur du Pays de Lorient

Cet axe s'articule autour de trois idées directrices :

A/ Offrir les conditions d'un essor économique profitable à tous

B/ Pérenniser les activités agricoles

C/ Mettre à profit les richesses naturelles comme support récréatif et touristique

Après avoir présenté cet axe, M. le Maire lance le débat.

Myriam Pierre : J'ai une remarque relative au site du Golf. En effet, indiquer que le Golf constitue un espace agro-naturel est une erreur ! C'est vert, mais ce n'est pas vraiment "vert", car c'est traité ! Lorient Agglomération impose de passer aux 0 phyto et le Golf ne le respecte pas. De plus, l'eau des deux étangs situés sur le golf sert pour l'arrosage des pelouses. Ce n'est pas très écolo !

Monsieur le Maire : Le Golf n'est pas un espace agro-naturel mais un espace naturel. Arrêtons d'être hypocrites et de croire qu'il est possible d'avoir naturellement des pelouses sans mauvaise herbe, sans trèfle, ... , alors qu'elles se situent à proximité directe d'espaces agricoles traités. Cela me paraît complètement impossible.

Je vous propose de conserver cette remarque pour l'axe 3 relatif à l'environnement et de revenir sur la thématique exposée concernant le développement économique et touristique. L'activité du Golf, sur la commune de Quéven, y est abordée. Je précise que la nouvelle DSP, signée par l'agglomération et la commune,

indique dans le cahier des charges l'utilisation de zéro phyto. Pour autant, le gestionnaire du Golf m'a précisé que c'était impossible.

Par ailleurs, les étangs existent depuis 40 ans et les nouvelles normes relatives à la loi sur l'eau envisagent de retirer les étangs là où la nature a eu le temps de se réorganiser et reprendre ses droits. Cela permettra de recréer des ruisseaux tout en prévoyant l'installation de bassins d'eau à proximité, pour un coût d'environ 600.000 €.

Je vous rappelle aussi que l'agglo a une charte environnementale et que les politiques menées sont incitatives.

Si j'ai dit tout à l'heure que le Golf était un espace agro naturel, je me suis trompé. Je voulais dire que la commune avait la chance d'avoir un Golf sur son territoire en tant que réservoir biologique notamment.

Pour revenir sur la thématique du dynamisme économique, dans le PADD, on a engagé la Croix du Mourillon comme zone d'activité. Qu'en pensez-vous ? C'est un débat qui dure depuis 20 ans. A-t-on raison de l'intégrer dans notre projet ?

Dominique Guéguen : Mon regret dans l'aménagement de cette nouvelle zone est de s'interdire l'implantation de tout commerce. Je pense que certains commerces auraient pu trouver leur place en complémentarité de Leroy Merlin.

Marc Cozilis : Pour poursuivre sur la thématique de l'enjeu économique, je voudrais rebondir sur les propos de Dominique Guéguen. L'entrée ouest de la commune constitue un axe important, essentiel et il est dommageable que l'activité économique se soit implantée sur l'autre rive, aux abords de Lorient et Lanester. De plus, je ne partage pas l'idée que soit privilégiée uniquement l'activité industrielle au sein de cette nouvelle zone. Aujourd'hui, rien ne se passe sur ce secteur. C'est dommage car il s'agit d'un secteur stratégique.

Ce débat d'implantation du commerce en périphérie a eu lieu il y a quelques années, notamment pour l'implantation du centre Leclerc. Débat aujourd'hui abandonné ; le centre Leclerc s'est implanté au centre-ville et il n'a pas dévitalisé les activités commerçantes de la rue Jean-Jaurès.

C'est pourquoi, je pense que du commerce dans la zone du Mourillon ne serait pas préjudiciable. Ce n'est pas un point de vue partagé mais je continue à le défendre.

Sébastien Duhamel : Industrielle ou commerciale, il est nécessaire qu'une zone voit le jour afin de répondre à une demande, mais on perd trop de temps.

Monsieur le Maire : On ne peut pas, dans un PADD, dire tout et son contraire. On ne peut pas exprimer la fierté d'avoir un Leclerc en centre-ville vecteur du dynamisme commercial et commerçant et imaginer accepter une zone commerciale, même non alimentaire en périphérie de ville.

Je suis étonné que vous ne soyez pas encore convaincu aujourd'hui. Si le dossier n'a pas avancé, c'est à cause de vous, car vous avez été en contradiction avec les intentions du SCoT.

L'implantation de commerces dans la zone fragiliserait l'existant au sein-même de la commune mais aussi à Keryado qui se paupériserait. Cela n'entraînerait qu'un transfert de pseudo richesse de Keryado vers Quéven et ça ne répond pas aux enjeux économiques sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Notre PADD a pour objectif d'attirer des habitants à Quéven, faisant l'acquisition de maisons anciennes à réhabiliter, travaillant au Mourillon, et de leur permettre de rejoindre le week-end, grâce aux transports en commun, la zone commerciale de Kerulvé pour faire leurs courses s'ils le souhaitent. D'autant que cette accessibilité existe déjà.

Planter du commerce en périphérie représente un danger pour le dynamisme des centres-villes. Saint-Brieuc dont le centre vole en éclat depuis 4, 5 ans en est un exemple.

Par conséquent, à ce jour, la destination de la zone étant actée, si elle ne voit pas le jour en tant que telle, elle doit rester productive à destination des agriculteurs.

Pour finir, je vous rappelle que c'est un portage de Lorient Agglo, qu'une procédure de déclaration d'utilité publique a été engagée ; une procédure longue d'environ 2 ans et demi qui s'est soldée par un avis défavorable du commissaire enquêteur.

Norbert Métairie s'est engagé, suite à cet avis, à travers le SCoT, à flécher cette zone en tant que zone d'activité utile et importante pour le territoire et à demander aux élus Quévenois de partager cette ambition et de l'intégrer dans le PLU.

Même si les méthodes de travail, les concertations avec les agriculteurs ne sont pas satisfaisantes, je ne suis que le Maire de Quéven et je pense que la procédure n'a jamais été aussi avancée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Je voudrais ajouter également qu'il est préférable que la zone d'activité ne pas soit commerciale en raison du trafic routier, le doublement du pont serait alors indispensable. Alors qu'avec une zone d'activité industrielle, économique, et artisanale, les temps de travail en 2/8 et en 3/8 n'entraîneront pas de perturbation sur le trafic. Je pense que les conseillers communautaires, au nombre de 66, font le bon choix collectif.

Dominique Guéguen : Tu as fait un très bon plaidoyer, mais j'ai le droit de ne pas partager ton avis. Si un restaurant ouvrier souhaite s'installer dans la future zone, il ne le pourra pas. Les gens travaillant dans la zone ne pourront donc pas manger sur place.

Monsieur le Maire : C'est parfait ! Il y a déjà deux restaurants dans la zone. Le restaurant « La pause » dont vous avez délivré le permis, s'est installé à cet endroit en vue de l'émergence de la future zone économique. Permettre l'installation de nouveaux restaurants engendrerait une concurrence inutile. A proximité de Quéven, on a accès à tous les commerces facilement, sans nécessairement avoir à emprunter son véhicule.

De plus, il existe des études dont celle de M. Nestou, qui a un bureau d'études en gestion commerciale et qui accompagne l'agglo dans sa démarche commerciale, indiquant, dans un livre qu'il a écrit sans parti pris, que ce modèle économique ne fonctionne plus pour les collectivités et les centres-bourgs. »

Marc Cozilis : On a le droit d'avoir un avis différent. Il est vrai que les élus communautaires tiennent une position qui n'était pas celle-ci il y a quelques années.

Je pense qu'au regard de la superficie de cette zone on pourrait permettre des activités complémentaires non alimentaires, mais autres qu'industrielles et artisanales, sans créer nécessairement de concurrence à celles existantes.

Je pense que des personnes seraient aujourd'hui intéressées ; ça fait encore l'objet de discussions aujourd'hui et c'est un avis que je partage. J'en ai le droit. Or, aujourd'hui, rien ne se passe, tout est bloqué.

Monsieur le Maire : Je ne mets pas en cause le fait qu'il y a quelques années on n'avait pas les raisons de se poser ces questions mais on s'est rendu compte que ce modèle économique tue les centres-villes.

Pourquoi y-a-t-il un plan Etat-Région de revitalisation des centres-villes proposant aux collectivités des milliers d'euros ? Ca vient de qui, de quoi ? de l'installation des zones commerciales de périphérie.

De plus, l'expérience sur le territoire indique qu'on ne peut pas mixer les zones ; les commerçants ayant du mal à avoir une vitrine d'où les panneaux sauvages installés en bordure de voie publique contre lesquelles on fait la guerre. Je ne critique pas les choix faits il y a 15 ans mais je souhaite vous convaincre que ce schéma ne fonctionne plus. Il tue les centres-villes. Et cette réflexion est partagée par les villes voisines comme Ploemeur ou Lanester. Ce qu'il faut décider dans le cadre du PADD, c'est renforcer la possibilité d'étendre notre attractivité économique par le développement d'une zone d'activités.

Jean-Pierre Allain : Zone industrielle ou zone commerciale, il est essentiel de regarder les chiffres.

La vacance commerciale sur le pays de Lorient est très importante. La création d'une nouvelle zone entraînerait la perte de l'autre et tuerait les centres-villes. C'est un constat.

De plus, nous avons de la demande d'entreprises industrielles et artisanales pour du foncier.

Ensuite la valeur ajoutée d'une zone d'activité industrielle et artisanale est considérable par rapport à une zone commerciale notamment en termes d'emplois créés.

Benoit Bertrand : La demande se justifie aussi par rapport à l'emplacement de la zone située sur un axe majeur du territoire de l'agglo et de la commune ainsi que la proximité avec la 4 voies.

Marc Cozilis : Je souhaite ajouter quelques mots concernant le site du Mentec. Il est regrettable que ce site appartenant au Ministère des armées, se trouve dans un état d'abandon ; que le Conseil Départemental, comme la ville de Lorient et Lorient Agglo s'y désintéressent alors qu'il constitue une chance, une richesse pour le territoire.

Je pense que ce site devrait être rendu à la nature. Maintenir des activités économiques sur ce site semble compliqué, mais il pourrait être mis en valeur par des cheminements doux le reliant à Quéven et à Lorient. Je crois que c'est une richesse pour l'ensemble du territoire et qu'il s'agit d'un enjeu fort pour l'avenir.

Monsieur le Maire : Quéven n'a pas les moyens de gérer seule ce site mais la question se pose évidemment de son devenir. On a une proposition du Conservatoire du Littoral. Effectivement, le Département n'est pas intéressé ; Lorient agglo n'y voit pas d'intérêt pour le moment et il n'y a pas beaucoup de volonté à Caudan de reconquérir une partie du Scorff. On a une demande d'un centre de recherches compétent en tests balistiques, mais celle-ci doit être étudiée. Ce site sera très probablement voué à une reconquête naturelle. Dans le PADD, il est fléché car on pense que c'est un espace important pour la commune.

Axe III. Un territoire acteur de l'environnement

Cet axe s'articule autour de deux idées directrices :

A/ Garantir la préservation de la biodiversité et la qualité des paysages

B/ Réduire l'empreinte écologique de la commune

Après avoir présenté ce dernier axe M. Le Maire lance le débat.

Myriam Pierre : Je reviens sur le sujet Golf. Il est inacceptable que celui-ci consomme des ressources en eau naturelle. On a augmenté le prix de l'eau pour toutes les entreprises fortement consommatrices à proximité, telles que « Minerve » et pas au golf !

Monsieur le Maire : Je vous rappelle que jusqu'en 2014, les étangs du golf étaient alimentés par les eaux de rejet de Minerve. On peut effectivement critiquer le golf mais au regard de la fermeture de l'entreprise Minerve, on peut aussi se laisser le temps de trouver une solution alternative. Lorient Agglo y travaille. L'eau provient forcément de la nature. Ce qui est gênant, c'est que lorsqu'elle est traitée cela représente un coût plus important. Si on puise dans les nappes ou zones d'infiltration pour l'arrosage du revêtement enherbé du golf et qu'elle retourne dans les nappes, ce n'est peut-être pas très grave.

Linda Tonnerre : Sauf qu'elle contient alors des pesticides.

Monsieur le Maire : Mais non, il n'y pas de pesticide partout sur le golf, ce n'est pas vrai. Il ne pollue pas plus que 95 % des agriculteurs.

Myriam Pierre et Linda Tonnerre : Nous ne sommes pas d'accord avec ces propos.

Monsieur le Maire : Sur le golf, il y a des endroits traités et d'autres qui ne le sont pas. Il n'est pas possible d'affirmer de manière générale que le golf pollue. Ce que vous affirmez n'est pas vérifié.

De la même manière, tous les agriculteurs ne produisent pas du bio. De plus, je vous rappelle que jusqu'en 2014, le golf était alimenté par les eaux de Minerve rejetées à une température de 27 degrés qui tuaient toute la biodiversité.

Le PADD n'est pas le moment de s'insurger alors qu'on va encourager les réductions des consommations d'eau.

Dominique Guéguen : Y-a-t-il des bâtiments repérés qui pourraient accueillir des panneaux photovoltaïques ?

Monsieur le Maire : L'Agglo s'est dotée d'un nouvel outil permettant de cartographier rapidement les surfaces de toit potentielles et leurs orientations.

Pour autant, un problème se pose : le photovoltaïque directement réinjecté dans le circuit est beaucoup moins rentable. En revanche, le système qui se déploie actuellement est l'autoconsommation. L'idée est donc de trouver les bâtiments qui consomment un certain niveau d'énergie constante afin que des panneaux photovoltaïques adaptés par leur surface permettent l'autoconsommation. Actuellement, une étude est menée avec Morbihan Énergie pour une installation sur le toit de la mairie, les ombrières du collège, autour du stade de foot, sur l'école Anatole France, les Arcs et la salle de kerlébert.

J'incite aussi quelques entreprises à le faire et Lorient Agglo prévoit dans la future zone d'activités un cahier des charges avec des obligations de production d'énergie.

Je ne comprends pas qu'un magasin comme Leclerc n'engage pas cette démarche ; je n'ai pas eu de réponse.

Intervention d'Hélène Lanternier : le Centre Leclerc de Concarneau a des panneaux photovoltaïques sur le toit du parking couvert.

Monsieur le Maire : Je pense que cela va se développer. Il y a aussi le plan climat énergie qui oblige les collectivités à augmenter leur production d'énergie renouvelable à l'horizon 2050, donc il est temps d'engager des actions.

Gérard Le Vilain : Il faut à peu près 15 ans pour amortir des panneaux photovoltaïques mais est-ce réellement rentable pour des particuliers ?

Monsieur le Maire : Dans le PADD, il est question de favoriser et d'encourager la puissance publique à intervenir. Lorsque tu parles de rentabilité à 15 ans, c'est en termes de revente, mais aujourd'hui le prix de la revente et le contrat proposé par EDF n'est pas rentable.

En revanche, une collectivité qui fait de l'autoconsommation, et qui, à facture égale, a des panneaux photovoltaïques pour le même montant, c'est déjà plus rentable. Si ces panneaux ont une durée de vie de 40 ans, au lieu des 15 ans, c'est déjà plus intéressant, même si les statistiques prévoient un taux de rendement passant de 87 % à 65 %.

Dans 20 ans, ceux qui auront installé des panneaux, dans un contexte où l'électricité augmente en raison des diminutions des consommations liées notamment aux obligations induites par la RT 2012, auront réalisé un bon investissement.

Aujourd'hui, le marché s'est à peu près professionnalisé et structuré. Je pense qu'à l'avenir le panneau va être moins cher et on va retrouver des capacités dans l'autoconsommation. Mais il ne faut pas perdre de vue que nous sommes dans la phase du PADD ; il n'est pas question de critiquer le passé, de le remettre en cause, mais au contraire de se projeter dans l'avenir et de mettre en place les outils qui permettent d'améliorer la situation actuelle en se donnant des objectifs.

Linda Tonnerre : Je voudrais revenir sur le golf, car il s'agit d'un des sports qui est le plus polluant, le 4^{ème} après le ski et les sports mécaniques. Je pense qu'il faut non seulement pointer du doigt mais aussi apporter des solutions.

Le golf va devenir un problème en raison des pesticides utilisés, pour la consommation d'eau. On va se trouver dans des périodes de sécheresse beaucoup plus longues à l'avenir et où va-t-on aller chercher l'eau ? Donc posons-nous les bonnes questions et soyons responsables dès aujourd'hui. Pourquoi ne pas les accompagner dans l'absence d'utilisation de pesticides ? Je pense que c'est possible. Il faut aussi savoir qu'un parcours standard d'un golf représente une consommation annuelle d'eau équivalente à une commune de 7.000 habitants. Ce n'est pas négligeable.

Il est vrai que ça ne sert à rien de diaboliser, le golf existe, c'est une activité mais les accompagner sérieusement est une nécessité d'autant qu'il existe des solutions.

Benoît Bertrand : Est-ce que la commune ne pourrait pas être acteur de bonnes pratiques des particuliers et des entreprises en mettant en valeur ces dernières par la mise en place d'un concours par exemple à l'instar du concours des maisons fleuries ? Cela permettrait de montrer que les choses bougent, évoluent et accélérer le mouvement.

Monsieur le Maire : C'est certain et probablement que nous ne communiquons pas assez car des actions sont déjà mises en place.

Exemple:

- lors de la semaine du développement durable, les portes des services techniques sont ouvertes au public afin de sensibiliser au désherbage zéro phyto
- la foire aux arbres initiée à de bonnes pratiques à travers des ateliers
- ALOEN participe activement sur le terrain à sensibiliser, propose des tests d'évaluation des consommations des bâtiments et propose des solutions pour moins consommer. Elle réalise aussi des tests pour détecter le radon chez les particuliers
- Lorient Agglo réalise des tests de pollution de l'air par rapport à la RN 165, ...

Donc, il existe d'ores et déjà des choses pour sensibiliser, mais aujourd'hui, on n'impose pas plus.
Pour revenir sur le golf, et sur les bonnes pratiques, lorsque d'un côté, on a Lorient Agglo qui est persuadée que l'objectif de zéro phyto sera atteint et que le gestionnaire du golf, de l'autre côté, est persuadé de ne pas y parvenir, c'est compliqué ...
Si on veut mener une politique publique forte et engageante, il faut aussi se donner les moyens d'y arriver. C'est ce qui est développé dans le PADD. Peut-être pas de manière suffisamment forte et engageante au regard de vos commentaires, mais c'est aussi à nous tous, à travers des projets d'aménagement, d'être plus incitatifs, plus drastiques.

Benoit Bertrand : Montrer qu'il existe de bonnes pratiques est intéressant, mais il serait bien de mettre en valeur ceux qui les mettent en œuvre dans le quotidien.

Céline Olivier : Pour revenir sur les panneaux photovoltaïques, Gérard posait la question de savoir que peut faire la collectivité pour le particulier qui les installe, notamment par rapport aux dérives avec certains installateurs. Il serait peut-être possible d'aller plus loin dans le PADD qui indique « encourager la production d'énergie renouvelable ». Effectivement, on peut encourager mais concrètement, il faudrait le traduire par une mise en œuvre plus souple en termes réglementaires, de la même manière pour les isolations thermiques par l'extérieur. Les cuves de récupération d'eaux pluviales pourraient aussi être généralisées dans les opérations de lotissement public ou privé.

Monsieur le Maire : Vous avez compris, à travers l'intervention de Céline Olivier, que l'ensemble des orientations du PADD va être traduit réglementairement.

Cela explique peut-être le manque de vigueur que vous avez ressenti dans nos intentions dans le document du PADD présenté, comme par exemple l'incitation à l'environnement. Mais, il ne faut pas négliger le fait que les contraintes que nous allons imposer peuvent avoir des coûts supplémentaires pour les particuliers.

Par exemple, Lorient Agglo nous a proposé d'imposer réglementairement l'installation de panneaux photovoltaïques sur les nouvelles constructions. Il faut être vigilant sur ce qu'on exige car cela peut faire fuir les gens. Il faut faire véritablement attention à ce qu'on écrit dans le PADD, car la traduction réglementaire devra lui être fidèle.

Gérard Le Vilain : Je trouve la réunion de ce soir très intéressante. J'aimerais ajouter un commentaire relatif à la taxe sur le Diesel. Je vais prendre plusieurs exemples : à l'échelon européen, l'Allemagne supprime ses centrales nucléaires ; un navigateur témoignait qu'un bateau transportant des containers pollue plus à lui seul que 5.000 voitures ; quand je vois tout ce gaspillage, ça m'énerve. Finalement, celui qui pollue le moins, c'est celui qui a le moins d'argent ...

Linda Tonnerre : Je peux comprendre que ça t'énerve et c'est la raison pour laquelle à l'échelle d'une commune, en tant qu'élus, nous avons la responsabilité de nous poser ces questions et d'alerter les élus à l'échelle nationale.

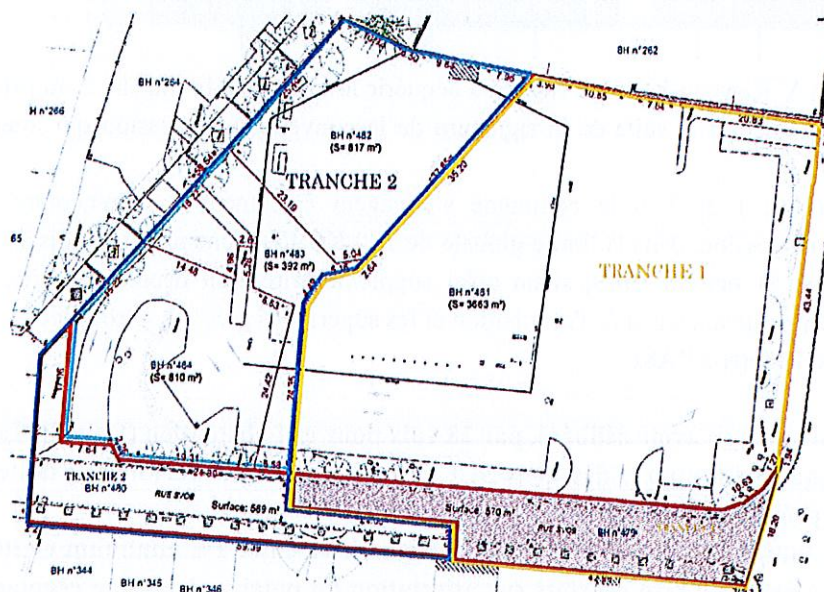
Monsieur le Maire : Pensez-vous, après une amorce un peu timide qu'il y a eu un vrai débat sur l'avenir de la ville de Quéven ? J'ai apprécié que l'on puisse discuter fermement et franchement et je pense que l'on peut prendre acte que le débat a eu lieu.

Ilot Diény	Urbanisme
-------------------	------------------

La commune de Quéven et l'EPFB ont accepté de vendre, le 17 novembre 2017, sous diverses conditions suspensives à la Société KEWENN PARK, Société Civile de Construction Vente (SCCV), constituée entre PIERREVAL INGENIERIE (50%) et ILO PROMOTION (50%), les terrains cadastrés BH 263, BH 478 et une partie de la rue Svob, pour la réalisation d'une opération entrant dans le cadre d'un appel d'offre lancé par la ville de Quéven en vue d'aménager le centre-ville.

L'opération globale doit être réalisée en deux tranches successives :

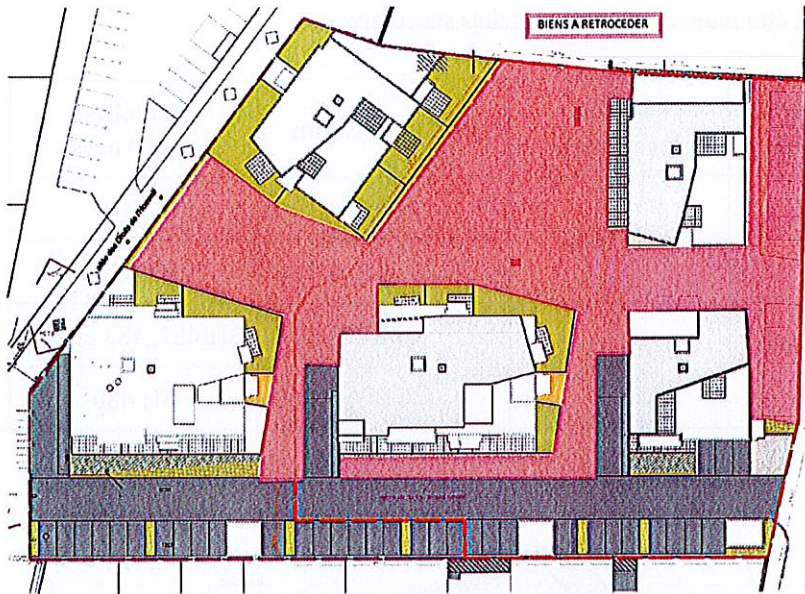
	Bâtiments concernés	Nombre logements	Prix acquisition	Parcelles concernées	Superficies
Tranche 1	Bâtiments A, B et C	14+14+26	400.000,00 €	BH 481	3663 m ²
			0,71 €	BH 479	570 m ²
Tranche 2	Bâtiments D et E	21+14	520.000,00 €	BH 482, 483 et 484	2019 m ²
			0,29 €	BH 480	589 m ²



La SCCV Kewenn Park est sur le point d'acquiescer les parcelles BH 481 et BH 479 constituant l'assiette de la tranche 1 au prix convenu de 400 000,71 €.

La commercialisation de la tranche 2, réalisée par une seconde SCCV dénommée Kewenn Park 2, également constituée entre PIERREVAL INGENIERIE (50%) et ILO PROMOTION (50%), est en cours depuis fin septembre pour le bâtiment D (21 logements). Le bâtiment E (14 logements) est à la commercialisation depuis début novembre.

Au regard de l'évolution des coûts actuels de la construction et des marchés afférents aux travaux, ainsi que des frais financiers engendrés par les délais de vente augmentés liés à la fin du dispositif Pinel, la commune s'engage à racheter les 14 parkings publics en façade de la rue Dieny (Tranche 1) et les espaces verts communs (Tranche 1 et 2). Ils sont destinés à être rétrocédés, au prix de 200.000 € TTC maximum; ce prix pourra être diminué au regard du coût final de l'opération. Une convention de cession entre la commune et les deux SCCV va reprendre ces modalités.



En contrepartie, la SCCV Kewenn Park 2 s'engage à acquérir le terrain de la tranche 2 au prix convenu de 520.000,29 €, immédiatement à la suite de la signature de la convention de cession qui interviendrait fin novembre 2018.

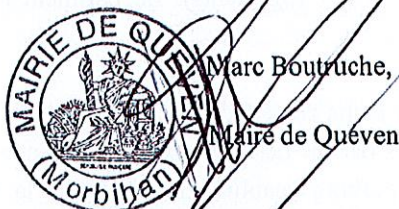
Les SCCV Kewenn Park 1 et 2 et la commune s'engagent également à se rencontrer pour arrêter définitivement le prix de cession, dans la limite globale de 200 K€ TTC, une première fois au 30 juin 2019, et une seconde fois au 31 octobre 2019, si un délai supplémentaire était décidé. Ensuite, la commune délibérera pour valider le montant exact de l'acquisition et les superficies précises rétrocédées.

La commune doit aussi adhérer à l'ASL.

Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, par 28 voix pour et 1 abstention (Danielle Le Marre) :

- Autorise l'acquisition, auprès des deux SCCV, des 14 places de parkings et des espaces verts, selon le plan prévisionnel ci-dessus.
- Approuve la fourchette du prix d'acquisition comprise entre 1 € minimum et 200.000 € TTC maximum. Le prix réel sera constaté sur attestation du notaire chargé de régulariser les actes VEFA.
- Autorise M. le Maire à signer tout document afférent.
- Approuve l'adhésion de la commune à l'ASL dont l'objet est de générer les relations inter-volumes de cet ensemble immobilier.

La séance est levée à 00 h 01.



Marc Boutruche,
Maire de Quéven

Les annexes sont consultables à la direction générale aux heures d'ouverture de la Mairie.