Département de la Gironde

Commune de Lacanau

ENQUETE 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)

Procès-verbal des observations enregistrées pendant l'enquête publique du 22 août 2025 au 24 septembre 2025 inclus.

Monsieur le Maire,

Par courrier du 9 juillet 2025, vous avez sollicité auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif de Bordeaux la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : *déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Lacanau relative au projet de Pôle d'échange multimodal (PEM).*

Par décision du président du tribunal administratif de Bordeaux en date du 9 juillet 2025, M. Bernard LESOT a été désigné commissaire enquêteur pour conduire celle-ci.

Par arrêté du 24 juillet 2025, le maire de la commune de Lacanau a ordonné cette enquête publique pour la période du lundi du 22 août au 24 septembre 2025, soit 34 jours consécutifs.

Le dossier et les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public à la mairie de Lacanau (31 av de la Libération- 33680), à la ludo-médiathèque -salle Lescoure (place de l'Europe - 33680) aux jours et heures d'ouverture usuels afin de consigner les observations du public ou de les adresser par courrier à la mairie de Lacanau comme le prévoit l'arrêté précité à l'attention de M. le commissaire enquêteur.

Le public pouvait également formuler ses observations par mail à l'adresse suivante : villeoceane2050@lacanau.fr ou sur le registre dématérialise accessible à l'adresse suivante : https://www.lacanau.fr/ep-projet-dppem-registe/.

Conformément à l'article 8 de l'arrêté précité du 24 juillet 2025, je vous remets le procès- verbal de synthèse des observations.

Conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, vous disposez en qualité de maître d'ouvrage de l'opération d'un délai de quinze jours pour adresser vos éventuelles observations au commissaire enquêteur. Je reste à votre disposition pour un éventuel entretien.

Je vous prie de croire Monsieur le Maire, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le 1er octobre 2025,

PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS relatives au projet de PEM - ville de Lacanau

Ce document constitue la synthèse des observations du public, concernant l'enquête publique précitée.

L'article R.123-18 du code de l'Environnement précise : « *le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.* »

Les deux registres ont été mis à la disposition du commissaire enquêteur le 24 septembre 2025.

Rappel des objectifs de l'enquête publique (cf préambule de la notice de présentation)

Ce projet s'inscrit dans une démarche globale visant à adapter la ville littorale aux enjeux du changement climatique et de l'aménagement durable, en tenant compte des mobilités, du tourisme et du recul du trait de côte.

Un Pôle d'Echanges Multi-modal est un équipement public rassemblant différentes solutions de mobilités promouvant les alternatives à la voiture individuelle (vélo, voiture, transports en commun…). Il permet de centraliser la mobilité, en assurant une connexion entre les différents modes de transport. Il propose également des services utiles aux personnes en déplacement.

Le site destiné à recevoir le PEM est localisé à l'entrée de la station balnéaire de Lacanau, sur un terrain d'environ 5 hectares formant un triangle entre l'avenue du Cantabria et l'avenue Plantey. Le site est non urbanisé mais en grande partie boisé. Il s'insère entre les tissus bâtis à dominante pavillonnaire de la frange Est de Lacanau Océan. Par arrêté en date du 13 février 2025, le Maire de Lacanau a acté le lancement de la présente procédure de Déclaration de Projet valant mise en comptabilité du Plan Local d'Urbanisme de Lacanau. Elle vise la possibilité de mettre en comptabilité le document d'urbanisme (2 dispositions du règlement du PLU ne permettent pas la réalisation de la totalité du programme d'aménagement prévu) si le caractère d'intérêt général ou d'utilité publique de l'opération d'aménagement le justifie.

A/ Bilan quantitatif de la participation du public à l'enquête qui s'est déroulée du 22 août au 24 septembre 2025 : 51 contributions ont été recensées, réparties comme suit :

- 46 avis déposés par voie électronique dont 1par mail et 45 sur le registre dématérialisé
- 5 avis déposés sur le registre papier mis à disposition à la salle l'Escoure (Lacanau Océan)
- 0 avis sur le registre mis à la disposition à la mairie (centre-ville).

La participation est donc satisfaisante (double du nombre de contributions recensées lors de la concertation préalable menée du 4 au 25 mars 2025.

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.

Les contributions apportent des critiques sur le projet (une seule est favorable au projet tel que présenté) mais nombre d'entre d'elles précisent ne pas être opposées à la création d'un PEM mais souhaitent des modifications du projet, notamment opter pour un autre site.

Après examen de celles-ci, (la majorité d'entre elles aborde plusieurs thèmes), 5 thématiques ont pu être identifiées, subdivisées en sous thèmes : le choix du site, les mobilités et les contraintes de circulation, les normes environnementales et le cadre paysager, le coût et le financement, l'intérêt général.

Toutes les observations (in extenso) figurent dans l'annexe jointe au présent procès-verbal de synthèse. Celles-ci reprennent souvent celles formulées lors de la concertation préalable menée du 4 au 25 mars 2025 (cf bilan de la concertation). Les thématiques sont présentées ci-dessous en faisant référence aux numéros des observations (cf annexes).

B / Les observations du public

I/ Le choix du site

I-1 Sur la pertinence du site choisi en comparaison des localisations alternatives étudiées dans le projet

Site Parking Nord

21 contributions privilégient l'extension du parking Nord comme futur site du PEM

(obs 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 17, 19, 20, 24, 28, 30, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43) pour les motifs suivants :

- le parking Nord n'est qu'à 400m du site proposé, se trouve plus proche de la plage, du centre-ville et proche des campings (l'agrandissement de 2 campings ayant déjà été accordé) ;

- le réaménagement du parking nord permettrait d'augmenter le nombre de places (au moins le nombre de places supprimées sur les parkings littoraux) et de créer le pôle d'échange multi modal ;

- il est déjà artificialisé et il est rarement complet l'été (argument très souvent cité) ;

- possibilité d'extension du parking sans aménagement onéreux (20 000m²).

Site Huga Nord et site Huga Sud

Pour le site Huga Nord : 8 contributions (n° 17, 23, 26, 35, 40, 41, 44, 45) font état des motifs suivants :

- le site aurait une capacité plus importante que le site de référence et pourrait accueillir d'autres mobilités (tram-train et connexions Nord-Sud) ;

- le site du Huga permettrait de désengorger l'accès à l'océan (avenue Plantey) puisqu'en amont du site retenu ;

- pas de zones d'habitations autour,

Sites Huga Nord et Huga Sud : n° 18, 19, 20, 36, 37

- le site Huga se trouve en amont du site de référence, à 4 kms des plages : l'impact environnemental, serait moindre, il peut accueillir un nombre plus important de places de parking, il peut être relié à

d'autres moyens de mobilités notamment tram-train et connexions Nord-Sud ; situé plus en amont le report modal serait plus important (décongestion de l'entrée de ville et meilleure fluidité) ;

- le PEM situé au Huga permettrait de désengorger l'accès à l'océan ;

- site du Huga (Nord-Sud) apparaît comme une solution moins « impactante » pour l'environnement ;

I-2 Autres propositions d'implantation du site du PEM

Obs 15 : le PEM doit se situer à l'extérieur de la ville, en amont afin de jouer son rôle d'échange, de libérer la ville de ses voitures et de pouvoir se développer dans l'avenir ;

Obs 36 : un PEM nécessite de l'espace et être au carrefour de plusieurs routes existantes et offrir plusieurs modes de mobilités : sa vraie place devrait être à Lacanau ville (intersection des villes du Médoc) ou au Huga (proximité des 3 lieux majeurs d'habitations de Lacanau : ville, océan, lac).

I-3 Autres propositions de sites de parking pour remplacer la suppression des parkings du littoral (SANS EVOQUER DE MISE EN PLACE DE PEM)

Observations n° 11 : agrandir le parking de la rue Cantabria (ajout estimé à 100 places) ;

Obs n° 12 : parking possible sur terrain après le cimetière, le long du camping des Grands Pins ;

Obs 14 : création de parking couvert (1 ou 2 étages) sur des espaces déjà goudronnés (parking L'Escoure ou U express), endroits proches du centre, facilement accessibles, déjà entourés d'immeubles en hauteur facilitant l'insertion paysagère (pouvant accueillir un marché couvert de surcroît)

Obs 20 : possibilité d'extension du parking avenue Chateaubriand et rue Jean de la Fontaine à coté de la rue Marie Curie (100 à 150 places), peu fréquenté toute l'année et situé à vol d'oiseau à la même distance du centre que le site prévu ;

Obs 20, 27 : possibilités de créer des places près UPCA, casino, golf ;

Commissaire enquêteur : Le nombre de contributions défavorables par rapport au site choisi sollicite des réponses de la part de la collectivité.

La collectivité souhaite apporter des réponses à chaque proposition des nouveaux sites, extraites de l'étude dédiée menée par un bureau d'études expert en mobilités/déplacements et indépendant :

- S'agissant du site du **parking nord**, celui-ci n'a pas été retenu pour les raisons suivantes :

- Un site défavorable pour inciter au report modal : ce site est situé en bordure des plages et est excentré. Il joue un rôle de stationnement périphérique important mais il ne peut pas favoriser un report modal compte tenu de sa localisation qui est la destination finale de la plupart des automobilistes. Il ne favorise ni la distribution, ni la connexion entre les secteurs sud, centre et nord de Lacanau. De même, il n'est pas relié aux autres modes de déplacement (cars, navettes,

pistes cyclables dont la Vélodyssée). Il ne contribuerait donc pas à la réduction du trafic automobile traversant Lacanau Océan.

- La maîtrise du foncier : l'extension du parking nord nécessiterait des acquisitions foncières, les terrains n'appartenant pas à la commune actuellement. Outre le coût supplémentaire, cela impliquerait également des délais de réalisation plus long.

La commune retient que la proposition de faire le PEM sur **le terrain après le cimetière**, le long du camping des Grands Pins, est en lien avec le parking nord. Encore plus éloigné et excentré, ce site est en impasse, c'est un accès secondaire qui présentera des difficultés d'accès et qui est déconnecté du réseau structurant (routier, transport en commun, cyclable, voire piéton) ; le foncier n'appartient plus à la commune suite à la délibération du conseil municipal du 29 janvier 2020.

La proposition d'agrandir **le parking de la rue Cantabria** fait référence au parking Nord (voir éléments de réponses ci-dessus).

- Les sites nommés **Huga Nord et du Huga Sud,** bien qu'ils soient connectés à la voie verte et desservis par la ligne de car régional 421, présentent une moins bonne accessibilité : ils sont plus éloignés du centre-ville et des plages que le site retenu ; ces terrains en bordure de la RD6 impliquent l'aménagement d'un carrefour sur un axe routier important ce qui pourrait entraîner une congestion supplémentaire ; leur topographie est défavorable et pourrait poser des problèmes pour la gestion des pentes et de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les sites sont boisés et intégralement classés en EBC, à proximité d'habitations.

Sur la proposition de créer des places de parking **près de l'UCPA, le casino ou le golf** : les terrains à proximité du Casino et du Golf ont déjà été étudiés et s'approchent des conclusions pour le site du Huga Sud. Autour du casino, des projets sont prévus qui ne permettent pas d'envisager la localisation du PEM à cet endroit.

- L'implantation du **PEM à Lacanau Ville** pourrait être un projet de plus long terme :

- La localisation du PEM s'inscrit dans le projet global de transformation de la station en ville océane (planifié notamment à travers la démarche la démarche Aménagement Durable des Stations qui a débouché sur la signature du Projet Partenarial d'Aménagement avec l'Etat). L'objectif principal de l'aménagement d'un PEM à Lacanau Océan est de gérer les pics de fréquentation et ses conséquences pour l'environnement et la qualité de vie des Canaulais. Réduire et encadrer l'offre de stationnement à l'échelle de Lacanau Océan, et en particulier sur le front de mer, est une première étape, ambitieuse, pour inciter à l'utilisation d'autres modes de déplacements et contribuer à désengorger la circulation dans les rues et les axes structurants de la station. L'objectif à court terme est donc d'apaiser la pression sur la ville océane et encourager à une fréquentation plus durable de la station, aidée en cela de la mise en place de navettes.
- À plus long terme, l'opportunité de créer un PEM en entrée de Lacanau Ville pourrait être envisagée, en capitalisant sur la réussite de l'offre de mobilités développées sur la commune et le développement de nouvelles liaisons avec le Médoc et la métropole bordelaise.

- La proposition de réaliser le PEM **au niveau du parking de l'avenue Chateaubriand ou de la rue Jean de la Fontaine** a déjà fait l'objet de réponses de la commune lors de la concertation préalable. Inséré dans un quartier d'habitation, ce site fait l'objet d'un projet de renaturation et de désimperméabilisation des emprises routières, tout en maintenant une capacité de stationnement de proximité. Par ailleurs, ce site ne constitue pas une entrée de ville, ne joue pas de rôle d'interface entre le sud et le nord du territoire. Le site ne répond pas aux objectifs de report modal joué par les pôles multi-modaux, n'étant pas situé le long d'un axe routier structurant ni à proximité immédiate de lignes de bus existantes ou projetées. Enfin, il n'est pas connecté aux axes structurants ni de mobilités douces (pistes cyclables, Vélodyssée, voie verte). Il ne peut donc pas contribuer pas à la régulation du trafic automobile, aux alternatives à la voiture individuelle. L'implantation envisagée risquerait au contraire de dégrader la qualité du quartier et poserait de sérieux problèmes d'acceptabilité des riverains compte tenu de la configuration du site. Le site de référence retenu permet au contraire de mettre en œuvre des mesures pour assurer une interface généreuse avec le voisinage résidentiel tout en développant des services et une offre de stationnement adaptée aux besoins de la ville.

I-4 Sur les études ayant abouti au choix du site retenu

Certaines contributions mettent en cause soit la fiabilité des études, soit l'incomplétude des critères retenus pour effectuer le choix du site retenu.

L'association APPLO (observation 39, document annexe) estimant que deux critères devaient être ajoutés (atteinte de l'objectif et mise en adéquation du PPA et la sécurité) en déduit par un tableau figurant page 7 de son document annexé à sa contribution que le site le plus adapté serait l'extension du parking Nord. « *En conclusion, S'il fallait faire un choix de création d'un futur PEM dans la démarche éviter-réduire-compenser, les critères qui auraient dû être pris en compte et que nous avons rajoutés (respect de l'objectif du PPA et sécurité) justifient complètement de retenir le site « Extension du parking Nord » en tant que site de référence le mieux adapté pour l'objectif ».*

Le collectif « SurfgringueNord » contribution n°34 observe :

« Il est curieux que dans l'étude comparative de ces sites par rapport au site de référence, le critère environnemental ait été déclaré peu favorable pour le site numéro 3, Parking Nord, alors qu'il est déjà artificialisé... *Dans l'étude comparative, 2 critères majeurs ne sont pas abordés le coût et la sécurité. Si les critères sécurité et financier avaient été inclus dans l'étude comparative, il est fort probable que le résultat aurait été différent Il nous a d'ailleurs été indiqué lors d'une réunion de concertation le 9 mai 2022 que le choix du site n'était pas négociable. Le site de référence était donc choisi depuis longtemps et tout laisse à penser que l'étude comparative a été orientée dans ce sens*.

L'association Vive La Forêt » (observation 35) mentionne que « l'*examen ex-post* [après le retrait du projet lors de l'enquête publique relative à la modification N°1 du PLU- septembre 2023] *de localisations alternatives est bâti autour d'une tentative de démontrer la supériorité du site de référence, en manipulant les critères retenus et ceux « oubliés »*

L'observation 45 rappelle que le choix du site « a été fait en 2017 » lors de l'élaboration du PLU et confirmé lors de plusieurs réunions publiques, mais alors sans étude concernant d'autres sites.

L'observation n° 45 souligne le fait que la conclusion du cabinet ARTELIA met le site de référence en tête de très peu, sans prendre en compte l'aspect sécurité (incendie en particulier).

Commissaire enquêteur :

Les observations de ces associations sollicitent des réponses quant à la conduite des études menées et aux critères choisis.

L'étude comparative des sites alternatifs a été menée selon une méthodologie rigoureuse et sérieuse par des bureaux d'études indépendants et expérimentés dans leur domaine de compétences.

Pour mémoire, la création d'un PEM doit en premier lieu atteindre un objectif de report modal des déplacements, en particulier pour les excursionnistes (visiteurs ou habitants) arrivant sur Lacanau Océan. Les autres critères n'en demeurent pas moins importants et à prendre en compte, comme la protection des milieux ou les risques naturels, mais ils ne peuvent pas conduire à choisir un site qui ne répondraient pas aux critères mobilités poursuivis par l'aménagement.

Les terrains destinés à la création du PEM ont effectivement été pressentis assez tôt dans les réflexions de la ville. Son évocation lors de séances publiques ou à travers la première version du projet de modification n°1 du PLU en septembre 2023 n'a pas dispensé la commune de mener toutes les études nécessaires pour évaluer et vérifier la pertinence du site pressenti. Outre la conduite d'une démarche partagée avec les différentes personnes publiques et services de l'Etat instruisant le projet, la commune a réalisé dès 2022 plusieurs études pour évaluer les caractéristiques du site, sur l'ensemble des thématiques liées à l'environnement naturel et à l'environnement humain : étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage, inventaires naturalistes et levés topographiques comprenant un levé des sujets arborés. La démarche d'analyse comparative des sites alternatifs pour l'implantation du PEM intervient dans ce cadre et elle a permis de confirmer la pertinence du choix du site sur l'ensemble des critères.

La méthodologie adoptée a consisté en :

- **La définition des critères d'études et de leur pondération.** La sécurité s'imposant dans tous les sites, émanant de normes et recommandations, est un sujet traité à part entière dans le projet implanté sur le site retenu.
  Trois critères d'analyse ont été retenus, comprenant chacun plusieurs sous-critères notés un à un. Un quatrième critère, de modèle économique, a été approché pour parfaire l'analyse.
  Les trois critères principaux ont été pondérés ainsi : coefficient maximal (5/5) attribué au premier thème (potentiel de report modal) en ce qu'il est l'essence même du projet, et coefficient maximal accordé également au deuxième thème (cadre de vie et au paysage), soulignant l'attention de prise en compte de l'environnement et d'insertion paysagère de la Ville et sujets de préoccupation riveraine. Le troisième thème (faisabilité) est essentiel pour la mise en œuvre du projet et la pondération adoptée (3/5) indique des flexibilités ou ajustements (techniques, réglementaires) sont possibles.
- **L'analyse multicritère des différents sites.** Il est à relever que sur le critère « cadre de vie et paysage », le site nommé « parking nord » obtient la meilleure notation ; il obtient une bonne note sur la faisabilité comme le site de référence.

Sur le critère environnemental, la note plus défavorable attribuée au Parking Nord est liée à sa proximité aux sites de référence et de protection des milieux naturels (Natura 2000 notamment). Comme l'ensemble des sites étudiés, les terrains sont en dehors d'un périmètre de protection règlementaire, mais l'évaluation environnementale considère que la distance avec des habitats naturels est un critère objectif pour appréhender les sites alternatifs par rapport aux réservoirs de biodiversité et aux continuités écologiques du territoire.

Sur le critère risque feux de forêt, l'ensemble des sites alternatifs étudiés ainsi que celui retenu sont situés en zone bleue du Plan de Prévention du Risque Incendie de Forêt (PPRIF) couvrant la commune depuis 2009. La zone bleue du PPRIF est une zone de danger d'aléa faible ou d'aléa moyen avec une bonne défendabilité. Les nouveaux équipements y sont donc autorisés sous réserve d'améliorer et de mettre à niveau de protection de la défense incendie. Ce critère ne permet donc pas réellement de pondérer le choix et la hiérarchisation des sites alternatifs. Au regard des critères en préparation par les services de l'Etat suite aux incendies de 2022, le site retenu apparaît même le plus favorable car l'un des critères prioritaires pour les services de la Préfecture est de ne pas augmenter la longueur de la lisière urbaine exposée à un massif forestier. La situation du site retenu est adossée sur trois côtés à des espaces déjà urbanisés offre une situation avantageuse de ce point de vue.

Enfin, le projet d'aménagement prévoit des mesures pour prévenir le risque de feux de forêt et assurer la défense contre les incendies pouvant intervenir en lien avec les nouveaux usages attendus.

Ainsi, au terme de l'analyse multi-critères, le site de référence ressort nettement.

II/ Sur la pertinence du projet en termes de circulation et de mobilités

II-1 Plusieurs observations concernent les mobilités.

Obs 15 : le PEM doit se trouver à l'extérieur de la ville, en amont afin de jouer son rôle d'échange, de libérer la ville des voitures et de pouvoir s'agrandir dans l'avenir

Obs 19 : en ce qui concerne la mise en place de navettes aucune étude n'est présentée concernant le nombre de véhicules nécessaires et leurs capacités ; on peut douter de la présence des navettes hors périodes estivales, perte de l'intérêt de ce parking le reste de l'année ; pas d'intérêt majeur sur le plan du report modal puisque le projet de gare routière a été abandonné ;

obs 20 : Le projet de PEM doit être plus ambitieux, il doit prendre en compte le trajet de Lacanau ville à Lacanau océan ; c'est là où est la vraie problématique de circulation ;

obs 24 : Augmenter la fréquence durant l'été matin et soir et faire une ou 2 autres lignes de dessertes pour éviter l'implantation du PEM sur ce site ;

obs 28 : ce site juste à l'entrée de Lacanau Océan risque d'augmenter le mélange des flux : vélos, piétons, bus, voitures, trottinettes

obs 29 : La fréquence de rotation des navettes entre le PEM et l'esplanade du Front de mer devrait être de l'ordre de 10 minutes si on ne veut pas que les usagers du parking soient déçus par une attente trop longue ;

obs 33 : Le site retenu n'est pas vraiment un PEM de correspondance entre les divers modes de transport (ferroviaire, routier) mais simplement un parking de seulement 110 places pour rattraper celles perdues en front de mer ;

obs 34 : Le site retenu est situé à l'intérieur de la station, ce qui ne réduira pas le nombre de voitures circulant dans Lacanau ; il ne permet pas d'accueillir la gare routière et l'arrivée du futur train tram. Au final, il ne sera qu'un banal parking complété par quelques services annexes. Avec quelque 110 places gratuites, ce parking sera vite saturé en période estivale et ne remplira pas son rôle pour le report modal ;

obs 35 : Le site de référence constitue un aménagement a minima inscrit dans le court terme : il s'agit d'un projet limité sans potentialité d'évolution ; le site n'étant pas en entrée de ville ne permet pas l'interception du trafic automobile entrant (pas de parking pour les bus de tourisme) ;

obs 36 : Ce projet en raison de son implantation du type impasse sans intersection aura un effet inverse, plus de voitures et moins de mobilité douce (encombrements des voies cyclistes et piétonnes existantes)

obs 37 : la suppression de la gare routière et la diminution du nombre de stationnements prévus réduit d'autant l'intérêt général de ce projet

obs 43 : Il est probable en outre qu'un tel équipement va générer des embouteillages entre le Huga et l'entrée de Lacanau océan par un effet mécanique de ralentissement permanent. Le report modal touristique n'est peut-être pas probant dans ce cas de figure. Les conflits de stationnement observés durant les derniers étés entre tourismes et riverains des quartiers résidentiels situés près des plages risquent d'augmenter,

Obs 45 : la qualification de PEM est abusive en l'absence de gare routière et de liaison train/tram.

II-2 La sécurité des usagers et des modes de circulation

obs 2, 12, 27: séparer les pistes cyclables (vélos électriques et trottinettes) et les voies piétonnières est un impératif de sécurité

obs 7 , 36 : le croisement de vélos, piétons et véhicules accroît la dangerosité du site,

Obs 19 : la sécurité des usagers n'a pas fait l'objet de consultations auprès des services compétents, ce projet crée des conflits entre les cyclistes, les piétons et les entrées et sorties des véhicules au niveau de l'accès du PEM (accès dans un virage à droite de la rue Cantabria et accès au PEM par la gauche - tourne à gauche) -zone accidentogène,

Le commissaire enquêteur observe que les contributions font ressortir différents points : Concernant ces diverses observations, les réponses de la ville sont attendues.

- le site apparaît sous dimensionné et difficilement extensible : non remplacement de la totalité des places de parking supprimées, de ce fait la circulation automobile de Lacanau ne serait pas sensiblement diminuée.

- **Le dimensionnement du projet**

Le dimensionnement du PEM a été pensé **dans une logique d'équilibre** entre les sujets d'érosion et les sujets de mobilités. Il a également été conçu dans une logique d'équilibre entre d'une part, la création d'une nouvelle infrastructure et services à la population, et d'autre part, la maîtrise par la collectivité des coûts de réalisation et d'exploitation. Puis dans un équilibre entre préservation et aménagement. La création du PEM est un investissement significatif pour la Ville qui incite à une certaine prudence et humilité.

D'une part, le dimensionnement retenu permet de compenser quasiment intégralement les places de stationnement supprimées sur le front de mer. **La jauge de 110 places a d'ailleurs été décidée suite à la concertation menée avec les riverains du site de projet. Cela traduit donc un choix collectif et mûri au fil des échanges.**

D'autre part, **le changement de pratiques de déplacements des habitants et visiteurs s'inscrit dans la durée,** avec une montée en régime des offres de mobilités alternatives à la voiture (navettes, liaison bus express, PEM, deux-roues). Cette stratégie de gestion d'abord du lien avec les habitants de Lacanau Ville et de Lacanau Océan (salle culture, services, restauration et loisirs) puis de la fréquentation touristique s'appuie sur un principe de mise en œuvre progressive et d'adaptation constante. C'est pourquoi le dimensionnement actuel apparaît adéquat et de nature à permettre de franchir un premier palier dans la transition souhaitée des pratiques de mobilités sur Lacanau avec la ville océane en proue.

La posture d'humilité et de dialogue de la Ville incite à expérimenter et tester ce dimensionnement du PEM : l'équipement est totalement nouveau, il bouscule le voisinage et les habitudes, les PEM ont été développés ces dernières années dans le cadre de rénovation de gares. Puis rien n'empêche d'imaginer une extension du PEM à l'avenir, dans des conditions (localisations, modalités) à définir, si le PEM de 110 places atteint ses limites de capacité dans quelques années ou si les autres nouveaux services connaissent un succès tel qu'ils sont saturés.

- **La gare routière ?**

La commune a étudié, **en phase esquisses,** le projet d'une gare routière bénéficiant aux cars régionaux. Au regard de la concertation menée en 2020 avec la Région -autorité organisatrice de mobilités sur le territoire -et l'exploitant de la ligne de car régional (702 devenue 421), au regard également de la projection de long terme pour une liaison structurante avec la métropole et au regard enfin de l'intérêt partagé par la municipalité et les habitants de démarrer le projet de PEM avec une phase expérimentale, cette composante « gare routière » n'a pas été retenue dans le programme du projet travaillé avec l'assistance à maître d'ouvrage Systra dès 2022, ni dans les phases de conception ultérieures à fortiori.

L'étude du Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) sur les hubs de mobilités régionaux a établi différentes typologies selon la densité, les connexions aux etc. Le PEM de Lacanau est défini comme un pôle multimodal « de connexion ». La typologie des servies de mobilités et aux personnes en déplacement pour ce type de hibs est parfaitement respectée dans la programmation du PEM : aucun service essentiel n'est absent, tous les services conseillés sont prévus, et les dimensionnements suggérés sont respectés. Le projet de gare routière pourrait être réinterrogée, en terme de lieu (Océan,

Ville), de temporalité, de composition, avec l'avancement des réflexions autour des cars à haut niveau de services ou de liaison structurante de type tram-train ou autre avec la métropole bordelaise.

- **Le volume de trafic automobile**

S'agissant de l'impact sur la circulation automobile, la dimension touristique de la station de Lacanau et sa proximité avec l'une des agglomérations les plus dynamiques de France lui confère une situation unique en Europe. Son attractivité résidentielle et touristique va continuer de croître dans les prochaines années : d'ici 2040, les prospectives menées par le GIP Littoral font l'hypothèse d'une croissance démographique de +300 000 habitants sur le littoral de Nouvelle-Aquitaine, portant ainsi la population littorale de la Région à près de 1,4 millions d'habitants et invitant d'autant plus les collectivités à travailler sur la réduction de leur vulnérabilité (étude du GIP Littoral : https://www.giplittoral.fr/actualites/demographie-littorale-projections-2040). Il s'agit d'adapter la station de Lacanau Océan à ces perspectives en incitant, voire contraignant, à des modes de déplacements et de découverte de la commune moins impactant sur l'environnement et le cadre de vie, de la transformer en ville océane résiliente.

Dans ce contexte, il est important de partager les points suivants :

- Ce n'est pas le seul PEM qui ne va pas entraîner une diminution de la circulation automobile sur Lacanau Océan mais **l'ensemble des aménagements et dispositifs de mobilité** déjà mis en service depuis 2014 ou à venir qui 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...). Le PEM est un élément pivot de l'écosystème de mobilité balnéaire et communal.
- L'objectif du PEM est de favoriser **le report modal et d'accompagner le changement des pratiques :** la commune a réalisé une étude trafic permettant de modéliser le rôle du pôle d'échanges multi-modal dans l'éco-système de mobilités par rapport à une situation routière/de mobilités au fil de l'eau tiré par l'attractivité évoquée. L'hypothèse basse de report modal prise dans cette étude est de 5%, le PEM permettant une part modale de la voiture abaissée à 78% (contre 83% aujourd'hui). Le passage en dessous des 80% est significatif. L'étude multimodale menée sur le PEM de Lacanau par le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités prend l'hypothèse d'un report modal de 13% avec une part modale de la voiture attendue après la mise en service du PEM de 70%. Entre ces deux hypothèses, **il y a donc un effet significatif attendu du PEM sur l'utilisation de la voiture individuelle, concrètement diminuée.**
- Dans le cadre de la transformation de la station en ville océane (et de même à Lacanau Ville), le travail mené globalement sur les circulations et les espaces publics participe également **au changement de perception** quant à la présence de la voiture.

- la plateforme servicielle (location de vélos, relais covoiturage, bornes électriques) risque d'augmenter les conflits d'usage entre piétons et cyclistes notamment, imposant l'individualisation des voies réservées aux piétons et aux cyclistes en respectant les largeurs réglementaires,

- qu'il est nécessaire de sécuriser l'accès et la sortie de voitures sur la rue Cantabria (tourne à gauche), évitement croisement piétons, cyclistes.

La sécurité et l'accessibilité au site sont des préoccupations compréhensibles. Toutefois, ces interrogations relèvent de questions techniques d'aménagement. La procédure de déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLU est concernée très indirectement par ces aspects. Ce sont des aspects qui relèvent de la gestion du domaine public, du respect des normes de sécurité routière et des préconisations des experts. La commune approfondira ces points avec le maître d'œuvre avec les acteurs compétents. Il faut toutefois déjà noter dans le projet le travail fait sur les liaisons (piétonnes, cyclables) en termes de création et d'élargissements, ainsi que les croisements de ces flux entre eux et avec les voitures.

Les élargissements de la voie cyclable au nord du site comme sa requalification avec un marquage coloré sont de nature à favoriser une meilleure cohabitation des usages. Les piétons ont sur le site des espaces identifiés avec une traversée nord-sud dédié, comme les cyclistes. Le sujet de la sécurité du croisement continue de faire l'objet d'un travail fin de la part du maître d'œuvre, bénéficiant des recommandations du Centre Routier Départemental étayant celles du CEREMA partagées en atelier de concertation.

Les aménagements prévus, conformes aux normes techniques applicables et définies en étroite concertation avec les services compétentes, seront suffisamment clairs et lisibles pour permettre le passage sécurisé des cyclistes et piétons au droit de l'accès au site.

Une rencontre de conseils avec le Centre Routier Départemental de la Gironde a donc eu lieu et permis de confirmer que la création d'un accès au PEM sur l'avenue du Cantabria ne posait aucune difficulté ou problème de sécurité au regard du gabarit de route/d'accès et de l'envergure mesurée du projet. La rencontre a souligné une nouvelle fois l'importance de la phase expérimentale pour permettre, si besoin, des ajustements au cours du fonctionnement pilote de l'équipement. L'intensité du trafic, le tracé de la voie à cet endroit, le positionnement et le traitement prévu pour l'accès (voir OAP) permettent théoriquement d'assurer des conditions de sécurité satisfaisante.

L'augmentation du trafic sur l'avenue du Cantabria a été modélisée dans l'étude trafic mandatée par la commune. Cette étude conclut que, dans un contexte d'attractivité du littoral aquitain, girondin et canaulais, la situation au fil de l'eau (sans PEM) serait 15% plus élevée que la situation actuelle. Avec le PEM et l'effet de report modal, l'étude conclut sur une diminution du trafic sur l'axe Plantey, objet des saturations estivales, par rapport à la situation au fil de l'eau, et à une augmentation modérée du trafic sur l'axe Cantabria (aujourd'hui tout à fait fluide), calibrée par la capacité de l'aire naturelle de stationnement et les hypothèses de fréquentation du PEM (taux de rotation).

Ces questions ne peuvent toutefois pas trouver une réponse dans le Plan Local d'Urbanisme, elles relèvent des travaux et aménagements qui seront précisés dans le cadre du permis d'aménager et en phase d'exécution. La phase d'expérimentation, où les aménagements sont testés et adaptés et où les usagers adaptent progressivement leurs comportements, sera essentielle.

- le site retenu ne permettrait, selon les contributeurs, 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)

Le projet de PEM trouve toute sa pertinence à cet emplacement, en entrée de Lacanau Océan et au regard de son objectif premier de traduire la stratégie de recomposition et d'adaptation de la station de Lacanau Océan. Il est bien connecté sur un nœud de distribution routière à la croisée des axes nord-sud et est-ouest. À plus long terme, l'opportunité de lier ce PEM à l'arrêt du tram-train ou toute liaison structurante avec la métropole bordelaise (comme aujourd'hui avec la ligne de car régionale) et de créer un PEM à Lacanau Ville pourrait être envisagée, en capitalisant sur la réussite de l'offre de mobilités développées sur la commune et le développement de nouvelles liaisons avec le Médoc et la métropole bordelaise.

III/ Les observations relatives au respect des normes environnementales et au cadre paysager

III-1 Les observations les plus fréquentes ont trait au refus de la suppression d'arbres sur le site : obs 4, 6, 10, 20, 21, 22, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34 ,35, 36, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 45 aux motifs suivants :

- espace boisé remarquable qui risque d'être « défiguré », détérioration d'un espace vert naturel et d'un site d'agrément, 82 arbres abattus pour un équipement sous dimensionné, demande de classement de cette zone en EBC comme l'est la zone boisée de l'autre côté de la rue de Cantabria (au départ, il s'agissait d'un seul espace forestier mais coupé par la création de l'avenue Cantabria), site situé dans une zone classée en Nz (des terrains naturels à protéger au sein de l'ancienne ZAC de l'Ardilouse) et sur une parcelle en EBC : défrichement contraire aux normes actuelles du développement durable,

- la suppression de 82 arbres ainsi que les travaux fragiliseront les arbres restants,

- l'espace boisé, poumon vert, doit rester un îlot de fraîcheur compte tenu du réchauffement climatique,

- Selon le code de l'urbanisme (article L 113-2), certaines procédures d'évolution du PLU ne sont pas recevables lorsque l'évolution envisagée a pour effet de réduire un espace boisé classé (EBC),obs 19)

- Un défrichement aurait pour effet de détruire l'état boisé de la parcelle et de mettre fin à sa destination forestière ce qui va à l'encontre de l'article L 341 du code forestier et détruirait son aspect remarquable, (obs 19).

- ce site est une coupure d'urbanisation, un espace naturel remarquable qu'il convient de conserver en l'état comme le préconise le SCot de la Communauté de communes des Lacs médocains dont Lacanau fait partie

- le site proposé et les sites alternatifs sont boisés, le PEM est une bonne idée, mais doit être implanté dans une zone déjà artificialisée ; Lacanau fait partie du Parc régional du Médoc et se doit donc de protéger ses propres arbres.

III-2 -Nombre d'observations déplorent les risques environnementaux résultant de la mise en place du PEM (biodiversité et écosystème) :

Obs 4, 16, 36- risque d'imperméabilisation des sols dans une zone potentiellement humide (étude hydrogéologique en cours)

Obs 39 (page 9 du document annexe joint à l'observation de l'association APLLO) : le dimensionnement des structures réservoirs pour accueillir les eaux de pluie se réfère à une instruction technique de 1977 devenue obsolète depuis la parution par l'ASTEE du mémento technique de 2017. Le suivi piézométrique ne semble pas suffisant.

L'association évoque également que certains éléments du dossier ne sont pas encore stabilisés (annexe de la notice de cadrage) : *« des relevés piésométriques sont en cours pour infirmer ou confirmer le caractère des sols ; si la présence de zones humides est avérée et que des impacts sont identifiés des mesures de compensation seront envisagées* »

Obs 5,19 ,21, 22, 30, 34, 37, 44 - risque d'artificialisation des sols allant à l'encontre de la loi d'août 2021 « climat et résilience » visant à zéro l'artificialisation pour 2050

Obs 16, 30, 35, 44 - risque de destruction de la biodiversité, destruction de l'habitat naturel de plusieurs espèces (orvet fragile, orchidées)

Obs 14, 19, 37, 43- la procédure ERC (éviter, réduire, compenser) n'est pas très argumentée

Obs 35, 37, 39, 40 : la valeur écologique du site est insuffisamment évaluée (insuffisance de l'étude environnementale), l'absence d'incidence notable sur l'environnement et les espèces protégées n'est pas démontrée (zone humide potentielle).

III- 3 Le respect des documents environnementaux de rang supérieur

Obs 39 : L'association APLOO fait observer que le projet tel qu'il est présenté dans la partie environnementale du dossier d'enquête publique n'est pas en accord avec les recommandations de la charte du PNR Médoc ; en effet le projet n'assurera pas la préservation de la biodiversité au droit du site et prévoit même de demander une dérogation d'espèces protégées. Les contraintes de réalisation des travaux d'aménagement prévus ne permettront pas d'assurer la préservation des espèces listées ni de maintenir la qualité paysagère du site (cf page 8 du document joint à la contribution n° 39)

L'association, soutient que le projet de PEM tel que présenté ne respecte pas les objectifs du Scot :

- préserver et développer une trame verte et bleue multifonctionnelle qui relève l'importance du massif forestier pour ses valeurs écologiques ;

- Préserver l'esprit des lieux porté par les paysages de Médoc atlantique tenant au maintien des paysages forestiers, tel un paysage naturel considéré à la fois non artificiellement morc**elée et non dégradé (p 8 précitée)**

III- 4 La sécurité incendie

obs 5, 7, 25, 29, 36, 37 : le risque incendie n'est pas abordé or le stationnement de véhicules est un risque majeur,

obs 19 : Le projet prévoit l'aménagement de merlons végétalisés afin de protéger les maisons riveraines des nuisances du parking ; cette disposition va à l'encontre du plan de prévention des risques d'incendie de forêt (PPRIF) ; « Prescription de la zone bleue » : en application de l'article L 322-4-1 et R 322-6-4 du code forestier, toute opération nouvelle d'aménagement comporte obligatoirement dans son périmètre une bande de terrain inconstructible de 50 M, à maintenir en état débroussaillé Isolant les constructions des terrains en nature de bois, forêts,

obs 40 : Les parcelles du site étant déjà classées dans une zone risque d'incendie, quelles mesures ont été prises à ce sujet ?

Le commissaire enquêteur

Il apparaît que les réponses à certaines de ces interrogations en matière de environnementale sont partiellement exposées dans le dossier d'enquête publique, toutefois la ville de Lacanau doit compléter ces réponses notamment s'agissant de la fiabilité des études environnementales, de la mise en œuvre de la procédure ERC, du respect des textes environnementaux de rang supérieur, de la prévention incendie et de certains points techniques (notamment réservoirs eaux pluviales).

La commune décide de répondre point par point à toutes les interrogations sur les différents sujets en matière environnementale :

- **La fiabilité des études environnementales** repose sur la diversité et la complémentarité des analyses menées par plusieurs bureaux d'études spécialisés. Chaque étude réalisée contribue à une meilleure compréhension des enjeux du site, à la préservation des enjeux environnementaux dans le projet et la sécurisation du projet d'aménagement. Ces études couvrent un large spectre de thématiques :
    - **Inventaires naturalistes :** ils ont été réalisés sur quatre saisons en 2022-2023 par le cabinet JYB & PG-nat. conformément aux dispositions réglementaires et appuyées sur les levés topographiques comprenant le relevé de tous les sujets arborés. Les inventaires ont permis d'identifier les habitats et espèces présents (faune, flore), d'évaluer leur niveaux d'enjeux, d'indiquer les impacts du projet et de définir les mesures de préservation adaptées. Ont été prospectés : les habitats, la flore, la fonge, les papillons diurnes, les insectes nocturnes, les reptiles, les oiseaux, les mammifères et les chiroptères. Un diagnostic écologique complémentaire a été réalisé par le bureau d'études ARTELIA en avril 2025.

Thématique environnementale	Méthode / Source
Géomorphologie	Les données sont issues du BRGM, du site Topographic Map, et de l'OCS GE 2020.
Caractéristiques hydrogéologiques et hydrologiques	Les données sont issues de l'Agence de l'eau du bassin Adour-Garonne, du SDAGE Adour-Garonne, du SAGE Lacs médocains, du SAGE Nappes profondes de Gironde, et de l'Agence Régionale de Santé de Nouvelle-Aquitaine.
Milieu naturel et biodiversité	Les données présentées sont issues de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, de l'INPN, et du SRADDET Nouvelle-Aquitaine.
Risques naturels et technologiques	Les données sont issues de la base de données Géorisques et de la DDTM de la Gironde.
Nuisances et pollutions	Les données sont issues d'ATMO Nouvelle-Aquitaine, des bases de données nationales BASOL et BASIAS, et de la DDTM de la Gironde.
Energie – Climat	Les données sont issues de Météo France et de l'AREC Nouvelle-Aquitaine.
Paysage et patrimoine	Les données sont issues de l'Atlas des paysages de Gironde et de l'Atlas des patrimoines.

Sources des données de l'état initial de l'environnement

- **Etudes sur la suppression de pins :** l'étude a été menée quant à la suppression de pins sur la lisière côté habitation pour réduire les risques de feu de cime.
- **Etude d'éclairement :** cette étude a permis d'évaluer l'exposition du site à la lumière naturelle et artificielle, ainsi que ses impacts potentiels sur les riverains et la petite faune.
- **Etudes géotechniques :** cette étude a permis de caractériser la nature des sols et notamment leur caractère humide. Ces études ont été l'occasion de réaliser un suivi piézométrique sur 3 mois minimum pour connaître le battement de la nappe. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études ARTELIA en 2025, étendue jusqu'à juin et livrée à la MRAe.
- **Evaluation environnementale du projet :** l'évaluation environnementale du projet a été réalisée par le bureau d'études SOLER IDE. L'évaluation environnementale a été réalisée entre octobre 2024 et avril 2025.

  L'analyse des incidences sur l'environnement du projet de modification du PLU a été menée sur les grandes thématiques environnementales suivantes : *consommation foncière, géomorphologie, ressource en eau, risques naturels et technologiques, nuisances et pollutions, énergie et climat et paysage et patrimoine.*

- **La mise en œuvre de la procédure ERC :** les mesures ERC sont détaillées dans la partie évaluation environnementale de la notice de présentation de la procédure de DPMECDU. Elles consistent en :

Consommation d'espace :

*Le maintien des Espaces Boisés Classés existants au nord du site d'une superficie de 5 989m²

*Création de 1,9 ha de « Boisements et arbres à protéger », où la constructibilité est extrêmement restreinte

*Limitation de l'imperméabilisation des sols au sein du projet : les aires de stationnement et les voies créées seront perméables

Ressource en eau :

*Limitation de l'imperméabilisation des sols au sein du projet permettant de limiter le ruissellement : maintien de surfaces perméables dans les aménagements, emprise au sol limitée à 250 m² dans la zone UEm créée, maintien des EBC existants et création de « Boisements et arbres à protéger » sur 1,9 ha.

Milieu naturel et biodiversité :

*Préservation de 766 arbres sur 848, et plantation de 16 arbres

*Amélioration de la strate arbustive, avec la plantation de 1 752 arbustes hauts et 2 310 plantes basses

- **Le respect des textes environnementaux de rang supérieur :**
  - **Respect du SCOT de la communauté des communes Médoc Atlantique :** Le SCOT assure la protection des boisements dits « significatifs ». Or, le secteur concerné n'entre pas dans cette catégorie.
    Par ailleurs, il convient de rappeler que, dans son avis sur le projet, la Communauté de communes Médoc Atlantique a indiqué avoir échangé avec le vice-président en charge du SCOT, qui a confirmé que le PEM est compatible avec le SCOT. Ce dernier identifie en effet l'agglomération de Lacanau comme un pôle structurant du territoire.

  - **Respect de la charte du PNR Médoc :** le projet a reçu un avis favorable du PNR Médoc. Ce projet s'inscrit dans les objectifs de la charte (pt. 231 et 334). Le PNR a souligné le fait que le choix des matériaux était en adéquation avec les préconisations environnementales de la charte. Le PNR a par ailleurs mis en avant que le souhait que d'autres projets de ce type voient le jour sur Médoc Atlantique.

  - **Respect également** du SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, du SAGE Nappes profondes de Gironde, du SAGE Lacs Médocains, du PGRI du bassin Adour-Garonne, du PPR Avancée dunaire et recul du trait de côte, du PPRIF, du schéma départemental des carrières de Gironde, du plan national de prévention des déchets 2021-2027 et du SRADDET Nouvelle-Aquitaine comme démontré dans la partie 4.1 de l'évaluation environnementale.

- **La prévention incendie :** La commune de Lacanau est en effet concernée par le risque feu de forêt et est couverte par le Plan de Prévention du Risque Incendie de Forêt (PPRIF) approuvé le 19 octobre 2009. Le projet de PEM se situe au sein de la zone bleue du PPRIF (zone de danger

d'aléa faible ou d'aléa moyen avec une bonne défendabilité). La prescription zone bleue autorise les aménagements. De plus, comme précisé dans l'évaluation environnementale, le projet n'est pas de nature à augmenter la vulnérabilité des personnes et des biens au risque feu de forêt. Au contraire, il permet de lutter contre ce risque. En effet, en cas de non-réalisation du projet, il existe un risque d'accroissement de stationnement sauvage en forêt, de nature à augmenter le risque incendie. Ainsi, aucune incidence n'est à attendre sur le risque de feu de forêt et le PEM est compatible avec le PPRIF. Le SDIS sera consulté sur le permis d'aménager.

- **La présence d'un Espace Boisé Classé (EBC) et l'impossibilité de conduire certaines procédures d'urbanisme en leur présence :** L'EBC repéré au droit du site est situé en réalité sur la piste cyclable. L'EBC ne couvre donc aucun arbre. Au sujet du déclassement d'une portion d'EBC, la Commission Départementale des Sites, perspectives et paysages (CDNPS) a donné son accord.
  Pour information, dans le cadre d'une procédure de Déclaration de Projet valant Mise en Comptabilité du PLU, le déclassement d'un EBC est possible.

- **L'imperméabilisation du sol et respect de la trajectoire ZAN :** L'imperméabilisation dans le cadre de ce projet est minimale. Cela respecte pleinement la trajectoire ZAN. Le projet s'inscrit dans un cadre réfléchi et respectueux des orientations gouvernementales.

- **La suppression d'arbres :** Le projet prévoit la suppression de moins de 10 % des arbres existants, avec la replantation d'au moins des deux tiers des sujets retirés.

- **Le défrichement aurait pour effet de détruire l'état boisé de la parcelle :** pour rappel, la notion de défrichement ne correspond pas à une notion d'abattage d'arbres, mais à un changement d'usage du sol. Dans ce projet, pour lequel la commune a souhaité confier la maîtrise d'œuvre à un paysagiste mandataire, les travaux seront réalisés dans le respect des arbres existants et de leur système racinaire, avec une volonté affirmée de préserver autant que possible les végétaux. Ainsi, contrairement à ce qui a été avancé, le défrichement n'entraîne pas la destruction de la forêt sur le site, mais plutôt le passage d'un terrain forestier à un terrain boisé aménagé, et c'est cette évolution de l'usage du terrain qui nécessite une autorisation de défrichement.

- **L'insuffisance du suivi piézométrique :** comme indiqué dans le dossier, le suivi piézométrique a été renforcé et les résultats ont été obtenus depuis puisque l'étude a été close en juin après 4 mois de suivi. L'étude conclut à l'absence de caractère humide sur l'ensemble du site du projet. Ce rapport est disponible en annexe du mémoire en réponse à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), dans le dossier d'enquête publique.

- **L'absence de démonstration de l'incidence sur l'environnement et sur les espèces protégées :** Les incidences sur l'environnement et sur les espèces protégées sont bien démontrées dans le dossier et dans l'évaluation environnementale. Sont joints également au présent procès-verbal de synthèse le cas par cas déposé pour la demande de non-réalisation

d'une étude d'impact sur le projet et l'arrêté préfectoral de dispenses. Les services compétents disposent également d'un dossier spécifique relatif aux espèces protégées, en cours d'instruction.

- **Sur le risque incendie :** Le risque incendie est bien pris en compte. Des dispositifs de défense incidence sont mis en place en concertation avec le SDIS. Le projet prend en compte cette contrainte et prévoit toutes les mesures nécessaires pour réduire la vulnérabilité du site.

III-5 Les nuisances pour les riverains

Une des préoccupations essentielles exprimée dans les différentes contributions est de mettre en évidence les désagréments et les nuisances que vont supporter les résidents des quartiers proches du site.

Obs 5 : aucune étude sur les nuisances subies par le voisinage n'a été faite

obs 6 : ce parking occasionnera des nuisances en tous genres pour les riverains et notamment une dévaluation de leur bien,

obs 7 : le lieu proche d'habitations est totalement inadapté, nombre de jardins seront en vis à vis des voitures stationnées,

obs 19 : cet aménagement va induire d'importantes nuisances pour les riverains. En plus d'une situation d'insécurité, on peut redouter une pollution supplémentaire et un cadre de vie dégradé par la circulation des véhicules, portières, musique, éclats de voix, déchets… Le quartier va devenir une zone de stationnement d'aubaine de par la proximité du parking conjugué à l'élargissement de zones payantes , l'augmentation des GES (gaz à effet de serre) sera concentré sur le secteur pavillonnaire

La séquence ERC ayant pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement dépasse la seule prise en compte de la biodiversité pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement : air, bruit, eau, sol, santé des populations,

obs 36 : le projet engendre des nuisances (pollution sonore, visuelle, respiratoire…) pour les riverains insuffisamment respectés avec une limite de 30 m et non pas de 50 comme la loi le prévoit,

obs 43 : ce parking va créer des nuisances évidentes pour trois quartiers résidentiels voisins : le cadre de vie doit être préservé tant au plan naturel que résidentiel.

D'autres contributions évoquent également l'altération du cadre de vie liée aux éventuelles nuisances : n° 4,22,25,27,30,33,37.

Commissaire enquêteur :

Quelles sont les mesures envisagées pour préserver le cadre de vie des riverains.

Les enjeux liés aux nuisances pour les riverains ont été pris en compte dans le projet et à travers la mise en place d'une concertation poussée et ouverte. Cette dimension a évidemment été abordée de manière sincère et constructive avec les riverains à l'occasion de réunions de concertation.

Les nuisances déjà rencontrées sur ce site ouvert, bordé de pistes cyclables et disposant d'aménagement comme des agréés sportifs, ont pu être évoquées.

Le risque de nuisances liées au projet a été pris en compte dès sa conception. C'est la raison pour laquelle, afin de marquer un recul significatif entre les aménagements et les habitations 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.

Également, des mesures de gestion hors PLU sont prévus pour limiter le risque de nuisances pour les riverains. Le site sera équipé de barrières pour limiter les entrées de véhicules et sera fermé la nuit. Un balisage des cheminements est également prévu.

Le site sera également éclairé de manière limitée et ciblée sur les espaces de déambulations et sur les croisements. L'évaluation environnementale menée par le bureau d'études SOLER IDE a permis de conclure à une absence d'incidence significative sur les nuisances et les pollutions pour les riverains.

Le PEM constitue certes un changement de cadre de vie pour les personnes habitants au contact des terrains concernés, mais les propositions et modalités d'aménagement retenues témoignent d'une grande attention portée à ce sujet avec des mesures concrètes et vérifiables. A l'inverse, l'appréhension des troubles de voisinage évoqués reste à ce jour relativement hypothétiques et non mesurables.

IV/ Le coût et le financement

IV-1 un coût important pour un projet limité

obs 18 : Dans la logique d'aménagement du front de mer, le projet ne fait que déplacer le parking à 1 km à l'intérieur, ce faisant, il oblige à mettre en place des transports relais, ce qui rend cher le km,

obs 19 : le PPA signé en décembre 2021 prévoyait un coût de 1,1M€HT pour les travaux de réalisation d'un PEM avec gare routière et parking de 220 places.Le coût du projet est passé à 1,7M€HT pour un projet dont la gare routière est abandonnée et le parking ramené à 110 places,

obs 36 : ce projet est un non-sens économique : dépenser plus de 1,7M€HT pour 110 places alors que les collectivités sont exsangues,

obs 37, 43, 44, 45 : 1,7 M€HT pour un parking de 110 places, essentiellement utilisé pendant la période estivale,

Autres observations soulignant l'importance du coût : 5, 12, 29,35.

Plusieurs contributions font observer que le coût des navettes n'est pas évalué dans le dossier !(obs 19),

IV-2 le financement

Le dossier de concertation préalable (réunion du 12 février 2025) fait état d'un coût global actualisé de 1,7M€HT hors frais de maîtrise d'œuvre en précisant toutefois que des cofinancements sont attendus

de la part de la Région, du Département et de la communauté de communes de façon à couvrir 40 à 60 % minimum des dépenses.

Il est également précisé dans le même document que l*a mise en service du PEM fait partie des priorités du schéma des mobilités 2030 mais aussi du PPA (projet partenarial d'aménagement signé avec l'État), cette mise en service est visée pour 2025. Il y a urgence à offrir un nouvel espace de stationnement (même si le PEM ne se réduit pas au stationnement), avant la suppression des parkings littoraux.* Cette mise en service *permettra de bénéficier de crédits spécifiques liés à la relocalisation et à la multimodalité (plan France relance adopté des la cadre de la crise sanitaire du Covid-19).*

Le lancement des travaux est prévu fin 2025.

Certaines contributions font observer que le projet de PEM est « porté » par le fait que les financements sont accordés. Les financements de l'État pour la défense du Front de mer allant de pair avec une stratégie de repli en arrière du trait de côte.

Obs 24 : on ne fait pas un projet parce qu'il y a des fonds de l'État pour les PEM on fait un projet parce qu'il est nécessaire,

obs 35 : l'association Vive la Forêt (document annexe), en se référant au calendrier du PPA, estime regrettable que sous prétexte d'une opportunité de financement on renonce aux investigations complémentaires [l'association est favorable au site Huga rive Nord] qui s'imposent et que l'on reste sur un choix de site manifestement inadapté,

obs 39 : l'association APLLO souligne que l*e choix et la réalisation d'un projet tel qu'un PEM ne doit pas être guidé uniquement par un axe financier, a fortiori sachant que sa réalisation sur le site choisi ne permettra pas de libérer l'espace aujourd'hui occupé par les parkings littoraux et qu'il sera nécessaire d'engager des travaux sur un autre site,*

Les observations 40 et 43 sont convergentes.

Commissaire enquêteur :

Il serait utile que la ville apporte des compléments d'informations quant à l'augmentation du coût du projet et le déroulement des différentes phases (1er projet du PEM, retrait du projet lors de la consultation pour la modification n°1 du PLU, études pour le choix des sites…) ayant conduit au projet actuel.

Le coût du projet ne se limite pas à la seule création d'une aire naturelle de stationnement, il concerne bien l'ensemble du projet, avec toutes les mesures décidées en concertation avec les riverains.

L'évolution du coût du projet est normale au sens où elle est liée à la précision du projet depuis la phase sommaire d'Esquisses de juillet 2020 lancée au terme de l'élaboration du Schéma des mobilités alternatives à la voiture individuelle pour l'horizon 2030, **à l'approfondissement du programme en janvier 2023 avant l'engagement de la mission de maîtrise d'œuvre qui a permis de stabiliser l'estimation financière.**

La phase Esquisses, inscrite au contrat de Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), nécessite toujours des approfondissements successifs afin d'affiner le chiffrage au fur et à mesure de la définition du

programme et des partis d'aménagement, de paysage. Le coût évolue ainsi en fonction des ajustements du projet, de l'intégration de nouveaux éléments et des fluctuations de prix.

Ce processus habituel de précision du projet et de son estimation financière s'est fait comme suit, entre janvier 2020 et juillet 2023 avec l'assistance à maitrise d'ouvrage Systra, groupe d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité :

- **Les points suivants du projet ont été intégrés dans l'estimation initiale des coûts avec une « plus-value » estimée à 275 000€ :**
- Aire naturelle et paysagée de stationnement :
  - Alimentation électrique entrée/sortie pour une éventuelle borne de péage
  - Eclairage
  - Bornes de recharge
  - Plantation paysagère (reconfiguration de la bande le long des habitations, et création d'une haie le long de la route)
  - Passage + protection petite faune
- Plateforme des services :
  - Plantation paysagère
  - Continuité cyclable
- Voirie, modes actifs et transports en commun
  - Quais pour car/navettes avec abris voyageurs
  - Traitement des traversées piétonnes
  - Signalisation verticale et horizontale
  - Assainissement
  - Trottoirs
  - Eclairage

- Par ailleurs, **une forte évolution des prix de +17%** est observable entre la date de l'estimation initiale de juillet 2020 et janvier 2023.

- **Un poste est proportionnel au montant estimatif des travaux, il s'agit du niveau d'aléa, qui est conservé à 10% entre les deux estimations.**

Ainsi, le coût de projet a été rapidement ré-évalué à près d'1,7 M€ HT, avant que la mission de maîtrise d'œuvre ne le stabilise. Certaines dispositions particulières issues de la concertation avec les acteurs locaux dont les riverains ont intégré l'estimation financière, comme le clôturage intégral à l'ouest de la voie de desserte du pôle multi-modal.

L'évolution du projet et de son coût ont été présentés dans les instances de suivi du Projet Partenarial d'Aménagement et validée. La commune est en recherche de subventions complémentaires sur ce coût ré-estimé afin de circonscrire sa part d'autofinancement. Mais surtout, en phase d'écriture des marchés de travaux puis d'analyse, l'objectif de la collectivité et de son maître d'œuvre est toujours d'optimiser le coût, y compris ensuite en phase d'exécution puis d'exploitation.

Il convient également de souligner que la réalisation d'aménagements soignés et de qualité représente un investissement important, et que c'est précisément l'objectif intrinsèque de ce projet : s'intégrer harmonieusement dans son environnement et paysage, en entrée de ville. De plus, le budget englobe

l'ensemble des nouveaux services de mobilité attendus pour une commune classée « station de tourisme » : réfection des quais de gare, élargissement et marquage de la voie cyclable, aménagement paysager et dispositifs de protection, plantations, installation de mobiliers vélos et d'attente, création d'une plateforme en bois, ainsi que la mise en place de circulations dédiées aux piétons et aux cycles, panneaux d'information voyageurs.

Une première approche du projet avait été envisagée dans le cadre de la procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme, mais celle-ci s'est rapidement avérée inadaptée. La commune a préféré engager **une procédure spécifique** visant à élaborer une Orientation d'Aménagement et de Programmation, un règlement écrit et graphique, ainsi qu'une évaluation environnementale **dédiée au projet.**

V / La pertinence du projet et l'intérêt général de celui-ci

Au-delà des observations concernant l'impact sur l'environnement du site, certaines contributions relèvent le peu d'intérêt à la mise en place du PEM sur ledit site en relevant les points suivants :

- nombre insuffisant de places (ne permettant pas de remplacer celles supprimées)

-plateforme servicielle limitée (suppression de la gare routière)

-absence de possibilité de connexions avec d'autres modes de transport (train, car express, bus touristiques)

- absence d'effet sensible sur le désengorgement de la circulation (pas assez en amont)

- l'absence de possibilité d'extension

- nécessité à terme d'une évolution : « *La commune envisage une évolutivité du projet dans un cadre plus lointain et plus large avec la liaison avec l'agglomération bordelaise, véritable connexion Est-Ouest pour le sud du Médoc* « bilan de la concertation p.18)

- *Le PEM doit être évolutif afin d'accueillir à terme une offre plus importante du bus/car et d'apaiser l'ensemble du secteur aujourd'hui routier pour une connexion avec les nouvelles offres de transport en commun (tram- train, car, navettes...)* (notice cas par cas p.39)

Obs 35 : Ainsi, l'association Vive le Forêt dans sa conclusion indique que « *la localisation du projet de référence et sa surface par rapport aux enjeux affichés conduisent à écarter le caractère d'intérêt général de l'opération, notamment par rapport aux autres localisations possibles. En l'état, le projet n'apporte pas les services attendus d'un PEM inscrit dans une vision durable de Lacanau Océan* ».

Les observations 36 et 39 mentionnent que le caractère d'intérêt général du projet n'est pas démontré sachant qu'il ne permettra pas de libérer l'espace aujourd'hui occupé par les parkings littoraux et qu'il sera rapidement nécessaire d'engager des travaux sur un autre site. L'observation 34 fait état de la création d'un second PEM envisagé à l'Est de la ville (fin de la notice au cas par cas).

La notice de cadrage évoque (points 2316 et 2317) deux phases dans le projet : 110 places puis 174 places (cf obs 39).

Plusieurs contributions considèrent qu'il s'agit avant tout d'un projet au bénéfice de l'activité touristique :

Obs n° 5, 17, 24, 33, 36, 37, 44 - le parking sera utilisé l'été mais sera vide le reste du temps, usage saisonnier par les touristes

obs 14 : ce parking sera utilisé essentiellement par les clients des commerces du centre,

obs 19 : le PEM est un projet pensé pour le tourisme, (les résidents de Lacanau ville ne sont pas concernés par une offre multimodale située à Lacanau Océan,

Obs 19 : il est rappelé que l'utilité publique s'apprécie en comparant les avantages et les inconvénients d'un projet, *dans ce cas le bilan coût/avantages n'est pas favorable ;*

obs 34 : les objectifs du PEM sont de permettre de désengorger le centre-ville de Lacanau Océan, de compenser les parkings littoraux qui vont être supprimés mais également de devenir la porte d'entrée sud du Médoc, en connexion avec les grands axes de circulation. Lacanau Océan étant desservi par la seule route D6 (site desservi par cette seule route), il en résulte que les habitants du Bourg ne sont pas concernés

Problématique du dernier km

Quelques remarques font penser que le schéma des nouvelles mobilités visant la ville au dernier kilomètre n'apparaît pas perçu comme utile :

obs 18 : le projet ne fait que déplacer le parking du front de mer à 1 km à l'intérieur obligeant à mettre en place de transports relais (cher le km),

obs 34 : Si on veut que les visiteurs ne rentrent plus dans Lacanau en voiture, il faut les inciter à prendre les transports en commun dès la gare de Bordeaux Pour le dernier kilomètre ça n'a pas de sens,

obs 42 : La notion de mobilité m'échappe un peu sur ce projet , une navette électrique pour transporter des personnes à la plage À 600 M ? (Cette navette aurait du sens si ce parking était situé plus loin).

obs 43 : Le report modal touristique n'est peut-être probant dans ce cas de figure, puisque le parking est situé à 1 km des plages.

Commissaire enquêteur

Les réponses à ces interrogations figurent pour l'essentiel dans le chapitre intitulé « motivation du caractère d'intérêt général du projet » (partie n°1 de la notice de présentation), toutefois certains compléments d'information notamment sur l'évolution éventuelle du projet pourraient être utiles.

Le nombre de places de l'aire de stationnement a été fixé à 110 à l'issue de la phase de concertation réalisée, contre 184 proposés initialement par la municipalité. Le projet a donc été conçu sur la jauge minimale concertée, avec des principes généraux de préservation de l'environnement, d'intégration paysagère et de structuration des composantes de l'équipement adaptables lorsque la jauge de 180 places de stationnement sera décidée, au terme de l'expérimentation (de l'ordre de cinq ans sur la base d'un bilan). Les études environnementales et les demandes d'autorisation seront alors réalisées et sollicitées pour cette nouvelle jauge. Le PEM est un premier pas ambitieux dans une feuille de route

« mobilités », « ville des courtes distances », « alternatives à la voiture individuelle » qui l'est tout autant.

Rappelons que la finalité du projet est bien d'encourager le report modal tout au long de l'année. À cet égard, une étude a été menée avec une hypothèse prudente de report modal minimal de 5 %, et disposons de l'estimation de Nouvelle Aquitaine Mobilités tablant sur un report de 13 %. Ces chiffres sont loin d'être négligeables, d'autant que le PEM s'inscrit dans un schéma des mobilités 2030 ambitieux et dans une stratégie globale de transformation de la « ville océane » vers davantage de résilience, de vie à l'année, et d'espaces publics de qualité, plus apaisés.

Depuis 2023, la commune a démontré, à travers des réalisations concrètes et réussies, la cohérence et la solidité du cap fixé. Ce PEM en constitue une première étape, s'inscrivant pleinement dans une logique de mobilités alternatives. Cette logique sera appuyée par d'autres documents cadres dédiés à la transition énergétique et aux mobilités tels que le Plan Climat Air Energie et Territoire qui devrait prochainement être proposé à l'adoption en conseil communautaire de Médoc Atlantique.

Concernant **le dimensionnement du projet,** en termes de places de stationnement et de services, il est nécessaire de rappeler que le projet de PEM de Lacanau est intégré au maillage régional en hubs de mobilité (460 à l'échelle de Nouvelle-Aquitaine) appuyé sur un diagnostic territorial/mobilités. Le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités a réalisé une étude sur les pôles multi-modal permettant, en concertation avec les territoires, de proposer ce maillage, puis de définir des typologies de hubs (ou pôles multimodaux) validées en comité de bassin et enfin d'établir une liste de services analysés et hiérarchisés par type de hubs. Le pôle multi-modal de Lacanau y est défini comme un hub de connexion et les services proposés dans le présent projet répondent parfaitement aux services attendus pour cette typologie.

175 hubs sur les 460 ont été sélectionnés pour faire l'objet d'un approfondissement d'implantation. Le PEM de Lacanau a fait partie de cette sélection est dispose ainsi d'un document technique complémentaire qui est venu confirmé le bon dimensionnement des différents services de l'équipement y compris de l'aire de stationnement déjà stabilisé dans le programme établi avec Systra à l'automne 2023 dans une démarche de concertation forte.
Ces éléments sont consultables en ligne : https://nouvelle-aquitaine-mobilites.fr/media/pages/vie-des-bassins/comite-de-bassin-gironde-garonne-du-10-avril-2024/aadc4a0f4a-1720599241/2024_04_10_comitebassin_gironde-garonne.pdf

- **Le dernier kilomètre, la ville océane accessible**

Les observations recueillies durant l'enquête publique soulignent clairement l'enjeu **du dernier-kilomètre,** avec des témoignages de distances vécues courtes ou compliquées. Il porte une grande partie du ressenti de l'accessibilité de la destination, qu'elle soit touristique ou non.

Selon l'enquête mobilité nationale de 2019, 99 % des 63 milliards de déplacements effectués durant l'année en France métropolitaine sont de courtes distances (inférieures à 80 km à vol d'oiseau du domicile) et concernent des motifs professionnels, scolaires, de loisirs ou personnels. Parmi ces

déplacements, sont compris **ceux de très courte distance.** Ainsi par exemple, selon la Statistique Publique de l'Energie, des Transports, du Logement et de l'Environnement (SDES) :

- 33 % des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 5 km et concernent 8,2 millions de personnes.
- 56,3 % des personnes qui parcourent entre 1 et 2 km pour se rendre au travail le font en voiture.

Dans les enjeux de mobilités, le dernier-premier kilomètre -terme qui désigne le segment de démarrage ou final d'un trajet- représente un enjeu crucial dans la logistique et la mobilité. Cette étape constitue souvent le maillon le plus complexe et le plus coûteux du trajet. Pour un usager, habitant ou visiteur, le dernier-premier kilomètre représente souvent une complication majeure. Ce dernier segment du voyage est souvent moins bien desservi par les transports publics, nécessitant des solutions supplémentaires comme les taxis, les navettes ou les services de covoiturage. La complexité réside dans la disponibilité limitée, les coûts supplémentaires, et l'incompatibilité des horaires, rendant ce dernier kilomètre particulièrement difficile à gérer.

Il faut aussi évoquer plus spécifiquement les mobilités touristiques sont à l'origine de 68 $MtCO_2$ d'émissions de gaz à effet de serre en 2022, soit 69 % du bilan des émissions de GES du tourisme en France. Parmi ces émissions, le transport origine-destination constitue la majeure partie, avec 60 $MtCO_2$, soit 59 % des émissions totales. Les déplacements sur place ne représentent que 7% des émissions, mais jouent un rôle majeur dans la sélection du mode de transport pour arriver à destination. La voiture représente la moitié des émissions de la mobilité touristique. La décarbonation demande donc de réduire l'utilisation de la voiture et d'assurer des mobilités plus durables : promotion du train, mise en tourisme de l'offre de transports collectifs, mobilités actives sécurisées, traitement des derniers (premiers) kilomètres, etc.

Dans un contexte d'évolution du plan de circulation dans la station balnéaire, pour apaiser les espaces publics emblématiques et exposés à l'érosion côtière et construire la ville océane de 2050, **le PEM est positionné en rétro-littoral, à un kilomètre du centre commerçant et du front de mer** (accès à la plage centrale), **points d'attraction majeurs.** Cet équipement offre de nouveaux services de mobilité (abri vélo sécurisé, casiers de consignes avec recharge, vélo libre-service, autopartage, arrêt-minute, navettes) qui faciliteront les déplacements des habitants et visiteurs. Ces services, aux tarifs incitatifs ou gratuits, vont donner de l'autonomie aux juniors et seniors dans leur mobilité (pour l'autopartage, une réflexion liminaire a été amorcée autour des voitures sans permis), aux personnes qui rencontrent des difficultés à assumer les coûts liés à l'utilisation de la voiture. Au-delà du rôle de transition écologique du pôle multi-modal, cet équipement participe à la justice sociale. Et à la santé de tous (mobilités actives).

Enfin, bien que cette observation ne fasse pas l'objet d'un thème, il est à noter que l'association APLLO considérant que le projet de PEM ne devrait pas être implanté sur le site référencé, demande que la création d'une OAP soit abandonnée et de classe tout le site en EBC.

L'instauration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) est une démarche volontaire de la commune. Elle permet de définir les grandes orientations d'aménagement et les principes d'organisation spatiale, assurant ainsi une cohérence d'ensemble entre les objectifs de

protection environnementale, paysagère, et le développement envisagé. Dans ce contexte, l'OAP se révèle particulièrement utile pour garantir un projet maîtrisé, respectueux du site et de ses caractéristiques.

La suppression de l'OAP n'aurait pas pour conséquence de rendre impossible la réalisation du projet. Il serait seulement moins encadré. Car c'est le règlement du Plan Local d'Urbanisme qui permet d'autoriser ou non la réalisation du PEM. Pour mémoire, le règlement de la zone Nz du PLU en vigueur permet d'ores et déjà sa réalisation.

Il n'y a pas lieu de classer l'ensemble du secteur en Espace Boisé Classé (EBC), pour plusieurs raisons :

- Il ne s'agit pas d'un espace boisé significatif au titre de la loi littoral, ce qui n'impose pas ce classement.
- Le site n'est pas identifié comme espace à enjeux par le SCoT, ce qui réduit la nécessité d'un classement global en EBC.
- Le projet prévoit déjà la protection d'une part significative du site à travers le repérage en tant que « boisements et arbres à protéger ».

Par ailleurs, la Commission Départemental de la Nature et de la Protection des Sites et le Parc naturel régional Médoc ont rendu un avis favorable sur le projet, confirmant la compatibilité de celui-ci avec les objectifs de préservation paysagère et écologique du territoire.

Il faut relever que plusieurs propositions alternatives formulées dans les contributions sont intégralement concernées par un classement en EBC.

Annexes :

- Notice de demande de cas par cas
- Arrêté préfectoral
- Etude trafic

Le 15 octobre 2025