

**Réunion atelier
Pôle d'Echanges Multimodal**

CONCERTATION

**Compte-Rendu de l'atelier du
Lundi 18 Septembre 2023**

Organisation de l'atelier du 18 septembre 2023

L'atelier s'est déroulé le **lundi 18 septembre 2023 de 18h à 20h30** à Lacanau Océan, salle l'Escoure.

Une inscription préalable facultative était recommandée afin de participer à l'atelier.

Au total, **40 participants** (hors élus, porte-paroles du projet et techniciens de la maîtrise d'ouvrage) étaient présents à la réunion, principalement des habitants du quartier ou vivant à proximité de Lacanau.

L'atelier a été conduit par :

- les élus et conseillers de la ville de Lacanau : **Laurent PEYRONDET**, Maire de Lacanau, **Adrien BEDEVER**, Premier adjoint délégué aux Finances, à la communication et au suivi du projet, **Dominique MOURAN**, **Directrice Générale des Services**, **Eléonore GENEAU**, Responsable Littoral & Développement durable.

- Le cabinet SYSTRA Conseil & Aménagement avec **Armelle GENUIT** et **Rachid LAMRINI**, consultants en concertation, pour l'animation et le compte-rendu de l'atelier.

Déroulé de l'atelier :

1. Propos d'accueil et d'ouverture, présentation des objectifs de la concertation par Laurent PEYRONDET, Maire
2. Présentation des objectifs de l'atelier, des intervenants et des règles du jeu par Rachid LAMRINI de SYSTRA
3. Présentation synthétique du projet, diagnostic, genèse et enjeux, orientations d'aménagement par Eléonore GENEAU, Responsable Littoral & Développement durable et temps d'échange avec le public
4. Atelier en groupes autour de 4 questions : points forts et faibles du projet, propositions, puis restitution en plénière du travail de chaque groupe avec Armelle GENUIT de SYSTRA
5. Conclusion par Adrien DEBEVER, Premier adjoint délégué aux Finances, à la communication et au suivi du projet de Lacanau

Organisation du travail en Groupes

Pour faciliter le travail en Groupes, plusieurs documents ont été mis à disposition des participants :

- **Une matrice de questionnements sur le projet**

- **Une grille de restitution** des avis et contributions, et rapports

Question 1 - Avez-vous des remarques sur le diagnostic présenté en termes de mobilité ?

Question 2 - Quelles propositions d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal vous semblent pertinentes ?

Question 3 - Quelles propositions d'aménagement présentées ne vous semblent pas pertinentes ?

Question 4 - Y a-t-il d'autres voies d'amélioration du projet que vous jugez utiles à étudier ?

Le présent compte-rendu propose une synthèse de la présentation du projet et de la concertation faite en première partie de la réunion-atelier. Il rend également compte des observations et questions formulées oralement pendant l'atelier (temps d'échange et temps de restitution en plénière du travail en groupes), ainsi que des éventuelles réponses apportées en séance par les intervenants.

Il retranscrit enfin textuellement les contributions émises lors de l'atelier sur les grilles de restitution du travail en groupes.

Introduction, présentation du projet et de la concertation

Monsieur le Maire ouvre la réunion et s'excuse de devoir rejoindre avant la fin de la réunion de ce soir un temps de travail du Conseil National de la Mer et des Littoraux avec le Ministère sur la nouvelle stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte qui soulève des interrogations sur l'articulation avec la stratégie régionale du GIP Littoral et avec les stratégies locales comme celle de Lacanau. Il est important de porter la voix, au sein de cette instance, de la Région Nouvelle-Aquitaine et des collectivités littorales du secteur, et de suivre les travaux du Comité National du Trait de Côte sur la modélisation économique des projets de recomposition spatiale menés à partir des études canaulaises du scénario de relocalisation.

Cette réunion de concertation constitue un temps fort de la vie canaulaise avec cette réunion de concertation préparée par les équipes municipales avec l'accompagnement de la société SYSTRA. Cette concertation sur le projet de pôle d'échanges multimodal est volontaire, le maire rappelle son engagement à la mener. L'organiser a pris du temps, ce qui permet d'imaginer des projets intégrés en les construisant ensemble.

Il présente le déroulement de la présentation du projet suivi de l'atelier.

Avant de choisir le maître d'œuvre, il est important de se retrouver sur ce premier temps de concertation pour échanger et faire avancer le projet de pôle d'échanges multi-modal. Lacanau est une des premières stations littorales à inventer ce modèle de pôle, elle suit attentivement ce qui se passe chez les collectivités qui se sont engagées dans ce type de projets d'envergure. La Ville de Lacanau est aussi observée et accompagnée par tous ses partenaires, Etat, Région, Département, dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement Trait de Côte, partenaires qui travailleront avec la Ville pour la réalisation des projets.

Il est important que tous ensemble Ville et habitants puissent continuer à travailler et que les habitants puissent amener leurs contributions à ce projet de pôle multimodal. Ce sont les objectifs de la concertation. Le Maire partage les échanges eus récemment sur la présence des cars dans la ville océane et donne en exemple les réflexions déjà engagées depuis la signature du Projet Partenarial d'Aménagement : la place de Gaulle rond-point devenu un lieu de vie agréable et paisible. Ces transformations participent aux objectifs pour imaginer la ville océane de demain, pour rendre service aux visiteurs mais surtout et en priorité aux Canaulais. Il indique qu'il est important de réfléchir à l'offre de transports qui pourra être proposée dans le futur. C'est pourquoi les contacts sont réguliers avec la Métropole, qui a programmé dans ses budgets une étude de faisabilité sur le tram-train, qui viendra étoffer l'analyse déjà explorée dans l'étude d'opportunité réalisée par la Ville de Lacanau. Ces sujets, pour lesquels la Région est une partie prenante majeure car détenant la compétence mobilité sur notre territoire, sont inscrits dans le contrat de coopération entre le Parc naturel régional Médoc et la Métropole bordelaise, cette dernière se tournant vers ses territoires voisins.

Il expose les besoins auxquels va répondre le PEM :

- Apaiser le centre-ville pour les habitants et les visiteurs, pour imaginer la ville océane de demain en constituant la porte du Sud Médoc

- Apporter des services Canaulais et aux visiteurs : bornes de recharge pour véhicules électriques, espaces de covoiturage, consignes et boxes sécurisés pour vélo ... pour accompagner le changement des pratiques
- Améliorer la visibilité de l'offre de transport et de services
- Rendre la ville accessible aux familles n'ayant pas les moyens d'aller en station balnéaire avec leur propre véhicule
- Relocaliser les équipements publics exposés à l'érosion côtière comme les parkings littoraux

Il y a quelques jours, Sud-Ouest parlait de Lacanau, cette station que la municipalité veut voir rester populaire, avec un article sur la ligne 702 qui transporte 140 000 personnes annuelles, celles qui viennent en vacances, celles qui y habitent, mais aussi celles qui viennent à la plage au quotidien.

Le Maire souligne également l'importance des financements de la Métropole, de la Région et du Département pour mieux accueillir et éviter les nuisances aux Canaulais. L'été 2023 s'est encore plutôt bien passé, il s'agit de poursuivre cette politique menée en collaboration avec ces partenaires. Enfin, il remercie sincèrement les participants pour leurs contributions, pour leur participation au Lacanau de demain où tout le monde doit trouver sa place et à ce projet de sorte qu'il ait le moins d'impact négatif possible. Et il donne la parole à SYSTRA.

Rachid LAMRINI et Armelle GENUIT, animateurs de la réunion, remercient les participants pour leur présence et se présentent. Ils expliquent leurs rôles d'organisation des échanges de la soirée et son déroulé. Rachid LAMRINI présente les premières modalités de concertation voulues par la mairie : la réunion-atelier du jour mais aussi une prochaine réunion, prévue sur site le samedi 07 octobre à 10h, réunions accompagnées de la mise à disposition de documents. Il présente le programme de la soirée, constitué d'un temps très synthétique, de 15 minutes, de présentation du projet pour informer sur celui-ci et échanger à son sujet, puis un temps de 45 minutes d'atelier en Groupes pour permettre l'expression des participants sur les points de présentation du projet et les questions qu'elle leur soulève.

Il est annoncé qu'un compte-rendu exhaustif de la soirée sera réalisé et rendu public. Le micro sert à enregistrer les prises de parole en vue de la rédaction du compte-rendu.

Eléonore GENEAU, présente la genèse du projet qui s'inscrit dans la politique « mobilités » de la commune. Depuis 2014 les mobilités sont un des sujets phares de la collectivité et partie intégrante d'aménagement et de développement global, notamment à travers le Plan Local d'Urbanisme qui vise à bâtir « la Ville des courtes distances ». Ce sujet de la mobilité a aussi été traité de manière spécifique dans le cadre de l'Aménagement Durable de la Station qui est une démarche pilotée au niveau régional) qui a clairement fait émerger cet enjeu en phase diagnostic et plan d'actions. Le plan-guide de l'Aménagement Durable de la Station a déterminé cette 5 actions déterminantes pour la politique « mobilités » de la commune :

- Réaliser un schéma de mobilité 2030
- Travailler les alternatives à la voiture individuelle que sont les mobilités actives et les transports en commun
- Donner toute sa place au vélo
- Travailler la liaison avec Bordeaux Métropole (flux domicile-travail)
- Réaliser le pôle d'échanges multi-modal, infrastructure qui constitue un projet, à la croisée des approches : les échelles des bassins de mobilités et les modes de transport

L'élaboration du Schéma des Mobilités 2030 a permis à la municipalité d'étudier finement l'écosystème de mobilités et de se doter d'une feuille de route « mobilités » pour 2030 détaillant le plan-guide d'ADS en 21 projets dont le pôle d'échanges multi-modal.

Eléonore GENEAU rappelle que le sujet des mobilités est ressorti très fortement dans l'Agenda 21, qui a fait l'objet de nombreux ateliers de concertations. Elle ajoute que c'est un sujet d'aménagement, du quotidien, de développement durable et de transition écologique : dans le Médoc, les transports représentent 62% des émissions de gaz à effet de serre, l'objectif du gouvernement à 2030 est de les diminuer nationalement les GES de 50%, ce qui représente un objectif-effort ambitieux pour le territoire. Elle indique que la mobilité est également un enjeu social fort pour se rendre au travail, apprendre et se

former, accéder aux soins, accomplir des formalités administratives, suivre un parcours d'insertion. Traiter des mobilités, c'est également sur la commune pouvoir lutter contre l'isolement physique ou social.

Eléonore GENEAU souligne in fine le fait que la feuille de route « mobilités » de la commune constitue une politique à part entière qui continue au projet plus global de transformation de Lacanau et particulièrement de Lacanau Océan en ville océane.

Eléonore GENEAU expose les points du diagnostic qui ont amené à travailler la mobilité et la multimodalité :

- les différents modes de déplacement possibles sur la commune, méconnus ou non connectés
- le « tout voiture » qui caractérise l'espace public hérité des années 1980-1990
- les distances géographiques et vécues par les Canalais, au regard de la spécificité de Lacanau avec ses trois polarités distinctes et distantes et de la fréquentation touristique
- l'insuffisance des transports en commun aujourd'hui représentés quasi exclusivement par la ligne 702, et qui ne peut être traitée qu'en partenariat avec les collectivités compétentes
- l'alternative par le vélo,
- la visibilité de l'offre de transports disponibles pour les personnes en déplacement, les voyageurs.
- la relocalisation des équipements publics exposés à l'érosion côtière comme le sont les parkings littoraux situés en première ligne de cette problématique avec le poste de secours central et la maison de la glisse

Eléonore GENEAU continue la présentation avec les objectifs poursuivis avec le projet de PEM :

- Améliorer la qualité d'accès,
- Faciliter les déplacements,
- Apaiser la ville, en libérant des espaces publics emblématiques de l'emprise de la voiture et redonner cette place aux piétons et aux cycles, au végétal qui va contribuer à requalifier les ambiances des sites
- Relocaliser les parkings du front de mer en rétro-littoral et en appréhendant l'enjeu de la multimodalité et pas seulement la fonction de stationnements,
- Raccourcir les distances vécues.

Eléonore GENEAU définit le pôle d'échange multimodal comme un équipement public qui rassemble toute l'offre de transport disponible sur la commune et propose des services utiles pour les personnes en déplacement. Les services offerts par le PEM ne sont, à ce stade, pas définitivement déterminés, un certain nombre d'entre eux sont attendus et la concertation avec les usagers va permettre de compléter le programme.

Le choix du site de projet pour le PEM répond à l'impératif de relocaliser les parkings du front de mer en rétro-littoral mais aussi à d'autres injonctions de mobilités : réguler les voitures à l'entrée de Lacanau Océan, apaiser le centre-ville, connecter les modes de déplacement déjà présents sur le site (arrêt de bus, voie verte, voies routières...) et intégrer les services utiles aux personnes en déplacement en conservant les qualités paysagères de l'entrée de ville, Eléonore GENEAU explique que ce site est idéalement connecté à des voies routières fréquentées (6000 à 7000 véhicules en taux moyen journalier de l'été 2022 sur l'avenue Plantey – RD6) permettant de capter des flux pour le report modal, Le site de projet est sur le nœud de répartition des flux vers les plages nord et sud dans un contexte de disparition programmée des parkings littoraux de la plage centrale). Il est également directement connecté à pied et à vélo au centre commerçant attractif et festif de la ville océane. Le projet de PEM est accompagné de mesures graduées depuis le site de projet jusqu'au front de mer pour permettre de gérer les stationnements débordants », le jalonnement des flux, etc.

Eléonore GENEAU précise qu'une clé du projet expliquant le choix du site est sa maîtrise foncière par la commune, mais aussi du fait des transports déjà existants (bus et piste cyclable). Elle rappelle que Le PEM s'inscrit donc dans un « chapelet » de trois parkings d'entrée de ville, constitué du PEM, du parking nord et du parking sud qui, par leur localisation périphérique à la « ville intense », permettent de limiter, sans l'interdire, l'entrée des voitures dans le centre-ville.

Eleonore GENEAU présente l'état d'avancement du projet. Il est au stade des esquisses et des schémas d'intention, initiés sur la période 2016-2020 dans le cadre d'abord de l'Aménagement Durable de la Station puis en prolongement du schéma des mobilités 2030. Aujourd'hui, elle indique que SYSTRA poursuit ce travail pour écrire un cahier des charges qui sera remis au maître d'œuvre (à désigner) à missionner pour accompagner la collectivité dans la conception du projet puis le suivi des travaux.

Les réflexions sont au stade amont avec des orientations en aménagement et paysage qui se dégagent pour construire cette porte Sud Médoc, qui advient dans le cadre du projet paysager et urbain de la ville océane et offrir, avec le PEM, une plateforme de mobilité réunissant les offres de transports et les services utiles aux voyageurs ainsi qu'un parking de report multimodal.

Les principes et orientations que la Ville de Lacanau, maître d'ouvrage du projet, propose de communiquer au maître d'œuvre avec les contributions des personnes participant aux ateliers de concertation :

- Préserver les zones d'enjeux environnementaux et paysagers, représentées par l'espace bois classé et le micro-relief de dune
- Conserver l'ambiance paysagère du lien, conféré par le couvert forestier. Un recensement des arbres a été réalisé à la fois par le géomètre lors du levé des plans topographiques et par les écologues lors de la réalisation des inventaires 4 saisons par les naturalistes missionnés par les collectivités
- Limiter les imperméabilisations pour respecter les sols et les cycles de l'eau
- Positionner de manière avancée et visibles les alternatives à la voiture et les informations voyageurs pour faciliter le changement des pratiques
- Aménager durablement le site, en proposant des installations légères et réversibles et sous couvert forestier ne reproduisant pas le type d'aménagement en place pour les parkings littoraux même si la jauge des 200 places est, à ce stade, relocalisée.

Eléonore GENEAU indique qu'une attention particulière sera donnée au choix des matériaux et mobiliers, dans ce vœu de sobriété mais aussi de cohérence avec ce qui est fait au niveau des allées Ortal dans le projet de ville océane. Dans le cas où il serait nécessaire de conforter la strate arborée existante, une attention serait également portée sur le végétal introduit. Lors de la visite de site du 7 octobre, les écologues pourront faire part du fruit de leurs observations naturalistes, notamment de la présence de flore exogène à hauteur de 20% de la flore recensée.

Enfin, sujet non des moindres, la commune s'est engagée et sera attentive à la gestion de l'interface avec les résidences, pour préserver les vues, la qualité du cadre. Ont déjà été prises en compte les propositions formulées par les riverains sur ce sujet,

L'image de référence d'intégration paysagère partagée est celle du parking du Lion réalisée en 2019 sous couvert forestier, faut de références de PEM tel que celui que Lacanau a pour projet d'aménager : pour ce projet, l'Office National des Forêts estime avoir abattus, pour les besoins du projet, 30 arbres sur 177 recensés. Le PEM de Lacanau va être spécifique, ce sont les enseignements tirés du retour des expériences déjà existantes, très liées aux rénovations de gare. C'est un nouveau modèle de PEM qui est en train d'être inventé à Lacanau, intégrant à la fois des composantes typiques des PEM ruraux et des éléments notoires des PEM urbains du fait du changement d'échelle entre le hors et en saison. C'est cette composition originale qui va spécifier, qualifier ce projet et qui est observée par nombre de collectivités intéressées de développer un projet de PEM semblable.

Eléonore GENEAU termine par un focus sur le cœur du projet, c'est-à-dire sur les services attendus qui vont encourager les alternatives à la voiture individuelle et permettre le report modal. A partir de ce qui existe sur le site de projet, la plateforme de services sera consolidée de quais de dimensionnés pour les transports en commun futurs dont les navettes communales, d'une zone dépose minute, 1 ou 2 navettes, de places ou espaces dédiés au covoiturage et la location de véhicules (autopartage), de stationnements sécurisés pour les vélos, de consigne et bagagerie, d'une borne d'informations C'est à la fois modeste, par rapport à des PEM plus urbains, et significatifs pour impulser des pratiques de report modal.

Premier temps d'échanges avec le public

Rachid LAMRINI propose d'ouvrir, après cette présentation synthétique, un temps d'échange dédié à la compréhension du projet. Les participants sont invités à poser toutes les questions qu'ils souhaitent pour approfondir la présentation ou pour demander des informations complémentaires, permettant de nourrir leurs avis et contributions dans le travail qui viendra en dernier temps de la soirée. Pour cela, Rachid Lamrini rappelle d'abord que ce support de présentation sera disponible sur le site internet de la commune. L'assemblée étant relativement nombreuse, il propose que les participants posent des questions claires en se présentant, permettant au plus grand nombre de prendre la parole. Deux à trois questions seront prises ensemble, et ensuite la Mairie de Lacanau apportera ses réponses.

Sur le sujet de la jauge et de l'emplacement, ainsi que des bâtis et du projet tram-train :

Un habitant riverain du projet du PEM, demande combien de touristes sont accueillis sur la commune de Lacanau par an et, avançant le chiffre de 80 à 100 000 touristes, demande si les 200 places de parking projetées vont influencer la circulation douce sur Lacanau au moment de la saison estivale.

Il demande également s'il y aura des constructions sur le PEM et si oui quel type.

Monsieur Lamrini le remercie et souligne la clarté des questions.

Un habitant riverain du projet, demande si l'emplacement est pertinent par rapport aux projets structurants à venir comme le tram-train, en s'interrogeant sur les nuisances pour les riverains, sur un positionnement peut-être déjà trop à l'intérieur de Lacanau Océan. Il ne sait pas ce qu'est la ville intense et estime être déjà à l'intérieur de la ville.

Ce riverain s'interroge aussi, comme la personne précédente, sur la petitesse de l'espace, qu'il avance être de mémoire de 3,5 hectares, pour conserver le couvert forestier tout en accueillant les services avec la zone de covoiturage, peut-être de partage de véhicules, les stations de bus, la location de vélos qui s'inscrivent logiquement dans un vrai PEM, avec des commerces ainsi que le mentionnait le projet de modification du PLU, avec des constructions commerciales possibles en zone NZ suite à la création de ce PEM. Il estime qu'il y a une incompatibilité totale a priori entre les enjeux de ce PEM, l'étendue de ce projet et l'endroit qui lui serait consacré. Il expose ses propositions plus à l'extérieur, peut-être au Huga, ou au centre-ville au niveau du Super U.

Sa question porte donc sur l'emplacement par rapport à la localisation et la surface par rapport aux enjeux affichés.

Monsieur Lamrini le remercie pour son intervention et note aussi les pistes d'alternatives proposées pour d'autres localisations.

Un troisième habitant, expose sa question qui porte sur la jauge, qui lui insuffisante et sur l'existence ou non d'une troisième voie, notamment la voie ferroviaire, pour savoir si elle a été suffisamment développée et recherchée. Ses connaissances remontent à quelques années, à savoir que le Gouvernement avait évoqué le développement d'un TER, notamment l'un vers le Nord du Médoc vers Soulac, et un autre plus bas vers le Bassin d'Arcachon et, apparemment, avait totalement omis la destination plein-ouest vers Lacanau. Donc sa question est celle-ci : est-ce qu'il y a un projet dans ce sens qui lui paraîtrait plus ambitieux qu'un simple parking de 200 places.

Rachid Lamrini le remercie et donne la parole à la mairie de Lacanau.

Localisation du projet de PEM

La commune a pris la mesure des différentes études réalisées, qui ont vite converger vers ce site au regard des critères prépondérants qui peuvent être rappelés : la situation en rétro-littoral et en entrée de ville, le positionnement sur des axes fréquentés et les études conduites la société ALYCE, avec le GIP littoral permettent de quantifier les flux à 6 à 7000 véhicules en taux journalier moyen l'été 2022 côté avenue

Plantey -c'est une manière de qualifier la ville intense en termes de mobilité en tout cas- et à 2000 avenue Cantabria, présence d'infrastructures favorables au report-modal, maîtrise foncière...

Dimensionnement du projet

L'objectif premier est de relocaliser les parkings du front de mer offrant une capacité de stationnement de 200 places) et d'organiser le report modal en captant les flux existants plutôt qu'en en générant de nouveau ou d'abandonner toutes les voitures. Dans cette logique, le PEM fonctionnera en articulation avec les parkings nord (300/500 places) et super sud (2000 places) dans un contexte, rappelons-le, de disparition programmée de la plage centrale ; c'est donc l'ensemble de cette offre de stationnement périphérique au cœur de ville qu'il faut considérer et qui contribuera à retenir la voiture en amont du centre de la ville océane, pour limiter les voitures, et non pas pour les supprimer totalement.

L'objectif pour la collectivité est que le projet voie le jour en conjuguant l'installation de ses composantes avec la conservation du couvert forestier. Le site étudié offre une superficie qui, selon la collectivité le permet. Le maître d'œuvre qui sera désigné par la mairie de Lacanau devra concevoir le projet dans ce sens, en déterminant avec les Canalais les besoins de suppression voire de compensation d'arbres.

Constructions et commerces envisagés

La mise à disposition des services de mobilités se traduira par des aménagements ou installations modulaires, légères et démontables. Ces objectifs seront inscrits dans le cahier des charges du maître d'œuvre. Aucune construction autres que des modules n'est envisagée à ce stade. Aucun commerce n'est prévu sur le projet, en revanche pour le modèle économique du projet il est possible que certains services soient rendus payants, par exemple lors de la location d'une voiture, d'un casier ou d'un box sécurisé. Les prestataires et gestionnaires des services qui seront proposés sur le site auront probablement cet objectif de rémunération. C'est tout un modèle économique à imaginer.

Adrien DEBEVER souhaite apporter des compléments d'informations sur les réflexions relatives au tram-train sur lequel il a travaillé durant le précédent mandat, réflexions qui font écho au passé ferroviaire de Lacanau : la municipalité a fait réaliser en 2017-2018 une étude d'opportunité pour explorer avec les décideurs la pertinence de ce projet, au regard des flux annuels existants et prospectifs sur le sud Médoc. Il s'agissait de sortir de la simple analyse des flux touristiques, en regardant les tendances sur les flux liés au travail avec des projections à 10-20 ans. L'enjeu de l'étude était de prouver que ce n'est pas utopique, tant sur le plan de la fréquentation que sur le plan de la dimension financière.

Les conclusions de l'étude, présentées lors du Forum des mobilités de 2019, démontrent un intérêt de ce projet. En se projetant sur les évolutions à la fois de population sur le Sud Médoc et des flux, en sortant de la simple problématique touristique, parce que le tourisme c'est évidemment un élément économique important, mais en termes de flux ce qui est intéressant, important économiquement mais pour voir ce qui se passe tout le long de l'année, cette étude a montré que les flux avec les transports pendulaires, donc les flux des gens qui habitent sur le Médoc et qui vont travailler sur la Métropole, qu'à 10-20 ans il y a un vrai besoin. Elle établit aussi le fait que le tram-train est un moyen qui n'est pas inadapté en termes de coût, surtout maintenant avec le ferré beaucoup plus léger comme le monorail. Il y avait un sujet dans l'étude autour de l'alimentation parce que dans les coûts, évidemment l'électrification de la ligne représente une part importante. Les technologies comme l'hydrogène, qui peuvent progresser dans les 10-15 ans à venir, pourraient aussi amener des vraies réponses ou faire baisser les coûts de ce type d'infrastructures.

L'idée c'est que ça se connecte en fait à la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise.

L'étude a également, sans aller dans les détails, approché deux scénarios principaux : reprendre le tracé de l'ancienne voie ferrée, avec le ballast toujours présent et convertie depuis 1980 en piste cyclable, et s'adosser à la RD1215 avec ou non un crochet par Saumos.

Adrien DEBEVER précise que l'étude est disponible sur le site internet de la mairie. Aujourd'hui qu'en est-il ? La commune discute avec la Région qui détient la compétence mobilité sur notre territoire. En effet Lacanau n'est pas dans les plans aujourd'hui des TER. Il y a le projet de TER du Nord Médoc et celui du Bassin d'Arcachon. L'étude a pu convaincre un certain nombre d'élus métropolitain. Aujourd'hui, la Métropole est en passe de prévoir la réalisation d'une étude pré-opérationnelle, elle l'a inscrit à son

budget. L'étude de faisabilité de ce projet d'infrastructure de temps long permettra d'avancer pour chiffrer et rentrer dans un rétroplanning, ainsi que convaincre la Région. C'est donc un équipement qui serait à la hauteur des besoins et qui permettrait, comme cela a été évoqué, de compenser aussi la problématique des voitures.

Monsieur DEBEVER ajoute qu'un second dossier est un sujet de discussion avec la Région, il s'agit du lycée. L'objectif sur l'entrée de Lacanau Océan est d'anticiper l'arrivée du futur tram-train.

Monsieur Lamrini redonne la parole aux participants.

A propos de l'étude environnementale, des modes de transport proposés et de la gestion des stationnements :

Un habitant et riverain du PEM et représentant d'une association locale demande ce qui se passera dans le cas où l'étude environnementale citée serait négative. Il évoque, dans le projet du PLU, un projet qui a été abandonné à cause d'une étude environnementale qui était négative. Il demande si dans le cas du PEM il y a un autre emplacement de prévu, et argue du fait que ce serait quand même bien d'étudier un autre emplacement pour le cas où celui-là serait retoqué.

Monsieur Lamrini reformule la question, cet habitant riverain évoque la présence derrière chez lui les écologues venus faire des relevés. Monsieur Lamrini le remercie pour sa question claire.

Un habitant pointe deux éléments-clés du schéma de mobilités : l'alternative à la voiture et le recul en rétro-littoral, mais assimile le PEM à la création d'un parking du fait du nombre identiques de places entre les deux. Il relève que le PEM continuera donc à attirer des voitures, l'afflux étant généré la possibilité de se garer. En second point, l'habitant dit ne pas avoir compris, en dehors du nom du projet, l'ensemble des services mobilités proposés sauf les casiers, les locations vélos alors qu'il y a déjà beaucoup de loueurs sur Lacanau, les navettes qui existent déjà et qui, là où s'est placé, semblent concerner seulement Lacanau Océan alors que l'autre question préalable portait sur les liens entre le lac, entre Lacanau Ville et Lacanau Océan. Le seul élément tangible, c'est la création de 200 nouvelles places.

Cet habitant demande en quoi le projet est un pôle multimodal, car il ne voit aujourd'hui pas d'autres modes de circulation que la voiture.

Un habitant pose une question un peu plus large, en lien avec l'urbanisme. Il évoque les petits immeubles qui se construisent de plus en plus sur Lacanau et il y en a qui se construisent alors qu'ils n'ont même pas de parfois sans parking, et qui vont 5 ou 6 voitures qui vont arriver, sans compter les invités de ces locataires. L'habitant expose le fait que mettre un parking à l'entrée de Lacanau sans prévoir les places de parking dans les projets de construction ne permet pas de résoudre le problème du stationnement dans Lacanau.

Rachid Lamrini le remercie et donne la parole à la mairie.

Au sujet de la question de la jauge et de l'autorisation environnementale

Sur la jauge de stationnement, qui revient dans les questionnements, c'est un sujet à travailler en phase conception avec le maître d'œuvre, avec les levés topographiques. Aujourd'hui, la jauge de 200 places correspond à la fois à la relocalisation des capacités de stationnement qui seront supprimées en front de mer et à la captation des flux estimée pour des gens intéressés de faire le dernier kilomètre en cœur de ville océane autrement qu'en voiture. La composante « parking » du PEM n'est pas un simple parking, elle fonctionne comme un parking-relais qui permet à l'utilisateur de stationner sa voiture et dans le même temps de prendre un autre moyen de transport. Et le fait d'être en couvert forestier et de vouloir préserver l'ambiance, les sols, les sujets arborés qui existent amène la commune à peut-être prendre un peu plus d'espace pour aménager mieux, la proposition n'est pas de penser un équipement sur bitume.

C'est un parking de pôle multimodal qui préservera le couvert forestier et offrira des services de mobilité. Cet équipement favorisera le changement de mode dans le parcours de déplacement en évitant la voiture

individuelle : arrêt de bus (compétence régionale), Car à haut niveau de services (confort et efficacité), à long terme tram train. Le vélo est déjà présent mais le PEM présentera une offre complémentaire à celle proposée aujourd'hui par les loueurs (vélos spécifiques, boxes sécurisés, modules de réparation, casiers). Les voies piétonnes sont déjà accessibles par voie verte. Le covoiturage et la location de voitures, par exemple des voitures sans permis, vont par exemple redonner de la mobilité à un public en manque d'autonomie sur ce sujet, généralement les jeunes et les seniors.

Pour pouvoir avancer sur la conception de ce projet, des dossiers réglementaires seront à monter et à présenter au public. Un pré-cadrage des autorisations environnementales a été fait avec l'expertise de SYSTRA et les services d'Etat. La question du défrichement sera posée, sauf si on arrive à faire sans coupe, pourquoi pas. Les écologues évoqués par un précédent participant ont eu pour mission de réaliser l'inventaire des 4 saisons, qui vient de se clore, son intérêt et ses résultats pourront être partagés, l'inventaire est préalable à l'analyse des impacts environnementaux du projet. Celui-ci est aujourd'hui trop schématique pour permettre d'identifier les impacts résiduels.

Ont également été faits des relevés topographiques. L'ensemble de ces missions a permis à la mairie d'avancer sur les scénarios qui étaient intégrés au schéma de mobilité, pour se situer aujourd'hui en phase de pré-consultation du maître d'œuvre.

Madame GENEAU précise que le PEM s'adresse en priorité aux habitants et qu'il traduit l'enjeu de changer les pratiques de mobilités, ce qui prend du temps, vers la limitation de la voiture individuelle, car c'est un enjeu fort pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre contribuant au changement climatique ainsi que pour la qualité du cadre de vie et de l'espace public. L'espace du front de mer libéré de la voiture sera requalifié en esplanade piétonne ouverte en balcon sur la mer, avec la prévision d'un remblai des parkings qui sert aussi la protection vis-à-vis de l'érosion côtière. Il s'agit donc d'un projet global.

Sur la dimension multimodale

La multimodalité, c'est pouvoir changer de mode dans son parcours de déplacement et donc pour nous, l'objectif c'est évidemment que ce soit, au profit le moins possible de la voiture individuelle.

Il y a déjà un potentiel de services alternatifs à la voiture sur le site : un arrêt de bus à consolider (projet de tram-train, et projets intermédiaires comme un car à haut niveau de service confortable et efficace), le vélo est déjà présent mais une offre complémentaire pourrait être calibrer avec les services associés comme boxes sécurisés, modules de réparation éventuellement, et casiers. Le piéton accède au site par la voie verte aujourd'hui. Il y aura l'espace de covoiturage et de location de voitures avec une offre ciblée. En effet, il existe aujourd'hui un enjeu de mobilités des seniors et des jeunes, qui constituent un public en manque ou perte d'autonomie en matière de mobilités, et proposer une location de véhicules sans permis par exemple. Les participants ont peut-être des propositions complémentaires, sur des oublis.

Dominique MOURAN, directrice générale des services de Lacanau, répond sur la question des stationnements associés aux permis de construire. Ce sujet n'est pas pleinement au cœur de la réunion car il relève du code de l'urbanisme et de la loi littoral.

Adrien DEBEVER ajoute que la plateforme de services fonctionnera aussi avec deux navettes communales qui ont vocation à se connecter aussi à ce pôle multimodal : la navette des plages et l'attendue navette inter-quartiers, qui un engagement fort de la campagne électorale, elle n'est pas oubliée, le travail est en cours. Il y aura d'ailleurs des temps de concertation sur cette navette inter-quartiers dans les mois à venir. Cette navette va relier justement, comme un participant l'a évoqué, à la fois la ville, les contours du lac et l'océan, ce type de déplacements intra-communaux représentant un besoin tout au long de l'année. Cette navette sera connectée, dans sa partie océane, au pôle multimodal.

Un habitant demande si l'extension des zones payantes de parking sera réalisée avec le PEM ou avant, ou pas, et s'il a été envisagé des restrictions horaires sur le parking-relais, notamment la nuit.

Un habitant pose également la question du tarif du PEM, en raisonnant sur le fait que si le parking est payant et les tarifs excessifs, cela va générer du stationnement sur toutes les rues avoisinantes qui sont

aujourd'hui non-payantes. Il anticipe ce qui pourrait être répondu, à savoir que c'est déjà le cas et que la Mairie se chargera de rendre ces rues-là payantes.

Il pose une autre question qui concerne les dunes, non pas celles situées le long de la piste cyclable mais les dunes plus limitées qui sont sur cette zone parking, en se demandant s'il va être obligatoire de les raser et si oui si cela pose un problème environnemental.

Une habitante témoigne son fort mécontentement à l'égard du projet dans sa globalité et notamment sur l'aspect écologique. Elle relève que la présentation propose un projet merveilleux et idéal, alors qu'on reconstitue une dune pour détruire, que les objectifs de conservation des arbres sont flous, qu'une imperméabilisation limitée signifie quand même une imperméabilisation, que planter des jeunes arbres ne permet pas de compenser des vieux arbres.

Elle évoque aussi l'emplacement, très près de la ville et complètement saturé l'été, et s'interroge sur la pertinence de faire arriver les voitures dans ce secteur incirculable où les gens ne respectent rien.

Enfin, citant la connexion évoquée par la mairie entre la voiture et la piste cyclables, elle demande si dans le cadre de ce projet il est prévu de rénover les pistes cyclables existantes.

Monsieur Lamrini remercie les participants pour leur contribution et propose à la mairie d'apporter des réponses.

Réponses de la mairie de Lacanau, sur la question de la tarification

La municipalité a étudié le sujet de la tarification du parking du PEM avec le bureau d'études conseils. La non gratuité revêt plusieurs avantages, comme donner de la valeur à l'équipement, financer son entretien. Le schéma des mobilités 2030 a soulevé la question des effets induits du projet tels que les stationnements d'aubaines et les stationnements sauvages, et établi l'intérêt d'étendre le stationnement réglementé jusqu'aux abords du PEM.

La municipalité envisage que le parking du PEM soit payant tout en visant un niveau de tarification qui soit incitatif pour son utilisation. Le jumelage du tarif avec le macaron des Canalais pourrait s'envisager également, facilitant une utilisation régulière par les habitants.

Sur la question de la restriction horaire :

La restriction horaire est un point déjà discuté avec le Maire lorsqu'il a reçu les riverains l'an dernier et que le fonctionnement de l'équipement a été évoqué.

Les choix seront à faire en phase conception avec le maître d'œuvre qui pourra identifier les incidences en termes de gestion et de fréquentation de l'équipe ou de tranquillité du cadre de vie.

Le gardiennage nocturne a également été évoqué, il pourrait être testé lors de l'ouverture de l'équipement et lors du premier bilan qui accumulera assez de données pour ajuster les choix.

Sur la question des dunes

Le secteur de micro-relief étant identifié comme une zone d'enjeux, il est déjà écarté des aménagements projetés. Les autres modelés du terrain seront à étudier en phase de maîtrise d'œuvre.

Sur les pistes cyclables :

La municipalité a un programme d'investissement et d'aménagement pluri-annuel pour les pistes cyclables de rang communal et travaille sur le label « territoire vélo » obtenu en 2021, c'est sujet important du schéma des mobilités 2030.

La phase d'études où se situe aujourd'hui le projet constitue le bon moment pour penser au meilleur projet possible, il faut se donner aujourd'hui ensemble les clés pour une meilleure conception possible du projet par le maître d'œuvre.

Restitution du travail en groupes

Pendant 45 minutes, les participants, répartis sur 5 tables différentes, ont travaillé en groupes autour des questions mentionnées plus haut. Les contributions émises sont retranscrites ci-dessous, question par question :

Q1 - Avez-vous des remarques sur le diagnostic présenté en termes de mobilité ?

Groupe n°1 :

- Mal placé, doit être vers la ville (Lacanau Ville)
- Piste cyclable déjà saturée, le surcroit de vélos augmenterait le risque d'accidents
- Navettes : à quelle rotation ?

Groupe n°2 :

- En accord avec le groupe 1
- Réimplanter les arbres coupés,
- Limiter le nombre de places de parking (manque d'informations sur le nombre de personnes pouvant être accueillies par le PEM)
- Lieu choisi catastrophique, trop dans le centre

Groupe n°3 :

- Problème esthétique : la pinède sera détériorée à l'entrée de la ville
- Problème écologique de couper des arbres

Groupe n°4 :

- Même remarque que le groupe 1 et 2
- Difficulté de stationnement près des commerces
- Projet politique

Groupe n°5 :

- Même remarque que les autres groupes
- Fréquence des bus problématique
- Pose la question du nettoyage du site et de sa sécurisation
- Inquiet quant aux nuisances sonores et pollutions, voire incivilités que le projet va engendrer

Q2 - Quelles propositions d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal vous semblent pertinentes ?

Groupe n°1 :

- Pas d'aménagement pertinent
- Emplacement mal choisi
- Reculer les parkings de front de mer d'1km ne permettra pas d'améliorer la mobilité dans la ville
- Le PEM devrait être fait avant l'arrivée de Lacanau Océan au Huga ou à Lacanau Ville
- Pas d'autres propositions d'aménagement

Groupe n°2 :

- Rien n'est pertinent
- Artificialisation des sols importante
- Moins de touristes dans le centre-ville
- Risque d'augmentation des véhicules
- Pas de logique avec la connexion tram-train

Groupe n°3: /

Groupe n°4: /

Groupe n°5: /

Q3 - Les propositions d'aménagement présentées qui ne vous semblent pas pertinentes ?

Groupe n°1:

- Voir la question 2
- Impact sur les zones boisées, artificialisation des sols, risques d'incendie augmentés, pas d'amélioration de la circulation et services non pertinents

Groupe n°2:

- Demande le déplacement du lieu choisi
- Développer le projet de tram-train
- PEM pas adapté pour les habitants de Lacanau

Groupe n°3:

- Projet vu plutôt comme une augmentation des places de parking uniquement
- Sécurité : risque incendie sur la zone privilégiée

Groupe n°5:

- Trop de services proposés

Q4 - Y a-t-il d'autres voies d'amélioration du projet que vous jugez utiles à étudier ?

Groupe n°1:

- Prévoir une autre proposition d'implantation si l'étude environnementale est défavorable
- PEM à éloigner des habitations sinon il créera des nuisances

Groupe n°2:

- Déplacement du PEM dans un autre endroit
- Connexion avec le tram-train

Groupe n°3:

- Agrès installés dans la zone prévue, que vont-ils devenir ?
- Le PEM doit être au Huga : une navette doit aller au centre-ville
- Voie de bus pour le centre de Lacanau
- Créer des places de parking au nord
- Rue Marie Curie et Jean de la Fontaine, parking de 200 places à l'abandon mais utilisés par les camping-cars
- Se poser la question de la mobilité globale dans le centre-ville (piste cyclable manquante au niveau de l'école)
- Aménagement réalisé depuis la consultation 2019 non adapté à la circulation piétonne, voie partagée saturée
- Optimiser les parkings déjà existants

Groupe n°4:

- Améliorer d'abord l'existant

Groupe n°5:

- Liaison inter-quartier à créer pour l'Océan et la Ville
- Emplacement au Huga à privilégier

- Accélérer le projet de la liaison tram-train bordeaux Lacanau ou en bus

Autres questions/ suggestions : implanter un poste de secours pour les pompiers

CONCLUSION

Adrien DEBEVER remercie les participants et souligne que cette réunion aura permis à chacun de donner son avis. Il est manifeste qu'il est difficile de s'en tenir au projet de Pôle d'Echanges Multi-modal, les débats s'ouvrent très vite sur d'autres dimensions de la mobilité ce qui confirme qu'organiser un nouveau Forum des Mobilités dans les prochaines semaines aura un vrai intérêt.

Cette réunion constituait un premier rendez-vous de concertation, le prochain est fixé au samedi 7 octobre à 10h, sur le site de projet du PEM. Il invite les participants à venir à cette occasion s'exprimer sur la configuration des lieux et à développer les avis et propositions.

La réunion se clôture autour d'un buffet offert par la municipalité.