DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNE DE LACANAU

ENQUÊTE PUBLIQUE

relative à la procédure de déclaration de projet n°1 emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour la réalisation du Pôle d'Echanges Multi-modal (PEM)

Enquête publique du 22 août 2025 au 24 septembre 2025 inclus

2ème PARTIE

Conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

Table des matières

I/Rappel des éléments principaux du projet 3
1.1. Contexte du projet 3
1.2. Le choix du site 4
1.3. les caractéristiques du projet 4
1.4. Le projet présenté nécessite la modification du PLU 5
2/ Les problématiques du projet 5
2.1. l'intérêt général 5
2.2. la mise en compatibilité du PLU et l'impact environnemental 5
3/ Appréciation du commissaire enquêteur 6
3.1 sur le dossier d'enquête publique 6
3.2. sur le déroulement de l'enquête publique 6
3 .3. sur la participation du public 6
4/ Les conclusions motivées du commissaire enquêteur 7
4.1. En ce qui concerne l'intérêt général 7
4.1.1. Sur le la nécessité de créer un pôle d'échanges multi-modal : 7
4.1.2. Sur le choix du site et la fiabilité de l'étude multi-critères 7
4.1.3. Sur le dimensionnement du parking et la plateforme servicielle 7
4.1.4. Sur l'utilité du projet en termes de circulation et de mobilités 8
4.1.5. les risques de sécurité liés à l'accès au PEM et la coexistence de plusieurs modes de mobilités 8
4.1.6. Le coût et le financement 9
4.1.7 Synthèse sur l'intérêt général du projet 9
4.2. La mise en compatibilité du PLU 10
4.2.1. Les modifications du règlement et l'instauration d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) 10
4.2.2. Sur l'impact environnemental, les nuisances pour les riverains et le risque incendie 10
5/ L'avis du commissaire enquêteur 12

I/Rappel des éléments principaux du projet

Par arrêté en date du 24 juillet 2025, le maire a procédé à l'ouverture d'une enquête publique relative à la procédure de déclaration de projet n°1 emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Lacanau pour la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM). Durée de l'enquête, du 22 août 2025 au 24 septembre inclus.

1.1. Contexte du projet

Le rapport de présentation du dossier rappelle que le projet de création du pôle d'échanges multimodal s'inscrit dans une démarche globale de transformation de l'aménagement de la ville de Lacanau qui a notamment abouti à la signature le 19 septembre 2021 notamment avec l'Etat, d'un plan partenarial d'aménagement [1](PPA).

Le PPA rappelle que la ville de Lacanau s'est engagée depuis 2010 dans une stratégie d'adaptation de son territoire comprenant :

« - *Un préalable en matière de stratégie sur la gestion des risques qui a conduit à adopter en 2016 un plan d'action de protection dure face à l'érosion côtière, devant garantir la préservation du front de mer jusqu'en 2050. Pour cela, l'édification d'un ouvrage « horizon 2050 » est à prévoir dans la période 2025-2030 en parallèle de la requalification des espaces publics*

- Suite à cette décision de 2016, et face à l'impossibilité de décider le scenario de relocalisation, l'engagement dans une requalification ambitieuse de ses espaces publics du front de mer, dans un projet-processus porteur[2] du changement souhaité apte à engager les transformations pour une ville océane vivante toute l'année, accueillante et à vivre avec l'érosion côtière (…).

Ce programme d'actions comprend notamment des actions dites « sans regret » telles que :

・La suppression des parkings littoraux et l'aménagement en rétro littoral d'un pôle d'échange multimodal (action conduite dans le cadre d'un schéma des mobilités prônant les alternatives à la voiture individuelle) ».

Concomitamment et pour tenir compte de l'attractivité touristique de la commune rendant les problématiques de mobilité de plus en plus complexes se conjuguant avec la configuration spécifique de la commune (214km^2 organisée en deux polarités principales (ville et océan, mais aussi en quartiers autour du lac), la ville a élaboré un plan d'action « Schéma « mobilités 2030 » adopté le 7 juillet 2021.

Ce document cadre accompagne la politique d'aménagement du territoire de la commune ménageant des espaces où les mobilités alternatives à la voiture individuelle sont priorisées. Ce plan se décline en 21 actions comportant notamment :

N°17-Proposer un service de navette estivale cadencée
N°18-Concevoir le parking rétro-littoral comme un véritable pôle d'échanges multimodal

[1] Projet Partenarial d'Aménagement signé le 22/09/21, avec l'Etat -France relance- , l'établissement public foncier de Nouvelle Aquitaine, le GIP littoral, la Communauté de communes de Médoc atlantique, la Région et le Département de Gironde

[2] Etude ADS (aménagement durable de la station) coordonnée par le GIP Littoral, finalisée en 2017.

Il est à noter que l'agenda 21, adopté en avril 2021, qui détermine les objectifs de la commune en matière de transformation de la station balnéaire comporte notamment « l'objectif de mettre en œuvre le schéma des mobilités 2030 ».

En définitive, le commissaire enquêteur retient que la création d'un PEM est une des composantes de la restructuration de l'aménagement urbain et paysager et du choix des mobilités souhaitée par la commune pour les années à venir.

1.2. Le choix du site

Le dossier soumis à l'enquête publique précise qu'une analyse a été conduite entre 4 sites alternatifs pour l'implantation du PEM, le site devait répondre aux critères suivants :
- le potentiel de report modal : site devant offrir une connexion au réseau cyclable et aux services, être accessible à pied, être relié au réseau de transports en commun existant et futur et permettre l'accès aux véhicules ;
- le cadre de vie et paysage ;
- la faisabilité du projet ;

Quatre sites ont été étudiés :

- le site retenu pour le projet dit « rond-point du casino » ;
- la zone du Huga rive Nord ;
- la Zone du Huga rive Sud ;
- le parking Nord (extension en vue d'intégrer un espace de service.

Le choix du site retenu est le résultat d'une étude multicritères prenant notamment sur les critères environnementaux, sociaux et techniques définis supra.

1.3. les caractéristiques du projet

Après la concertation préalable réalisée du 4 mars au 25 mars 2025, le dimensionnement du projet a été revu à la baisse passant de près de 200 places environ à 110.

Désormais Le programme prévoit :

- La réalisation d'une plateforme de service paysagée sous couvert forestier qui regroupe les services suivants :

- création d'une offre de stationnement d'environ 110 places sous couvert forestier
- Des arrêts de transport en commun le long de l'avenue Plantey avec des quais adaptés aux offres existantes ou à venir à moyen terme ;
- Une zone de dépose minute pour le covoiturage et la desserte des arrêts de transports en commun ;
- Un espace de location de vélos ;
- Un espace de vélos en libre-service
- Un espace dédié au stationnement sécurisé pour les vélos ;
- Une antenne d'information voyageur touristique et mobilités (borne) ;
- Un casier de consigne de bagageries.
- Un bloc sanitaire.
- Le confortement et la requalification des circulations cyclables et piétonnes existantes.

1.4. Le projet présenté nécessite la modification du PLU

Selon les documents graphiques du PLU, une partie du site du PEM présenté se situe en zones UC (zone d'habitat individuel à valeur paysagère) et UDa (secteur d'habitat à valeur paysagère), secteurs dans lesquels est envisagée l'implantation de la plateforme de services. Une partie limitée des terrains au sein du périmètre du PEM est classé en Espace Boisé Classé (EBC) (espaces boisés classés).

Deux dispositions du règlement limitent donc la réalisation complète du programme d'aménagement prévu : la bande d'Espace Boisé Classé (EBC) le long de l'Avenue Plantey en zones UC et UD (zone d'habitat principalement individuel en extension des bourgs) ; le règlement de la zone Nz (secteur du golf et du parc paysager de l'Ardilouse) interdit d'implanter des activités commerciales liées aux mobilités.

Pour permettre la réalisation de la totalité du programme d'aménagement prévu pour le PEM, il est donc nécessaire de mettre en compatibilité le PLU pour réduire la bande d'Espace Boisé Classé le long de l'Avenue Plantey, et permettre l'implantation d'activités commerciales liées aux mobilités sur le site.

L'actuelle procédure qui permet à la fois de déclarer le projet d'aménagement du PEM et la modification nécessaire du PLU fait donc référence à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme qui dispose qu'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet (dans le cas où une déclaration d'utilité publique n'est pas requise) et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme (PLU) ne peut intervenir que si :

- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou **l'intérêt général de l'opération** **et sur la** **mise en compatibilité du PLU** qui en est la conséquence,
- les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'un examen conjoint de la commune et des personnes publiques associées.

2/ Les problématiques du projet

2.1. l'intérêt général

La notion d'intérêt général du projet constitue donc la condition sine qua non de mise en œuvre de la mise en compatibilité du PLU (cf article L 153-54 précité du code de l'urbanisme).

L'appréciation de l'intérêt général du projet vise à déterminer les facteurs positifs et négatifs du projet.

2.2. la mise en compatibilité du PLU et l'impact environnemental

Comme le précise explicitement la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) dans son avis du 4 août 2025, *« l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU n'a pas vocation à porter sur les incidences de la réalisation du projet de pôle d'échanges, mais sur les conséquences potentielles des évolutions du document d'urbanisme permises par sa mise en en compatibilité.*

La démarche a pour but d'évaluer les incidences de la modification du plan sur l'environnement et d'envisager les mesures visant à éviter, réduire ou, en dernier lieu, compenser les incidences négatives »

Dans la conclusion de son avis, la MRAe précise que « *le dossier démontre une démarche d'évitement-réduction-compensation (ERC) des incidences environnementales de qualité. Il convient toutefois de poursuivre la démarche ERC relative aux habitats d'espèces, notamment les zones humides et, de compléter dans le règlement les dispositions permettant leur préservation* ».

En parallèle, l'aménagement du pôle d'échange multi modal a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de la direction régionale de l'environnement. Par arrêté préfectoral en date du 16 septembre 2025 (en cours d'enquête), la direction de l'environnement a décidé que l'aménagement du site n'était pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact.

3/ Appréciation du commissaire enquêteur

3.1 sur le dossier d'enquête publique

Le dossier complet, rigoureusement identique dans sa version papier et dans sa version dématérialisée publiée sur le site de la ville de Lacanau a été mis à disposition du public dans de bonnes conditions de consultation en mairie de Lacanau et à la salle Lescoure (Médiathèque) située à Lacanau océan.

Ce dossier répondant aux exigences réglementaires permettait au citoyen d'avoir une connaissance claire et pertinente (bonne illustration) du projet et des modifications à apporter au PLU.

3.2. sur le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée dans les formes, conditions et délais prévus par l'arrêté du 24 juillet 2025 prescrivant l'ouverture de celle-ci et dans un cadre de procédure conforme à la réglementation.

Les 4 permanences tenues par le commissaire enquêteur selon le calendrier prévu se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation.

La publicité de l'enquête publique a été réalisée conformément à la législation en vigueur. Le commissaire a pu vérifié l'effectivité de cette publicité : transmission des certificats d'affichage, attestation des parutions dans 2 quotidiens locaux, constatation par le commissaire enquêteur que le site Internet de la ville de Lacanau a comporté une rubrique intitulée « enquête publique sur le projet d'aménagement du PEM » durant toute la durée de l'enquête publique comportant le dossier complet soumis à l'enquête et le registre dématérialisé permettant au public de déposer ses observations.

Ainsi la publicité et le dossier présenté ont été de nature à permettre une information correcte et une appréciation accessible de l'objet et de la portée des modifications induites par cette déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLU de Lacanau.

3 .3. sur la participation du public

La participation à l'enquête publique a été importante comportant 51 contributions soit le double de la participation à la concertation préalable.

Parmi les contributeurs, on relève quatre associations : Collectif surf Gringue Nord, Vivre la Forêt, APLLO (Association Amis, Propriétaires et Locataires de Lacanau Océan), et ARLL (Association des Riverains du Lac) [le contributeur de l'observation n° 18 mentionne « association Biorève »]. Pour une très large majorité les contributeurs sont d'origine canaulaise.

Toutes les observations (in extenso) figurent dans l'annexe n° 5 jointe au rapport, la synthèse des observations établie par le commissaire enquêteur et les réponses de la commune sont en annexe n°4.

Le Commissaire enquêteur observe que l'enquête publique a pleinement joué son rôle en informant correctement le public et en lui donnant la possibilité d'exprimer ses observations et propositions.

4/ Les conclusions motivées du commissaire enquêteur

après analyse des observations des citoyens et les réponses de la ville de Lacanau

4.1. En ce qui concerne l'intérêt général

4.1.1. Sur le la nécessité de créer un pôle d'échanges multi-modal :

Le premier chapitre des présentes conclusions rappelle que la décision de créer un PEM s'insère dans une réflexion globale des élus et de la population lacanaulaise pour une recomposition spatiale de la ville dans un contexte de changement climatique et d'érosion côtière qui a déjà donné lieu à de nombreuses concertations avec les citoyens.

A l'exception de quelques observations, le commissaire enquêteur constate que ce n'est pas les objectifs poursuivis pour la création d'un PEM qui sont mis en cause mais essentiellement les modalités ayant déterminé le choix du site et les craintes quant à l'impact environnemental.

4.1.2. Sur le choix du site et la fiabilité de l'étude multi-critères

Un grand nombre d'observations sont défavorables à l'implantation du PEM sur le site retenu privilégiant plutôt les sites alternatifs ayant fait l'objet de l'étude multicritères réalisée en 2024 (parking Nord et Huga) ou proposant même d'autres solutions pour l'emplacement du parc de stationnement.

Le choix du parking Nord est souvent évoqué parce qu'il est déjà artificialisé et n'est pas saturé, les sites Huga parce qu'ils sont plus éloignés et pourraient permettre une réelle décongestion en amont.

Le commissaire enquêteur retient cependant les arguments de la réponse de la ville démontrant que le parking Nord ne permettrait pas de répondre aux critères d'implantation d'un pôle multi modal notamment en ce qui concerne l'accessibilité du site, la connexion avec d'autres modes de déplacements et la réduction du trafic automobile dans Lacanau Océan. Pour les autres sites ; d'autres éléments défavorables sont évoqués par la commune : topographie défavorable, nécessité d'aménager un nouveau carrefour et sites totalement classés en EBC, difficultés foncières.

Il constate également que la ville a apporté les éléments nécessaires pour conforter la fiabilité de l'étude multi-critères ayant abouti au choix du site notamment en précisant que le critère incendie, non pris en compte, n'avait pas d'incidence (tous les sites étant soumis aux mêmes règles en matière d'incendie).

En définitive, l'intérêt du site retenu n'est pas vraiment remis en question.

4.1.3. Sur le dimensionnement du parking et la plateforme servicielle

Nombre de contributions observent que les 110 places de parking ne peuvent compenser les 189 places des parking littoraux et s'interrogent en conséquence sur l'utilité du projet, alors même qu'une extension apparait difficile.

Dans sa réponse, la commune mentionne que la jauge de 110 places a été décidée à la suite de la concertation menée avec les riverains du site, il s'agit donc d'un choix collectif déterminé au fil des échanges. Elle fait observer que la mise en place du PEM n'a pas pour seul objectif la compensation des places supprimées des parkings littoraux, mais également le changement de pratiques de déplacement des habitants et visiteurs visant à provoquer un effet significatif sur l'utilisation de la voiture individuelle. Ainsi d'autre dispositifs participeront à augmenter la part des déplacements alternatifs à la voiture : recomposition et piétonisation du front de mer, mise en place d'un nouveau plan de circulation, extension du stationnement réglementé, mise en service d'une navette urbaine, extension du réseau cyclable...

Cette démarche globale incite la collectivité à « expérimenter et tester ce dimensionnement du PEM » rien n'empêchant d'imaginer une extension du PEM à l'avenir dans des conditions à définir.

Le commissaire enquêteur prend acte que le PEM apparait comme le premier élément, indispensable au report modal et à la mise en œuvre de nouvelles pratiques de mobilité et le dimensionnement prudent n'amoindrit pas son intérêt. Il note par ailleurs que la maitrise foncière des terrains facilitera la programmation des travaux.

4.1.4. Sur l'utilité du projet en termes de circulation et de mobilités

Sur ces points, le projet a fait l'objet de nombre de critiques, les uns considérant que le trafic et les embouteillages ne seront pas réduits, les autres que la création du PEM ne permettra ni la connexion avec les territoires voisins car l'interface avec les axes Nord/Sud et Est/Ouest se situe à Lacanau-ville, ni la connexion avec des modes de mobilité envisagés dans l'avenir (tram/train) avec l'agglomération bordelaise (hypothèse figurant dans le schéma mobilités 2030).

Sur ce point, la commune précise qu'elle a réalisé une étude trafic permettant de modéliser le rôle du PEM par rapport à une situation routière au fil de l'eau en tenant cependant compte des augmentations de flux prévisibles consécutivement à la croissance démographique résultant de l'attractivité résidentielle et touristique (prospectives menées par le GIP Littoral). Le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités a également mené une étude et dans les deux cas, il est constaté une baisse de la part modale de la voiture, de 5% (à minima) à13% faisant passer celle-ci en dessous de la barre des 80%. L'étude trafic conclut par ailleurs à une diminution prévisible du trafic sur l'axe Plantey, saturé en période estivale.

En ce qui concerne la connexion avec les autres modes de mobilités, il est précisé que le site est bien connecté à un nœud de distribution routière à la croisée des axes nord-sud et est-ouest. A plus long terme, dans l'éventualité de la création d'une liaison structurante avec l'agglomération bordelaise, la commune n'exclut pas qu'un autre PEM puisse alors être envisagé.

Le commissaire enquêteur observe que les prévisions à la baisse de la part modale de la voiture individuelle confortent l'intérêt général du projet.

4.1.5. les risques de sécurité liés à l'accès au PEM et la coexistence de plusieurs modes de mobilités

Plusieurs interrogations ont été exprimées concernant les difficultés, voire la dangerosité, d'accès ou de sortie du site. D'autres craintes ont également été exposées quant à la coexistence de plusieurs modes de mobilités (voitures, relais covoiturage, cyclistes, piétons) susceptible d'augmenter les conflits d'usage.

L'intérêt du projet pourrait être compromis si ces deux points n'étaient pas pris en compte.

S'agissant des mesures de sécurité pour les usagers, la commune indique que celles-ci seront prises selon les recommandations du Centre Routier Départemental de la Gironde et du CEREMA et affirme que les aménagements seront suffisamment lisibles pour permettre le passage en sécurisé des cyclistes et piétons au droit de l'accès au site. L'accès pour les voitures sera également sécurisé. Les espaces clairement identifiés et dédiés pour les piétons et les cyclistes sont de nature à éviter les conflits d'usage.

En définitive, le commissaire enquêteur, constate que les engagements de la commune doivent permettre de lever la crainte de voir une sous-utilisation du site (perte d'intérêt) engendrée par des problèmes de sécurité.

4.1.6. Le coût et le financement

Plusieurs observations considèrent que le coût du projet est trop élevé au regard de son dimensionnement et que la dépense globale prévue est passée de 1,1M€HT (PPA signé en 2021) à 1,7M€HT (projet actuel) alors que la jauge du parking a été sensiblement diminuée. D'autres contributeurs, défavorables au projet, estiment qu'il s'agit avant tout de respecter les échéances du PPA notamment celles du financement (financement du PEM prévu en 2025).

Dans sa réponse, la commune explique de façon très précise l'évolution du coût initialement prévu en janvier 2020 et celui de juillet 2023 prenant en compte les divers ajustements du projet (notamment à la suite des demandes exprimées lors de la concertation préalable), de l'intégration de nouveaux éléments (par exemple le clôturage intégral à l'ouest de la voie de desserte du PEM) et de l'augmentation des prix (+17%). Elle ajoute qu'elle est en recherche de subventions complémentaires afin de limiter sa part d'autofinancement.

Le commissaire enquêteur observe que la validation de la réévaluation du coût par la maitrise d'œuvre et par les instances de suivi du projet partenarial d'aménagement (PPA), montre que le coût global est justifié.

Il constate également que la volonté de vouloir respecter les échéances du plan partenarial d'aménagement et de ses phases de financement relèvent d'une gestion prudente des finances communales.

4.1.7 Synthèse sur l'intérêt général du projet

L'objectif d'un PEM est d'offrir des solutions de mobilité et des alternatives à la voiture individuelle, en assurant une connexion entre les différents modes de transport.

L'érosion littorale a amené la commune de Lacanau à mettre en œuvre une stratégie de gestion durable de sa bande côtière en requalifiant les espaces de front de mer. En termes de mobilité et d'accès, La réponse choisie par la ville de Lacanau consiste à reporter à l'arrière du front de mer le stationnement des véhicules et de proposer une offre de mobilité alternative et de courte distance.

Le PEM s'insère dans la démarche d'aménagement durable de la station (réalisée en 2019), du schéma des mobilités 2030 et plus récemment du projet partenarial d'aménagement signé avec l'Etat en 2021 qui ont pour objectif de réguler la place de la voiture individuelle, de favoriser les transports collectifs ou alternatifs.

Sur les différents points évoqués supra, reprenant les différentes interrogations exposées lors de l'enquête publique, il est démontré que l'intérêt général du projet n'est pas remis en cause.

Comme exprimé ci-dessus, le commissaire enquêteur considère que le PEM apparait comme le premier élément, indispensable au report modal et à la mise en œuvre de nouvelles pratiques de mobilité et son dimensionnement prudent (résultant de la concertation préalable avec les riverains) n'amoindrit pas son intérêt.

4.2. La mise en compatibilité du PLU

4.2.1. Les modifications du règlement et l'instauration d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP)

Il est à rappeler que les modifications des documents graphiques nécessaires à la réalisation du projet restent d'une importance très limitée, la création d'un secteur UEm spécifiquement destiné à accueillir les aménagements de la plateforme de service représente une superficie de 0,51 hectare (reclassement de terrains situés en zones UC et Uda et réduction d'une bande d'espace boisé (EBC) le long de l'avenue Plantey pour 898m²). La superficie du site est de l'ordre de 5 hectares.

Il est prévu d'instaurer une OAP sur l'ensemble du site pour encadrer le projet de PEM ayant notamment pour objectifs la préservation maximale de la végétation existante et la perméabilité des sols.

Sur ce dernier point, plusieurs observations non favorables au projet demandent le classement de la totalité du site en EBC, classement qui se substituerait de fait à l'OAP.

Dans sa réponse la commune fait observer que le projet prévoit déjà des mesures significatives pour protéger les espaces boisés et que la loi littorale et le SCOT n'imposent pas le classement du site en EBC.

En définitive, le commissaire enquêteur constate que l'intérêt d'un classement du site en EBC n'est pas démontré et que les avis favorables de la Commission Départementale de la Nature et de la Protection des Sites (CDNPS) et du Parc naturel régional Médoc (procès-verbal de la réunion d'examen conjoint en date du 3 juillet 2025) confortent la décision d'instauration de l'OAP.

4.2.2. Sur l'impact environnemental, les nuisances pour les riverains et le risque incendie

Les interrogations sur l'impact environnemental du projet de PEM ont été très nombreuses (se reporter au rapport -1ère partie et au PV de synthèse en annexe).

Elles concernaient essentiellement la crainte de la disparition d'un espace boisé remarquable, le risque d'imperméabilisation et d'artificialisation des sols, les risques de destruction de la biodiversité (habitats naturels de plusieurs espèces). L'insuffisance de la valeur de l'étude écologique du site et le non-respect des documents environnementaux de rang supérieur ont été parfois évoqués.

Les interrogations portent également sur la prise en compte du risque incendie.

Enfin de nombreuses observations font état de la possible dégradation du cadre de vie des riverains du site : pollution sonore, visuelle, zone de stationnement d'aubaine, insécurité.

Le commissaire enquêteur constate que la commune a répondu point par point et de façon circonstanciée à toutes les interrogations des contributeurs (pages 42 à 45 du rapport, partie 1).

L'analyse de ces réponses permet de constater que :

- La pluralité des études environnementales, le large spectre de celles-ci (consommation foncière, géomorphologie, ressource en eau, risques naturels et technologiques, nuisances et pollutions, énergie et climat et paysage et patrimoine) et leur durée (les inventaires naturalistes ont porté sur 4 saisons), justifient de la fiabilité de celles-ci ;
- Les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) détaillées dans la partie évaluation environnementale prévoient notamment :
    - Consommation d'espace mesurée : espaces boisés maintenus au nord du site (6000m²), création de 1,9ha de « boisements et arbres à protéger »,
    - Perméabilité des sols maintenue : aires de stationnement et voies créée devant être perméables ;
    - Préservation du milieu naturel : préservation de 766 arbres sur 848 et plantation de 16 arbres (au final moins 8%); amélioration de la strate arbustive (plantation de 1752 arbustes haut et 2310 plantes basses)
- Le projet présenté est compatible avec les textes environnementaux de rang supérieur : SCOT de la communauté de communes Médoc Atlantique, charte du PNR Médoc, SDAGE Adour Garonne…
- L'autorisation de défrichement sollicité pour la coupe de certains arbres n'a pas pour effet de détruire l'état boisé de la parcelle mais le passage d'un terrain forestier à un terrain boisé aménagé ;
- L'étude sur le suivi piézométrique terminée en juin 2025 conclut à l'absence de caractère humide sur l'ensemble du site.
- L'incidence sur les espèces protégées a été exposée dans l'évaluation environnementale figurant au dossier d'enquête tout comme dans le dossier au cas par cas (document figurant dans le dossier d'enquête) qui a donné lieu à un arrêté préfectoral en date du 16 septembre 2025 à une dispense de réalisation d'étude d'impact pour le projet d'aménagement d'un pôle d'échange multi-modal à Lacanau.
- Le risque d'incendie est bien pris en compte, ainsi des dispositifs de défense sont mis en place en concertation avec le SDIS.
- Les mesures pour limiter les nuisances des riverains sont les suivantes :
    - en bordure ouest, une bande de 30 mètres non aménageables et clôturée faisant l'objet d'un traitement paysager qualitatif via des merlons plantés est prévue ; ce secteur a aussi été classé en boisements et arbres à protéger afin de garantir sa préservation.
    - des mesures de gestion hors PLU sont également prévues : barrières pour limiter les entrées de véhicules, fermeture la nuit, balisage des cheminements, éclairage adapté sur les espaces de déambulations et sur les croisements…

En définitive, le commissaire enquêteur constate que la ville de Lacanau a répondu de façon circonstanciée aux interrogations des citoyens et que des mesures ont été prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact environnemental du projet.

5/ L’avis du commissaire enquêteur

Pour rappel, l’article L.153-54 du code de l’urbanisme dispose qu’une opération faisant l'objet d’une déclaration de projet et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme (PLU) ne peut intervenir que si l’enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l’intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence,

Il ressort des conclusions précitées que l’intérêt général du projet est démontré ; que l’impact sur l’environnement de la modification du PLU reste limité et que des mesures ont été prises pour éviter, réduire ou compenser l’impact environnemental du projet.

En conséquence**, le commissaire enquêteur émet un avis favorable**
à la déclaration de projet n°1 emportant mise en compatibilité du plan local d’urbanisme (PLU) de la commune de Lacanau pour la réalisation du Pôle d’Echanges Multi-modal (PEM)

Fait à Gradignan, le 24 octobre 2025,

Bernard Lesot
Commissaire enquêteur