



VIVE LA FORET ASSOCIATION LOI 1901 N° 4/02099

déclarée en préfecture le 30 août 1989. Parution J.O. le 04.10.89

AGREEE pour le département de la Gironde

par ARRETE PREFECTORAL DU 22 DECEMBRE 1994

siège social : Mairie de Lacanau

ADRESSE POSTALE : VLF – 2, place des Tilleuls 33000 Bordeaux

☎ / FAX 09.72.61.36.87. – Email : VLF@viveforet.org Site : <http://www.viveforet.org>

ENQUÊTE PUBLIQUE : PROJET DE RÉ-AMÉNAGEMENT DU FRONT DE MER DE LACANAU SOUMIS À ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Enquête prescrite du 21/11/2023 au 22/12/2023

Observations de l'association agréée VIVE LA FORET

Observations à l'attention de Monsieur Daniel MAGEREZ commissaire enquêteur, déposées sur le registre dématérialisé sur le site : <https://www.lacanau.fr/ep-projet-FDM-registre>

En préambule, nous affirmons notre soutien au principe de recherche d'un développement territorial durable, dont fait état la commune de Lacanau. La volonté de préparer un projet inscrit dans la durée est parfaitement louable. Il faut reconnaître que, s'agissant de proposer un projet d'urbanisation pour une cité exposée à un risque d'érosion littorale avérée et significative, les marges de manœuvre sont assez restreintes.

Sans aller immédiatement jusqu'au scénario de la déconstruction du front de mer, qui a été envisagée dans 3 scénarios de relocalisation des activités et des biens, on peut s'interroger sur un parti d'aménagement qui vise à accroître les enjeux exposés à l'aléa.

L'examen des documents livrés à l'appui de l'enquête publique conduit VLF à produire les observations suivantes :

1. Interrogations sur la consistance du projet soumis à enquête publique.

L'enquête publique semble concerner le seul projet d'aménagement du front de mer. Cependant, il n'apparaît pas clairement si ce projet notamment dans sa composante balcon sur l'océan est techniquement dépendant de la réalisation de l'ouvrage de protection "horizon 2050". Comment s'interfacent ces deux composantes ? Il est indiqué que : « la Ville a fait le choix de lancer un chantier de requalification important des espaces publics du front de mer, un projet de transition avant la constitution d'un espace public complètement reconfiguré par l'ouvrage « horizon 2050 » (Résumé non technique p5/33). La requalification, même transitoire, peut-elle logiquement et techniquement trouver son sens sans l'ouvrage ?

S'il apparaissait que la réalisation complète de l'aménagement du front de mer, est liée à la consolidation de l'ouvrage actuel, ou à la réalisation d'un nouvel ouvrage, comme cela paraît être le cas, il conviendrait alors de produire une évaluation environnementale sur la globalité du projet.

Rappel de l'article L.122-1 du code de l'environnement :

« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

2. Interrogations sur le périmètre des effets du projet.

Il faut saluer la volonté de la collectivité de limiter la circulation et les stationnements automobiles en front de mer et de favoriser les circulations douces. Ce choix louable va se traduire par un déport du stationnement dont

les effets ne paraissent pas envisagés. L'étude d'impact relève : « *La très forte proportion de stationnements sur le front de mer Nord* ». En effet il y aurait 185 places sur les 1170 dénombrées dans la station (16%). Il est constaté que « *la pression en stationnement est évidente, et les infrastructures disponibles, insuffisantes* ». (EI p233) et que « *La programmation par la ville, suite à l'étude ADS, d'un pôle multimodal en entrée de station, associé à un renforcement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, permettra de limiter la pression en véhicules sur le coeur de ville.* » (EI P233).

Il semble que ces dispositions sont directement liées au projet. Elles devraient être étudiées et examinées dans leurs effets. Cela renvoie par exemple au défrichement d'un espace boisé pour le PEM.... On regrettera l'absence d'examen des flux routiers entrants et sortant sur Lacanau-Océan.

3. Une prise en considération des impacts à compléter.

Le projet implique le traitement d'un volume de matériaux non négligeable : 19 362 m³ de déblais, dont 60% sont réutilisés sur site pour le projet et 40% évacués en filière agréée ; 15 087 m³ de remblais dont 11 617 m³ réutilisés. La manipulation de 34 450 m³ entraîne consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre. L'étude d'impact ignore le sujet.

Le projet ne spécifie pas le bilan net du projet en termes de surfaces artificialisées et imperméabilisées.

4. Un projet qui fait référence à la zone rouge d'un PPRL qui n'a pas été révisé depuis plus de 20 ans !

Le PPRL a été arrêté en 2001. Comme chacun sait le dérèglement climatique a fortement amplifié les phénomènes d'érosion littorale. VLF a régulièrement demandé la révision de ce PPRL. Les réponses de la Sous-préfecture de Lesparre ont toujours eu un caractère dilatoire. Par exemple extrait d'un courrier de la Sous-Préfecture 5/12/2014 en réponse à nos interrogations :

Le BRGM, dans le cadre de l'Observatoire de la Côte Aquitaine (OCA), a pu finaliser un rapport d'observation des événements de l'hiver dernier, celui-ci a fait l'objet d'une publication le 20 novembre 2014.

A l'issue de ce travail préparatoire, les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer seront en mesure de proposer une stratégie de révision des PPRL (périmètre, calendrier) et prépareront un porter à connaissance qui permettra aux maires de mieux justifier l'application de l'article R111-2 du Code de l'Urbanisme.

Les maires ainsi que le comité de suivi des PPRL seront réunis pour leur présenter les constats objectifs avant la prescription des PPRL.

Le Préfet de la Gironde prescrira ensuite la révision des Plans de Prévention des Risques s'il le juge nécessaire.

Le caractère obsolète de la cartographie et du règlement du PPRL n'est à aucun moment évoqué dans l'étude d'impact.

5. Un projet qui ne confronte pas différentes options.

Pour intéressante que soit la proposition d'un balcon sur l'océan pour la partie Nord du projet, on regrettera que, dans la logique de ce qui est aujourd'hui demandé, notamment par l'article R. 122-5-II alinéa7 du code de l'environnement qui prévoit « 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine », aucun examen des solutions de substitution n'est proposé.

La possibilité de réaliser dans la partie Nord des aménagements du type front de mer Sud, conduisant à une forte désartificialisation et une remise au jour de l'espace dunaire, n'est, ni sommairement étudiée, ni même évoquée.

6. Un projet qui accroît la vulnérabilité et l'irréversibilité.

L'article R562-11-6 mentionne : « 3° Dans les zones d'aléa de référence très fort, le règlement du plan de prévention des risques impose des prescriptions aux constructions réalisées dans le cadre d'une **opération de**

renouvellement urbain ayant pour effet de réduire la vulnérabilité sur le périmètre de l'opération. Toute autre construction nouvelle est interdite ».

Le projet qui est en zone rouge du PPRL (2001) se présente comme une opération de renouvellement urbain. En quoi réduit-il la vulnérabilité ? L'enjeu exposé au risque s'accroît du fait des investissements réalisés. Par ailleurs, le facteur de risque augmente. Le projet de réaménagement pour les 6 hectares concernés et estimé à 12 millions d'euros¹. Cela vient alourdir le coût d'opportunité d'une éventuelle relocalisation.

En présence d'un aléa erratique mais sans doute croissant, il faut rechercher des solutions flexibles et sans regret. L'accroissement de la vulnérabilité ne s'inscrit pas dans une telle perspective.

7. La création d'un belvédère «totem» non conforme au PLU.



Que l'on ait ou pas du goût pour l'architecture proposée, la fonction de ce signal marquant la limite de l'urbanisation de Lacanau avec le cordon dunaire est censé convoquer « *l'imaginaire de l'instabilité dans la dune* ». Soit, mais cet imaginaire s'écarte résolument de la réglementation du PLU . Sa hauteur d'une vingtaine de mètres excède largement les prescriptions du PLU pour la zone UBL

L'article UB 10 – hauteur maximale des constructions mentionne : la hauteur absolue ne doit pas dépasser :

- 12,00 m au faitage des toitures à pentes
- 9,60 m à l'égout de toiture ou à l'acrotère (relevé égouts des terrasses ou

points haut de garde-corps)

Que le bâtiment soit éventuellement démontable ne change rien à l'infraction.

Fait à Bordeaux, le 19/12/2023

Pour VLF, le Président :
Patrick POINT

A handwritten signature in blue ink, reading "Patrick POINT".

¹ [Ville océane 2050 - Lacanau](#)