ANNEXE N° 5

ENQUETE PUBLIQUE PROJET PEM VILLE DE LACANAU

LISTE EXHAUSTIVE DES CONTRIBUTIONS ENREGISTREES dans LE REGISTRE DEMATERIALISE, par MAIL et sur LES REGISTRE PAPIER DEPOSES E N MAIRIE

Observation n°1

le 22/08/2025, 15:02

Par Henri-René C.

Bonjour,
je n'ai aucune proposition à apporter à ce projet d'une efficacité que je juge hasardeuse, seulement j'émets un doute.
Je m'explique en me mettant à la place d'un chef de famille voulant passer une journée à la plage centrale de Lacanau :
– je viens en voiture avec ma femme et mes deux ou trois enfants ;
– je gare mon véhicule sur le PEM et je paie pour la journée le droit de stationnement ;
– je sors de mon coffre la poussette du petit dernier, les trois sacs contenant serviettes de bain, jouets, ballons, vêtements de rechange, les couches du petit. S'ajoutent les planches de bodysurf, la tente de plage ou le parasol sans oublier la cantine isotherme avec le ou les pique-niques avec les boissons (car les restaurants et les débits de boisson de Lacanau Océan sont hors de prix) ;
– je rejoints un quelconque système de transport pour rejoindre la plage en espérant ne pas attendre longtemps (pas plus de 10 minutes car les enfants sont plus qu'impatients d'affronter enfin les courants de baïne ;
– je patiente et je charge tout mon matériel (la poussette, la cantine, les sacs…) ;
– je parviens au but de mon périple en me félicitant que le véhicule imposé au transfert est équipé d'un système de climatisation efficace ;
– je descends alors la poussette, la cantine, les sacs, le parasol, etc., sans oublier ma femme et mes enfants ;
– je passe une agréable journée en bord de mer et les enfants en profitent au maximum ;
– arrive l'heure de rentrer chez moi pour profiter pleinement des embouteillages. Comme tout bon Français, je suis d'une mauvaise foi évidente car cela n'a rien à voir avec la création du PEM ;
– la navette arrive, je charge ma cantine (plus légère qu'à l'aller car j'ai pu me débarrasser de mes déchets grâce aux deux ou trois mini-poubelles mises à ma disposition en haut de la plage, en tassant bien cela va bien entrer dans le petit goulot), le parasol, la poussette, les

sacs, ma femme, mes enfants (en les recomptant trois fois pour être sûr de tout ramener à la maison) ;
– arriver au PEM, je décharge tout mon petit bazard (voir liste supra) ;
– je rejoins mon véhicule, j'ouvre le coffre en espérant que la pluie va enfin s'arrêter pour me permettre de ranger les sacs, le parasol, la cantine, la poussette sans oublier trois kilos de sable fin (hors responsabilité de la création du PEM).
– en route pour la maison. Tout le monde à bord est enfin d'accord sur un point. Nous irons la prochaine fois au Porge, à Carcans ou Soulac, plus simples d'accès.
Je vous adresse mes sincères salutations.
HR C

Observation n° 2

Le 23/08/2025, 10:48

Par Bruno R.

Bonjour,

Point n°1:
Je suis témoin , ici à Lacanau, mais aussi à Mont-de-Marsan, ma ville de naissance,de ré-aménagements routier et de ville. Avec l'entrée de Lacanau Bourg Est, nous avons aujourd'hui une piste partagée piéton et vélo. Comme partout ailleurs , cette solution est la pire, mais là , nous n'avions pas plus de place, donc nous avons du faire avec.
Je vous en prie, ne commettez pas encore cette erreur à l'océan. Faites impérativement 2 voies séparées et bien distinctes. Sinon, nous verrons encore et toujours un non partage, avec des piétons marchant de front et ne se rabattant jamais, des cyclistes qui prendront le risque de croiser aussi la laisse du toutou que nous avons croisé 10 mètre avant, de l'autre coté de la piste, le maitre.

Nous sommes déjà confronté de manière systématique à l'incivilité des touristes FRANCAIS sur les pistes à bicyclette, n'en rajoutez pas plus.

J'en arrive personnellement à ne plus faire de vélo en juillet et aout à cause de cela, et c'est bien triste.

Point n°2:
Pour ce qui est des lignes de bus, s'arrêter au Haillan ou à l'entrée de Saint Médard en Jalles est insuffisant. Nous sommes nombreux à penser qu'une ligne de 2 allers le matin et 2 retours le soir pourrais aller desservir directement les zones de l'aéroport via Safran à St Medard en Jalles puis au Haillan, Dassault-Thalès plus rapprochement Sabena à Mérignac, puis l'aéroport.
L'arrivée sur les transport actuels présentée en projet ne permet pas par exemple de prendre

le tram et d'aller directement vers la zone aéroport sans un retour arrière vers Mérignac centre pour un changement vers le dit aéroport. Cette ligne de bus serait donc non opérante.

Bon courage à Monsieur le Maire, au conseil municipal, et à tous le personnel municipal.

Bruno R.

Observation n°3

Le 23/08/2025, 17:48

Par Sabine V.

Bonjour,

Je vote contre ce projet et l'emplacement de ce projet.

Le projet veut s'implanter dans une des dernières zones boisées poumons de lacanau. Il manque de coherence et propose d'offrir 100 places de parking en phase 1 et 174 places de parking en phase 2 (ou sont positionnes les 74 places de parking complémentaires?) en multipliant les ruptures de flux en mélangeant les besoins de parking relais pour du covoiturage afin de faciliter le travail des canulais à bordeaux. Tout est melangé, les chiffres globalisent les informations relatives à la commune et non à lacanau ocean uniquement. Aucune information sur le type de navette pour véhiculer pendant 1,5 mois 300 à 400 personnes si l'on compte 3 à 4 personnes par voiture. Alors que le parking Nord n'est pas rempli même l'été et sa localisation est plus proche de la plage ce qui est l'intérêt de ce projet ! L'idée est bonne mais pas à cet endroit et pas avec cette precipitation. Changer un PLU pour autoriser des voitures à se garer dans une zone protégée Nz est un non sens. Ce lieu est une zone protégée, il est impératif qu'elle le reste. Tout détruire pour permettre a 100 voitures (puis 174) de se garer le temps d'une sortie plage n'a pas de sens. Je suis contre le changement de Plu et contre l'implantation de ce projet à cet endroit.

Observation n°4

Le 23/08/2025, 17:52

Par Olivier V.

Ce projet, que j'ai bien lu dans le détail ne fait aucun sens. Il met en danger une faune à protéger, une nappe phréatique sous-jacente, et va couper des arbres centenaires qui font partie de l'écosystème du quartier Nord.
Il ne fait pas sens, et il est construit par vague.
Avec plus d'arbres coupés dans la seconde.

On coupe des arbres qui sont là à l'année, depuis des années, pour gérer un potentiel pic de tourisme qui lui ne dure que 15 jours. Des touristes qui eux viendront et peut être ne reviendront jamais à Lacanau. Pour eux, qui font certes vivre en partie la ville, Il y a déjà le parking de la plage Nord.

Les experts cités au dossier confirment que les travaux de terrassement seront compliqués. Que la faune sera mise en danger, sans compter les maisons à quelques mètres.
Chaque règle est contournée, avec autorisation bien sûr, je me demande encore comment, dans une ville si concernée par le réchauffement climatique et le retrait de coté, un élu peut encore porter et faire passer de tel projets.
Pour rappel, cette zone Nz est protégée.

A bloquer absolument, c'est un non sens. Je suis contre ce projet.

Olivier V.

Observation n°5

Le 24/08/2025, 11:52

Par Rodolphe I.

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous prie de trouver ci dessous mes observations concernant la mise en compatibilité du PLU pour l'aménagement d'un PEM et d'une aire de stationnement.

Tout d'abord, la localisation n'est pas pertinente et le site n'est pas adapté.

D'autres sites sont déjà disponibles et des parkings sont déjà réalisés.

Le parking nord en est un exemple.
Il est à 400m du site envisagé, plus proche du centre-ville et de la plage. Il est rarement plein si ce n'est en août.
Un réaménagement de celui-ci permettrait d'augmenter le nombre de places et éventuellement de créer, si besoin était, le pôle d'échange multimodal.

Ce PEM ne sera pas un obstacle pour l'entrée des voitures dans la ville et sa capacité de 110 places est dérisoire.

Cet aménagement créera de plus une artificialisation des sols ce qui va à l'encontre de la loi « climat et résilience » visant zéro artificialisation pour 2050.

La demande de mise en compatibilité du PLU vise à modifier la zone Nz et à supprimer une partie de la zone EBC (Espace Boisé Classé) pour permettre la création de ce parking.

De plus, le risque incendie n’a pas été abordé. La parcelle est sensible, les véhicules garés en dessous et notamment les véhicules électriques (qui des fois prennent feu) peuvent être un danger.

Ce parking ne sera utilisé que quelques jours par an lors de la saison et le reste du temps il sera vide.

Le coup de ce projet est conséquent. L’argent pourrait être utilisé pour des projets bien plus nécessaires aux Canaulaises et aux Canaulais.

Ce parking ne présente aucun intérêt public majeur qui pourrait justifier une atteinte à l’environnement et des nuisances aux riverains de la Gringue Nord. Et de plus, aucune étude sur ces nuisances concernant le voisinage n’a été faite.

Pour terminer, la MRAe en date du 3 août 2023 puis du 17 avril 2024 à conduit lors de la modification n°1 du PLU, à l’abandon de l’évolution du règlement de la zone Nz et donc de la création du PEM.

Recevez, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations.

Rodolphe I.

Observation n°6

Le 24/08/2025, 12:52

Par Claudine T.

Projet inutile, il existe déjà un parking à 400 m plus pratique pour l’accès à la plage, il faut arrêter de déboiser. Ce parking ce sont des nuisances en tous genres pour les riverains et il occasionnera une dévaluation de leur bien. En période estivale la commune est blindée de monde, trop, c’est trop une telle surpopulation c’est mauvais pour l’environnement. Cordialement en espérant que ce projet ne voit pas le jour.

Observation n°7

Le 24/08/2025, 15:48

Par Anonyme.

Le lieu proche d habitation est totalement inadapté, il y a des habitations très très proches , beaucoup de jardin vont se retrouver en vis à vis de voiture .
Un incendie et le village flambe, ceci n est pas raisonné ni raisonnable.
De telle dépense ne sont pas justifiées aussi .
C est ici une croisée de chemin , un nouveau danger pour la circulation vélo, voiture , piéton.
Les parkings de la plage Nord sinon déjà pas mal vide pourraient être conçus pour accueillir

des voitures supplémentaires sans dégrader le poumon vert de lacanau .
Il faut vraiment changer d optique pour le birn de notre communauté.
Merci de réfléchir au conséquence néfaste pour tout un environnement humain et naturel.

Observation n°8

Le 25/08/2025, 11:27

Par Lucien C.

MMe Mr
Après avoir pris connaissance de ce projet le pem me parait malvenu et donc inopportun.

Observation n°9

Le 25/08/2025, 15:12

Par Anonyme.

Bonjour

Non au projet.

Salutations.

Observation n°10

Le 25/08/2025, 16:30

Par Martine R.

Ne pas abattre tous ces arbres, c'est une trop belle forêt protégez notre forêt.

Observation n°11

Le 25/08/2025, 19:34

Par Anonyme.

Ne serait-il pas mieux d 'agrandir le parking de la rue du Cantabria (parking à 3.50 €) . On peut rajouter pas mal de places (peut-être 110) au lieu de dénaturer le site choisi avec tous les frais que ça occasionnent : abattage, nouvelles routes…

Observation n°12

Le 26/08/2025, 10:48

Par Danièle C.

Bousiller un petit écrin de verdure pour y installer un parking, un ou deux bancs et un garage à vélo ? Voilà un projet coûteux et irréfléchi, ça ne sera pas un endroit de rencontre agréable et sympathique, mais un parking de 176 places à terme, tout simplement, avec son risque d'incendie et de grosses nuisances nocturnes en plein milieu d'habitations de tous côtés.
En plein milieu de Lacanau (et non pas à son entrée) alors qu'il y a un immense terrain déjà déboisé au niveau du golf de la Méjanne ? On nous avait promis ce judicieux parking il y a 15 ans, où en est le projet, pourquoi n'a-t-il pas vu le jour ? Quitte à faire rentrer les voitures en ville pour les stocker dans ce parking en projet, il serait plus judicieux d'augmenter la capacité du parking nord, où subsistent de nombreuses places non exploitées, j'y suis passée hier, les infrastructures sont déjà en place, reste à déplacer quelques plots en bois pour définir des nouvelles places.Cela ne coûterait rien ou presque. Et quid de l'immense terrain situé après le cimetière, ou en face, le long du camping des Grands pins ? La nuisance ne serait pas plus importante, qu'avec ce nouveau parking en pleine ville.
Les estivants seraient bien plus près de la plage, il n'y aurait pas besoin de mettre en place des navettes coûteuses. Il y aurait moins de vélos sur les pistes cyclables, et moins de piétons à marcher avec tout leur attirail.
L'été à Lacanau vire à la folie, une population multipliée par 15 !!! je crois que c'est du jamais vu ailleurs en France, et on veut rajouter une ligne ferroviaire ? L'été je me terre chez moi, inutile d'aller à la plage, elle est super bondée. le meilleur moment de l'été c'est la mi-septembre quand tout le monde (ou presque) est parti. Les pistes cyclables sont devenues hyper-dangereuses avec tous ces vélos électriques et le mélange des piétons, où rien n'est respecté, autant, donc, éviter d'en rajouter. On ferait mieux de créer des vrais pistes piétons inaccessibles aux vélos. En agrandissant la capacité du parking nord, on enlèverait de nombreux cyclistes et piétons en ville.
Donc, pour moi, la solution c'est soit un vrai très grand parking vers la Méjanne avec les navettes adéquates, soit, encore mieux, un très grand parking au nord où cela ne serait même pas la peine de mettre en place des navettes et sans circulation très dangereuses des cyclistes et des piétons sur des centaines de mètres. Cette solution est de loin la moins coûteuse et la plus logique, c'est ce qui ressort des nombreuses conversations que j'ai avec des canaulais, soucieux comme moi de la sécurité de tous et de la tranquilité qui, hélas, nous fait cruellement défaut en été. Nous sommes sacrifiés sur l'autel des vacances et tout le monde s'en moque, on n'a qu'à habiter ailleurs !!
Danièle C.

Observation n°13

Le 26/08/2025, 17:09

Par Fabrice C.

Ce projet est stratégique et va redonner du sens aux mobilités décarbonnées.
La localisation est finement étudiée.
Les prises en compte environnementales sont majeures avec une séquence ERC bien étudiée et qui preserve au maximum les enjeux forts.Moins de 10% d arbres impactés et une adaptation au terrain naturel en préservant la dune.

Observation n°14

Le 29/08/2025, 14:15

Par Anonyme.

Bonjour Monsieur le commissaire,

Ce site est d'une qualité paysagère remarquable, et jouxte un espace boisé classé. Réaliser un parking ici défigurera ce lieu.

L'étude environnementale indique la présence de plusieurs espèces protégées ou menacées (notamment le hérisson, l'orvet, l'écureuil). Y installer un parking représente un impact sur la Nature et augmente le risque de feux de forêt aux abords d'habitations.

La Loi impose à tout porteur de projet de respecter le précepte « Eviter, sinon Réduire et Compenser ». Or il est tout à fait possible d'éviter ce site. Mais dossier n'argumente pas vraiment sur les sites alternatifs, qui existent pourtant.
La municipalité, si elle veut être en phase avec son Agenda21 et sa « volonté d'exemplarité » devrait des solutions de moindre impact sur l'environnement :

1/ création d'un parking sur 1 ou 2 étages (nombre de places à définir) sur des espaces déjà goudronnés (donc sans espèces protégées): soit le grand parking de L'Escoure soit celui du U Express (ou les deux). Ces deux endroits sont très proches du centre et de la plage, sont facilement accessibles et connus des usagers. Ils sont déjà entourés de bâtiments en hauteur, ce qui facilitera l'insertion paysagère du parking.
En prime, le bâtiment créé pourrait accueillir également un marché couvert qui manque à Lacanau Océan.

2/ en complément de cette solution qui suffit à elle seule à « remplacer les parkings du front de mer », faire une meilleure signalisation et optimisation du grand parking de la rue Chateaubriand peu fréquenté toute l'année (situé à vol d'oiseau à la même distance du centre que le site envisagé)

3/ en dernier recours, amélioration du parking de la plage nord (jamais vraiment rempli en été) même si ce lieu est lui aussi un site boisé abritant certainement des animaux et comportant un risque feux de forêt évident.

Il est possible de mettre des équipements multimodaux sur ces trois sites alternatifs. Donc avec une ou plusieurs de ces solutions l'impact environnemental serait moindre et le service rendu identique, voir plus efficace car plus attractif qu'un parking relativement éloigné des pôles d'attraction.

Sur le plan des mobilités, le site choisi présente de nombreux désavantages :
– des conflits d'usages existent déjà entre les vélos et piétons car la piste allant au centre est trop étroite et mal signalée, et il y a déjà eu des accidents entre les voitures et les vélos à la sortie du rond-point du Casino traversée par la piste cyclable.
– augmenter la fréquentation sur l'avenue de Cantabria, avec des arrêts subits liés aux entrées / sorties du PEM, entrainera des remontées de file de voitures arrêtées jusque dans le rond-point, comme il en existe déjà les jours de grande affluence…en pire !

Sur l'opportunité du projet, deux remarques :
1/ les parkings du front de mer ne sont pas supprimés et ne le seront peut-être jamais si l'Etat « qui n'a plus d'argent » ne finance plus les travaux du front de mer. Donc ce projet est prématuré.
2/ on peut sérieusement s'interroger sur l'attractivité de ce pôle multimodal : les gens, embarrassés de leurs planches, glacières et autres objets de plage ne prendront sûrement pas de vélos et n'auront pas la patience d'attendre une navette potentiellement bondée ou en retard. Ils iront donc se garer ailleurs (plage super sud, nord…ou une autre commune). En fait, les services du PEM ne seront intéressants que pour les seules personnes souhaitant aller consommer dans les commerces du centre. Donc mieux vaut augmenter la capacité des parkings de l'Escoure et du Super U (CQFD).

Au vu de l'opportunité non démontrée du projet, de son impact environnemental fort (alors qu'il peut être évité), de l'augmentation du risque de feux de forêt, je vous demande Monsieur le commissaire de prononcer un avis défavorable.

PS : avant de se lancer dans ce projet la municipalité devrait déjà revoir les circulations vélos/vélos électriques/trottinettes électriques/ pour les rendre vraiment prioritaires aux voitures et surtout plus sécurisés y compris vis à vis des piétons.

Pièce jointe

Observation n°15

Le 29/08/2025, 19:20

Par Anonyme.

Je suis pour le P.E.M mais pas à cet endroit. Cela n'a pas de sens. Ce pôle 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 si nécessaire. A notre époque et en ville on n'enlève pas des pins pour y mettre des voitures.

Observation n°16

Le 29/08/2025, 19:46

Par Olivier S.

Pour comprendre ce projet aberrant, il nous faut contextualiser le problème. Il n'y a pas de volonté et de besoin particulier pour détruire un EBC de cette zone. C'est donc la conséquence d'un autre projet, tout aussi aberrant, celui de supprimer les parkings du front de mer, ce qui nécessiterait d'en créer des nouveaux justement dans cette zone, L'argument de nous dire que c'est pour anticiper l'avancé de l'océan que l'on supprime les parkings, ne tient pas, puisque justement la municipalité a investi des millions d'euros pour protéger le front de mer avec des blocs de granit, qu'elle dépense plus d'un million par an pour entretenir la digue et qu'enfin elle a investi 13 millions d'euros pour créer un revêtement en

bois permettant de rentabiliser ces espaces nouveaux en accueillant des activités commerciales. Pour résumer, la volonté de détruite un EBC important pour la vie des canaulais, car il est placé dans un environnement fortement urbanisé, c'est de se faire de l'argent sur le dos des habitants au profit des commercants qui exploiteront le nouveau espace. C'est donc dans l'intérêt de particulier au détriment de l'intérêt général que ce projet nous ait présenté, et c'est donc véreux et inadmissible. Maintenant sur l'aspect juridique, deux problèmes, d'une part, la municipalité, par ces constructions de parking va imperméabiliser une zone humide, alors que la loi protège les zones humide et qu'une autre loi précise qu'il ne faut plus impermealiser de nouveau sol, nous avons vu les dégâts à Lacanau ville, l'année dernière, et d'autre part, l'interdiction juridique de supprimer les coulées vertes, nécessaires pour le passage des animaux sauvages et la protection de la biodiversité, ce qui est le cas ici. En conclusion, je souhaiterais vivement que le commissaire enquêteur donne un avis défavorable.

Observation n°17

Le 30/08/2025, 12:50

Par Stéphane D.

La solution proposée n'est pas proportionnelle au problème posé. Le nombre de jours annuel avec réel problème de stationnement est extrêmement limité (une cinquantaine maximum), et il existe déjà d'autres possibilités exploitables (parking nord qui peut être étendu par exemple). La partie forestière devrait être préservée, et d'autres possibilités (Le Huga, parking Nord existant) méritent d'être plus sérieusement étudiés, sous réserve que le besoin d'une telle navette pour ce besoin limité soir réellement confirmé. Les nuisances générées par un tel nouveau site sont aussi à prendre en compte.

Observation n°18

Le 30/08/2025, 21:43

Par Brigitte B.

Lacanau est dans le PNR Médoc donc en a adopté la Charte comme feuille de route pour son développement.
Le projet de Pole Echange Multimodal (PEM) pourrait faire croire qu'il va dans le bon sens: réduction du trafic routier, développement des mobilités douces et des transports en commun.
Hélas, le projet est mal conçu. Dans la logique du projet d'aménagement du front de mer, il ne fait que déplacer le parking du front de mer à 1 km à l'intérieur, en l'agrandissant.

Ce faisant, il oblige à mettre en place des transports relais pour seulement 1 km, ce qui rend cher le km. C'est un non-sens économique.
Il sacrifie aussi un site boisé à haute valeur environnementale, cher aux canaulais.
Si PEM il doit y avoir, il doit se faire en amont. Un site parait approprié, au moindre impact environnemental, près de la zone d'activité du Huga, à environ 4 km des plages, pouvant desservir également le casino et le golf. Navettes, location de vélos cargos, triporteurs, le tout nécessitant des bornes de recharge électriques, Et pourquoi pas un petit train des plages, comme au Cap Ferret ou à Saint Trojan, en version électrique sur roues?

Ce projet est à repenser totalement. En l'état, je donne un avis défavorable.

Brigitte B.
Association BioRev

Observation n°19

Le 01/09/2025, 15:34

Par Gérard B.

Monsieur le commissaire enquêteur,
Nous ne sommes pas opposés à la création d'un PEM + parking, mais nous pensons que sa localisation n'est pas pertinente et le site non adapté.
Une raison d'intérêt public nécessite une évaluation rigoureuse des enjeux économiques, sociaux et environnementaux et doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres solutions alternatives satisfaisantes. Ces solutions existent au nord de la ville et au Huga. On a du mal à comprendre comment un parking de 110 places peut participer à la stratégie d'adaptation et de recomposition de la ville océane. De plus comment un PEM sous-dimensionné et sans services essentiels peut-être vecteur de dynamisme économique et de bénéfices sociaux.
L'abandon de la gare routière réduit cet aménagement à un parking avec services centrés essentiellement sur la location de deux-roues et l'information.
La sécurité des usagers n'a pas fait l'objet d'une consultation auprès des services compétents. Ce projet crée des conflits entre les cyclistes, les piétons et les entrées et sorties au niveau de l'accès du PEM.
En ce qui concerne la mise en place de navettes aucune étude n'est présentée concernant le nombre de véhicules nécessaires et leurs capacités, leur lieu de stationnement et de maintenance, ainsi que le coût et le financement. On peut douter de la présence des navettes hors périodes estivales ce qui fait perdre le supposé intérêt de ce parking le reste de l'année.
Le parking nord semble le plus adapté. En effet situé à 400 m du site envisagé il est plus proche du centre-ville et à proximité des campings et de la plage. Il est rarement complet et est de plus déjà artificialisé. Il est en mesure d'accueillir les places de stationnement supprimées en front d'océan. En outre une extension de 19 190 m2 est possible sur sa zone

Na.
Le site retenu ne présente pas d'atouts majeurs sur le plan du report modal car le projet de gare routière a été abandonné et le lieu n'est pas assez dimensionné pour être agrandi ou accueillir un éventuel tram-train ou des lignes de cars express.
Les gens qui souhaitent aller aux plages sud iront directement sur le grand parking sud (2 200 places) de même pour la plage nord (350 places). Les navettes sont donc tout à fait inutiles pour ces déplacements.
L'interface avec les grands axes Médoc/bassin, se fait depuis Lacanau ville. Lacanau océan n'a aucune connexion avec les territoires voisins, c'est un cul de sac.
Un parking de 110 places n'a pas une jauge suffisante pour réguler la circulation et réduire la congestion dans le centre-ville et n'est pas adapté pour capter les flux existants en période estivale qui subit une fréquence de plus de 21 000 véhicules/jour lors des périodes de pointe. Il n'aura aucun impact sur la manière d'arriver en ville.
Le site retenu nécessitera, comme pour le Huga, d'importants travaux de terrassement ce n'est donc pas un argument pour écarter ce site. De plus le Huga a la capacité nécessaire et se situe idéalement pour accueillir le tram/train.
Le PEM est un projet pensé pour le tourisme. La majorité des résidents permanents actifs habitent Lacanau ville et ne peuvent en aucun cas être concernés par une offre multimodale située à l'océan.
Le site du projet se situe au sein du tissu urbain, dans un secteur pavillonnaire.
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, musiques, éclats de voix etc. Le quartier va devenir une zone de stationnement d'aubaine de par la proximité du parking conjugué à l'élargissement des zones payantes.
L'augmentation des émissions de GES sera concentrée sur le secteur pavillonnaire.
Le projet de PEM prévoit d'artificialiser une parcelle boisée en remplacement d'une zone déjà artificialisée !
Cet aménagement engendrera une artificialisation des sols ce qui va à l'encontre de la loi de 08/21 « climat & résilience » visant zéro artificialisation pour 2050. La suppression de 82 arbres ainsi que les travaux fragiliseront les arbres restants. L'éventuelle phase 2, (qui n'a jamais été présentée au public !) prévoit de porter le nombre de places à 174 avec l'abattage de 48 arbres supplémentaires, les impacts pressentis ne sont pas acceptables et la manière de procéder non plus !
L'article L 113-2 du code de l'urbanisme stipule que le classement en espaces boisés interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la protection des boisements. Il entraîne le rejet de la demande de défrichement prévu au chapitre IV du livre III du code forestier. Un défrichement aura 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 341-1 du même code et détruira son aspect remarquable.
La demande de mise en compatibilité du PLU vise à modifier les destinations de la zone Nz et

à supprimer une partie de la zone EBC pour permettre l'implantation du PEM. Selon le code de l'urbanisme certaines procédures d'évolution du PLU ne sont pas recevables lorsque l'évolution envisagée a pour effet de réduire un espace boisé classé. Le Scot de la Communauté de Communes des Lacs Médocains préconise, entre autres, de préserver les coupures d'urbanisation et de protéger les espaces naturels de qualité.
Le site retenu peut être considéré comme une coupure d'urbanisation dans la mesure où il est classé en zone Nz qui est un zonage du PLU actuel qui vise à préserver des secteurs du territoire en raison de leur intérêt tout en prévenant les risques environnementaux. Les qualités paysagères et environnementales de la parcelle auront disparu tout comme le couvert végétal bas.
Le risque incendie est réel. Pour exemple le 8/07/2025 sur l'autoroute A55 une voiture, sans contrôle technique, prend feu et incendie 800 Ha de forêt et endommage lourdement 80 maisons. Plus près de nous le 12/07/2022 à La Teste de Buch 6 500 Ha de forêt brûlés dû à un véhicule qui se serait enflammée suite à un problème électrique.
Le projet prévoit l'aménagement de merlon végétalisés afin de protéger les maisons riveraines des nuisances du parking. Cette disposition va à l'encontre du Plan de Prévention des risques d'incendies de Forêts (PPRIF) :
Prescriptions de la zone bleue : « En application de l'article L322-4-1 et R322-6-4 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, bois, landes, maquis, garrigue, plantation
ou reboisement. »
Compte tenu de la configuration actuelle du site il n'y a aucun risque de stationnement sauvage contrairement à ce que l'on lire dans la notice de présentation page 96.
La séquence Eviter, Réduire, Compenser (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… L'évitement est à favoriser car c'est la seule opportunité qui garantisse la non-atteinte à l'environnement. Le projet n'aborde pas les mesures de compensation afin d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables directs et indirects du projet.
La relocalisation dans les terres du stationnement existant sur le front de mer ne permet pas d'assurer la désimperméabilisation et la renaturation de cet espace qui sera réaménagé en terrasse. La modification du PLU ne contribue pas à l'amélioration de la qualité de l'air et des GES, il ne fait que déplacer le problème.
Le tableau (page31 de la notice de présentation) présentant la synthèse de l'analyse des différents critères étudiés montrent qu'il y a peu d'écart de faisabilité entre le site de référence et le site du Huga nord et parking nord. Les études comparatives des sites alternatifs n'ont jamais été présentées au public. Bien au contraire le maire a toujours affirmé que cela serait là et pas ailleurs notamment lors d'une réunion du 9 mai 2022. Donc

ce site a été choisi bien avant ces études !
Le site du parking nord présente un avantage majeur avec une superficie artificialisée disponible d'au moins 56 240m2 contre 32 310m2 pour le site retenu. Le foncier d'extension est disponible pour implanter les services de mobilités et les offres de transport en commun.
Le but des transports public est d'amener les passagers au plus près des services. Il est aberrant de voir un bus prendre le relais d'un bus pour amener les personnes vers les plages et les commerces.
La commune envisage à plus long terme l'aménagement d'un PEM à l'entrée est de la commun… mais où ? à l'est de Lacanau océan ou de Lacanau ville ? Cela ne vient-il pas en contradiction avec le projet actuel ?
Le PPA signé en 12/2021 prévoyait un coût de 1,1M€ HT pour les travaux de réalisation d'un PEM avec gare routière et parking de 220 places. Suite à l'avenant-1 au PPA le coût prévu est passé à 1,7M€ pour un projet dont la gare routière est abandonnée et le parking ramené à 110 places. Non seulement le projet est moins important mais il subit une augmentation de plus de 54% !
Consacré une somme comprise entre 1,5 et 1,7 M€ HT hors frais de maitrise d'œuvre et d'investigations techniques supplémentaires est absurde vis à vis de l'enjeu du retrait de côte et des scénarios d'avenir.
L'utilité publique s'apprécie en comparant les avantages et les inconvénients d'un projet, dans ce cas le bilan coûts/avantages n'est pas favorable.
Merci d'avoir pris connaissance de notre point de vue.
Recevez nos cordiales salutations.
Collectifsurfgringuenord LO
Le collectif des riverains du projet.

Pièce jointe

Observation n°20

01/09/2025, 17:29

Par Alexis L.

L’idée d’un PME est bonne, cependant le choix du site interroge. Son emplacement dans le projet ne désengorgera pas les difficultés de circulation automobile en pleine saison et les weekends à l’entrée de LACANAU océan. Le projet de PEM doit être plus ambitieux et il doit prendre en compte le trajet de Lacanau ville à Lacanau Océan. C’est là où est la vraie problématique de circulation.

Il existe d’autres solutions, pour remplacer les parking du front de mer, peut être moins coûteuse en terme d’aménagement, de coupe d’arbres, de paysage et d’artificialisation des sols.

Le parking de la plage nord est mal aménagé. Il pourrait accueillir largement plus de voitures. De plus, il est loin d’être plein, même en saison estivale.
Il est a proximité des plages et des commerces.

Ensuite, il existe déjà des zones aménagées non exploitées. Par exemple, il existe un parking rue avenue Châteaubriand et rue jean de la fontaine à côté de la rue marie curie. C’est un parking qui peut accueillir au moins une centaine de voitures, voir cent cinquante.

Toujours concernant les parkings, il pourrait être possible d'aménager des places pour les voitures à côté du casino. Le parking du stade de rugby et de l'Ardilouse pourrait également être réaménagé et optimisé.

Le PEM devrait être aménagé au huga ou au niveau de la déchetterie au niveau de la marina de talaris. Il y a aurait une vraie notion de désengorger l'accès à l'océan. Ces endroits sont des vraies perspectives à moyen et long terme.
La ville des sables d'Olonne est intéressante en termes d'aménagement et notamment de PME. Ils ont été implantés à l'extérieur de l'agglomération.

Le bus aurait un accès prioritaire sur l'axe ville et océan. De plus, il y aurait une vraie cohérence avec les navettes entre les différentes agglomérations de LACANAU.

Aussi, ce projet est un cheval de Troie, c'est le début de l'urbanisation de la zone. Après, il y aura des commerces des loueurs et même des immeubles.

Aujourd'hui, les pins disparaissent de l'océan. En période de réchauffement climatique. C'est un choix étrange.

Observation n°21

Le 02/09/2025, 10:20

Par Christophe M.

Le site proposé et les sites alternatifs sont fortement boisés.

Le PEM est une bonne idée mais doit être implanté dans un espace déjà artificialisé.

Lacanau fait partie du Parc Régional du Médoc et se doit donc de protéger ses propres arbres.

Observation n°22

Le 04/09/2025, 15:26

Par Bernard N.

Les choix et les orientations retenus dans le projet de PEM sont très discutables d'un point de vue écologique et logistique.

– La détérioration d'un espace vert naturel (abattage d'arbres, artificialisation des sols, présence de véhicules polluants et fréquentation intense entrainant nuisances (bruit, déchets)) porte atteinte à la biodiversité.
– Augmentation de la fréquentation auto de l'avenue du Cantabria dans sa partie est: nuisance sonore, danger accru de la traversée piétonne et cyclable de la voie verte

desservant de nombreuses résidences.
– Le remplacement de 160 places de parking front de mer par 110 places va créer une tension de parking.

Pourquoi ne pas créer le PEM dans la zone du Huga près de l'hélistation : vaste espace dégagé, déboisé avec une plus grande capacité de parking, éloigné des habitations et à proximité du centre ville par les navettes et piste cyclable.

Observation n°23

Le 04/09/2025, 21:24

Par Christian M.

Bonsoir
Il sera nécessaire d'Assurez un nombre conséquent de navettes reliant le parking voitures du PEM au centre de la ville

Mon choix se serait plutôt porté sur le site alternatif n° 1 Zone du Huga rive nord, car aucune zone habitée autour.

Prix du parking du PEM devra être très attractif
Navettes gratuites
Location de vélo a la journée/demie-journee/heure uniquement et prix de location attractif.
Attention a ne pas défavoriser les autres loueurs de velo.

Cordialement

Observation n°24

Le 07/09/2025, 11:48

Par Anonyme.

Bonjour Mr le Commissaire,

La première pensée qui me vient à l'esprit est tout ça pour ça. Toutes ces dépenses en investissement et en fonctionnement, tout ce gâchis écologique et paysager, ce plan de circulation aberrant pour quelques places de parking pour, allez, 30 jours par an entre le 15 juillet et le 15 août. En encore ma marge est grande. J'habite près de l'école Guittard, le parking n'a jamais été plein cet été.
Les jeunes prennent de plus en plus le bus donc
1 / augmenter la fréquence durant l'été matin et soir et 2/ faire 1 ou 2 autres lignes, je reprends cette proposition du débat
2/ cibler un site déjà ouvert : augmentation des places parking nord, autres lieux. Flécher

tous les parkings à l'entrée de Lacanau avec nombre de places. Idéalement informatiser en temps réel les places disponibles sur chaque lieu.
3 / des locations de vélo sont disponibles au Huga, proposer un parking gratuit qui amortirait un peu la location des vélos
Voilà quelques idées, Monsieur le Maire, vous faites beaucoup pour Lacanau, vous sortirez encore plus grandi en renonçant à ce projet qui n'a pas de sens. Et l'argent en ces temps de disette pour être réaffecté sur d'autres projets plus utiles. Monsieur le commissaire, puissions-nous être entendu. On ne fait pas un projet parce qu'il a des fonds de l'Etat pour les PEM. On fait un projet parce qu'il est nécessaire. Ce qui évidemment n'est pas le cas de celui-ci.

Bien cordialement Christine M.

Observation n°25

Le 07/09/2025, 19:05

Par Isabelle T.

Bonjour,

Transformer cette parcelle ne me paraît pas pertinent : trop peu de places de parking, au regard de ce qu'il serait nécessaire de créer pour compenser celles supprimées du centre-ville, trop proche des habitations, et desservant une piste cyclable déjà saturée l'été.
Nuisances en perspective !!
Le risque d'incendie n'est pas à minimiser.

Observation n°26

Le 10/09/2025, 11:47

Par Dominique G.

Je n'adhère pas à ce projet qui me semble-t-il ne répond pas aux objectifs fixés.
La concentration de véhicules dans le lieu envisagé ne va pas désengorger le centre puisque qu'il est lui-même dans le centre.
En outre, ce plan contredit en partie les principes affichés au point 3 de la présentation du PMM « Préserver les quartiers et les paysages tout en maîtrisant la consommation des espaces agricoles et naturels. »
La zone boisée prévue pour le parking devrait être conservée car elle renforce l'identité « nature » que se donne la station.
Elle apporte également une touche esthétique qui équilibre l'ensemble du bâti.
Je pense que la zone du Huga Nord conviendrait mieux pour le stationnement.

Enfin, créer de nouveaux commerces saisonniers liés aux 2 roues, pour qui, pourquoi? Pour 30 jours d'activité l'été ?

Observation n°27

Le 10/09/2025, 15:36

Par Anonyme.

1ère remarque : c'est la 3ème fois que je recommence cet écrit qui « disparaît » au cours de sa rédaction.

Bonjour

Je suis très inquiète et pas du tout favorable à ce projet, en voici les raisons :
– abattage définitif de beaux arbres de la seule parcelle de forêt, déjà bien grignotée par les constructions, à l'entrée de la « ville océane »
– dégradation de la forêt et de la dune de plus en plus empruntée par les piétons et surtout par les VTT
– risque de nuisances, pollution, bruit jusque tard dans la nuit. Vous dites que le parking sera fermé mais que feront les personnes qui iront dans les bars, restaurants et autres « boîtes »?
– sur-saturation de la piste menant à la ville, rendue dangereuse par la fréquentation des engins motorisés en tout genre roulant à vive allure, non entretenue et envahie par le sable de la dune non stabilisée et empruntée par piétons et VTT.
– risque de saturation de la piste nord, jusqu'alors plus calme et permettant s'échapper en partie aux dangers de la première.
– encombrement maximal de la jonction entre les deux pistes. Ce carrefour pose déjà problème. Qu'en sera-t-il quand viendront s'y ajouter entrée de parking, voitures, navettes, loueurs de cycles…?
Ce projet risque fort de dénaturer définitivement le cadre de vie jusqu'alors agréable des résidents à l'année et de dégrader une fois de plus l'espace naturel où la végétation ne fait que disparaître.
N'aurait-il pas été plus judicieux d'implanter ce projet dans un secteur déjà très vivant durant la période estivale : UCPA, Casino, golf ou encore campings qui ne cessent de se développer en dévorant la forêt, véritables villes dans la ville.

Enfin, les parkings en front de mer ne me dérangeaient pas davantage que les innombrables terrasses… Avec vue sur l'océan…

Observation n°28

Le 11/09/2025, 10:09

Par Olivier G.

Bonjour,

Je rejoins pour l'essentiel les nombreux commentaires ci-dessous qui interrogent sur la nécessité d'un tel projet. Je comprends que l'une des raisons initiales est de remplacer les places de parking du front de mer ; or si ma lecture est bonne, il y en a 198 que nous allons remplacer par 100 places puis éventuellement 174 au total. Pas sur que l'objectif soit atteint sans compter ce capharnaüm que nous allons créer avec ce mélange de vélo, piéton, bus, voiture, trottinette ….juste a l'entrée de Lacanau….alors que je lis que le parking nord n'est pas plein en règle générale. L'idée d'une navette circulaire – dont les capacités et fréquences restent a définir – est par contre intéressante., mais peut-être selon un autre schéma.

Ce genre de projet me donne l'impression d'être avant tout une opération de com' dont le bien fondé est discutable. Il pose avant tout la question du modèle de croissance que les canaulais(es) souhaitent. Est-il vraiment indispensable d'être en capacité d'accueillir 50 000, 60 000 voire 70 000 estivants a Lacanau l'été…je doute que cela apporte des bénéfices dans les mêmes proportions aux canaulais(es) et que l'investissement soit justifié. Je demande a être convaincu ! Small is (parfois) beautiful.

Observation n°29

Le 11/09/2025, 15:08

Par Patrice L.

Le besoin de développer les mobilités douces et fréquentes sur la commune de Lacanau me parait être une nécessité. A ce titre nous regrettons que le projet des 3 navettes, qui était prévu d'être mis en place avant l'été 2025, n'ait pas pu se réaliser. Cela aurait permis de tester les besoins des canaulais et des visiteurs, mais aussi commencer à mesurer l'utilité de la mise en place d'un PEM.
Concernant le PEM, 5 remarques et 2 questions :
– La capacité de 110 places me parait être trop faible au regard du nombre de places supprimées en front de mer (185) et de l'ampleur et du coût du chantier.
– La fréquence de rotation des navettes entre le PEM et l'esplanade du front de mer devrait être de l'ordre de 10 mn si on ne veut pas que les usagers du parking soit déçus par une attente trop longue et, qu'ainsi, cette attente les incite à aller chercher des places de parking plus proches de la plage.
– J'apprécie que la grange et surtout la fresque de David Selor soient conservées
– Un parking situé en zone boisée, ce sera le cas de ce parking, constitue toujours une zone de très haut risque d'incendie du fait:
o des voitures électriques dont des cas de combustion de batteries ont déjà été relatés
o des actes de négligence comme les jets de cigarettes non éteintes

o des camping caristes qui cuisinent le soir comme le midi dans leurs véhicules ou à l'extérieur du véhicule (cuisine déportée) en utilisant des réchauds à combustion. Ce risque n'est pas à prendre à la légère et les réponses qui nous ont déjà été opposées « pas d'inquiétude la PM patrouille ! la PM demande aux camping-cars de quitter le parking après 23h ! les études risque incendie ont été réalisées ! … » ne nous rassurent pas pour autant. Cette inquiétude s'applique à tous les parkings existants ou en état de projet quand, surtout, ils se situent à proximité immédiate de zones urbanisées (plan plage du petit Moutchic par exple).
– Comment s'assurer que les utilisateurs du parking PEM ne s'éternisent sur la place occupée ?. Ne pourrait-on pas faire payer un tarif élevé après 3 heures d'utilisation afin de favoriser le turn-over ?
– Je comprends que des locations de vélo à proximité du PEM seront mises à disposition des usagers. S'agira-t-il de loueurs privés (Y aura-t-il un appel d'offres ?), ou, d'un service municipal (à tarif réduit, possibilité d'abonnement,) ?

Observation n°30

Le 13/09/2025, 13:46

Par Pauline B.

Bonjour,

Au nom de ma famille, de mes enfants de 6 et 13 ans qui ont en partie grandi ici à Lacanau Océan, je suis très heureuse de pouvoir m'exprimer sur ce projet qui, en bien des points, va à l'encontre du bon sens.
Le premier point, qui devrait importer à Monsieur le maire, est l'image de la ville. Le site envisagé pour ce projet de PEM est situé à l'entrée Nord de la ville, le long de l'avenue du Cantabria ; il pourrait donc être considéré comme une vitrine, la première impression que les visiteurs auront en arrivant. Les touristes et riverains se verraient donc offrir un beau parc à voitures bien alignées en guise de bienvenue, en lieu et place d'une forêt accueillante, bien plus représentative de la commune.
Vient ensuite l'aspect écologique et environnemental. L'aménagement envisagé par le PEM engendrera une artificialisation des sols, qui va à l'encontre de la loi Climat et Résilience. C'est au minimum 82 arbres qu'il faudra abattre pour laisser place à un équipement sous-dimensionné, qui ne suffira pas à réguler la circulation et à compenser la suppression des places de parking du front de mer. De plus, protéger les espaces naturels devrait être notre devoir à tous, car il s'agit d'un véritable patrimoine commun.
S'ajoutent à tout cela les nuisances sonores, visuelles et la pollution que ce projet engendreraient, littéralement au nez des riverains dont les maisons sont situées à quelques mètres seulement. En effet, le site concerné est situé dans un secteur pavillonnaire, où de nombreuses familles résident à l'année, et où beaucoup de touristes viennent trouver un

refuge vert et calme l'été. C'est donc tout un cadre de vie, choisi pour son calme et sa proximité de la nature qui sera bouleversé. Sans parler de l'habitat naturel de nombreuses espèces (écureuils, oiseaux, reptiles…) qui sera détruit, les empêchant de se déplacer, de se nourrir et de se reproduire.

Enfin, venir dévisager un poumon vert, alors qu'à quelques mètres de là se trouve le parking Nord me semble illogique. Ce dernier, très rarement complet, est déjà artificialisé et peut encore offrir une extension d'environ 20 000m2. De plus, il se situe plus près du centre-ville et de la plage et permettrait, sans davantage d'aménagements, d'absorber les places supprimées sur le front de mer. Il s'agirait donc ici d'un choix logique, éco-logique et financièrement plus intéressant.
Je pourrais continuer, sur des pages et des pages, tant les arguments défavorables sont nombreux : pertinence du site, caractère d'intérêt général, aspect environnemental et écologique, critères de faisabilité, respect des nombreux avis négatifs déjà émis, coûts financiers…
Plus que tout, j'aimerais pouvoir prouver à mes enfants que le bon sens existe toujours et que des femmes et des hommes aux responsabilités énormes sont là pour veiller au respect de leur environnement et plus largement à leur avenir.
C'est pour cela que la mise en compatibilité du PLU en vue de cet aménagement de PEM me semble inopportun et contre-productif.
Je vous remercie de m'avoir lue.
Bien à vous,
Pauline Barbe

Observation n°31

Le 16/09/2025, 11:02

Par Anonyme.

Il me semble qu'il est dommage de couper ces beaux et vieux arbres alors qu'il existe des zones déjà défrichées au Huga.

Observation n°32

Le 17/09/2025, 13:57

Par Anonyme.

Bonjour,

Je ne reviendrais pas sur les excellents arguments -notamment écologiques- exposés ici contre ce projet.

Lacanau est une ville qui met en avant la présence de la nature et se pose comme étant une « ville de surf ». Nombreux sont les touristes ou nouveaux résidents qui viennent ici pour l'océan et les pins maritimes. Ce serait un non-sens grave de couper 150 arbres (nous connaissons leur importance en matière hydrique et faunistique) pour intégrer en plein centre urbain un parking obligatoirement pollueur. Cela serait absurde et je ne peux croire qu'aucun décideur, ayant la faculté de raisonner de façon compétente, puisse se rendre coupable d'une pareille contradiction.

En espérant que cet avis contribue à une décision positive pour la nature.

Observation n°33

Le 18/09/2025, 19:26

Par Alain C.

Monsieur le rapporteur public,
J'exprime immédiatement mon avis DEFAVORABLE pour ce projet baptisé pompeusement « Parc d'Echange Multimodal » (P.E.M.). Car, malgré ce vocable, il ne s'agit pas vraiment d'un nœud de correspondances entre divers modes de transports, aériens, ferroviaires, routiers, métros, etc…, mais d'un vulgaire parking, de seulement 110 places, pour rattraper celles perdues en front de mer.
Encore une fois, « c'est tout pour la bagnole » !
Il saccagerait ce joli bois de pins à l'entrée de la ville. Ce serait une nouvelle verrue. Encore l'image déplorable de la « France Moche » . Celle de la laideur des entrées de villes françaises. Quand donc cessera ce modèle urbain sans vision globale ? Ces ronds-points hideux qui ne règlent aucune fluidité de la circulation ? Ces zones commerciales rassemblant leurs champs de tôles bariolées entourées de parkings bitumés ? (Les allemands, les Suisses, les italiens sont plus attentifs et respectueux de la beauté des sites et paysages. On doit comprendre, et craindre, leur sentiment dépité).
En outre, cette couteuse aire de stationnement serait inutile 10 mois par an , insuffisante lors des 2 mois d'été, et toujours trop éloignée des plages pour être vraiment attractive.
Enfin, en détruisant la Nature (par la coupe de nombreux arbres) , en injuriant la Beauté (qui est plus essentielle à l'Humain que ses garages) , ce projet porterait une atteinte irréversible à l'environnement des proches riverains et de tous les Canaulais : pour le bénéfice de tous , il faut s'orienter vers un autre modèle d'urbanisme , plus harmonieux et socialement plus cohérent .
Respectueusement

Observation n°34

Le 20/09/2025, 15:06

Par François M.

Monsieur le commissaire enquêteur,
Suite à une lecture attentive du dossier de présentation, je vois un projet ambitieux et bien présenté, mais lorsqu'on réfléchit un peu et qu'on creuse, on s'aperçoit qu'il est plein de non-sens et de contradictions.
Si on reprend les objectifs du PEM, il doit permettre de désengorger le centre-ville de Lacanau océan de ces voitures en favorisant les circulations douces et compenser les parkings qui vont être supprimés sur le front de mer, tout en ayant un impact positif sur l'environnement. En outre il doit devenir la porte d'entrée sud du médoc, en connections avec les grands axes de circulation.
Sur ce dernier point, il est évident que le site est mal placé car Lacanau océan est un cul de sac desservit uniquement par une seule route principale la D6. Si on veut que ce PEM soit connecté aux grands axes de circulation, il faut le construire au bourg, ou il sera, à fortiori, plus utile aux canaulais qui vont travailler à Bordeaux. Dans le projet actuel, les habitants du bourg sont oubliés.

Autre contradiction, le site retenu est situé à l'intérieur de la station. Ce qui ne réduira en rien le nombre de voitures circulant dans Lacanau, en particulier le bouchon qui se forme avenue Plantey à l'heure des sorties de plages en été. Si on veut moins de voitures en ville, on les fait stationner avant l'entrée de celle-ci. Il s'agit simplement de bon sens.
Nouvelle contradiction, le site doit concentrer en un seul point tous les services liés aux mobilités. Le site retenu ne permet pas d'accueillir la gare routière et l'arrivée du futur tram-train. Avec cet inconvénient majeur, le PEM est vidé de tout son sens. Il devient un banal parking ajouté de quelques services annexes. D'autant plus qu'avec 110 places, gratuites qui plus est, ce parking sera vite saturé en période estival et ne remplira pas sont rôle pour le report modal.
Concentrer tous les services en un seul point, c'est aussi concentrer les problèmes et en créer de nouveaux. L'accès prévu avenue du Cantabria est placé dans un virage à droite, donc avec une mauvaise visibilité pour ceux qui arrivent. De plus ils doivent couper la route et la piste cyclable. On crée ici une zone accidentogène qui n'existe pas actuellement. Les estivants qui laisseront leur véhicule sur le PEM seront incités à rejoindre le centre station à pied ou à vélo via la V753. Tous les canaulais savent que cette piste est déjà saturée en été. Ajouter du trafic sur cet axe augmentera de fait les risques d'accidents et d'incivilités. Dans ce cas, ou sont les circulations douces?

Le site choisi est boisé, classé Nz dans le plu, avec une partie classée EBC. Il représente un marqueur environnemental fort lorsqu'on entre dans Lacanau océan, un poumon vert. C'est une coupure d'urbanisation, un espace naturel qu'il convient de conserver en l'état, comme le préconise le SCOTT de la communauté de communes des lacs médocains dont Lacanau fait partie. En matière environnementale, la loi impose : Eviter, réduire, sinon compenser. La logique était d'éviter ce site afin de ne pas avoir à trouver des mesures de réduction et de compensation, ne pas être obliger de demander des dérogations pour destruction d'espèces

protégées et éviter d'utiliser la procédure MECDU pour modifier le plu, 1ère modification qui avait déjà été retoquée par la MRAE pour absence d'étude environnementale. Où est l'impact positif pour l'environnement ? On sent ici le besoin de contourner les lois pour arriver à ses fins. D'ailleurs, si toutes les préconisations sont respectées pour réduire les nuisances envers les espèces protégées, il reste 2 mois pour faire les travaux : septembre et octobre…

Des sites alternatifs existent. Il est d'ailleurs 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 n°3, parking nord, alors qu'il est déjà artificialisé. La proximité du PPR littoral, au sein d'un réservoir écologique, n'est pas un argument valable car ce site est entouré de 2 campings dont les agrandissements ont été accordés. Aussi, dans la rubrique faisabilité, contraintes techniques, pourquoi la note de 3 est attribuée pour le site de référence et seulement 2 pour le site alternatif n°1, le Huga nord, alors que les remarques sont identiques. De plus dans l'étude comparative, deux critères majeurs ne sont pas abordés : le coût et la sécurité. Le site de référence est à l'état naturel et tout est à créer. Les sites alternatifs 1 et 3 sont déjà artificialisés et leur accès sécurisé. 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 orienté dans ce sens.

Les contradictions du dossier sont encore nombreuses et je ne vais pas reprendre les arguments déjà développés par les personnes qui se sont déjà exprimées. Pour conclure, je pense que le PEM sur le site choisi est un non-sens écologique, économique et social. 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 ou l'aéroport. Pour le dernier km, ça n'a pas de sens et aucun effet sur les émissions de GES. A l'heure ou la rigueur s'impose pour les finances publiques et pour la consommation d'espaces naturels, il est aberrant de construire un parking de 110 places pour 1,7 millions d'euros et de détruire une zone boisée que l'on devrait protéger. Le site retenu et les aménagements prévus sont trop restreints pour répondre aux objectifs fixés pour ce PEM. J'en veux pour preuve qu'un agrandissement est déjà prévu à 174 places, élément qui n'a jamais été évoqué lors des concertations. De plus, à la fin de la notice au cas par cas, la commune de Lacanau ne ferme pas la porte à la création d'un second PEM à l'est de la ville, c'est à dire en amont de l'entrée de station. Cela revient à reconnaitre que le site choisi n'est pas le bon. Nos décideurs sortiraient grandis en reconnaissant qu'ils se sont trompés et qu'il existe de meilleures solutions pour résoudre le problème des mobilités.
Je vous demande donc monsieur le commissaire enquêteur de donner un avis défavorable sur ce dossier.
Cordialement, François Moncuit membre du collectif des riverains surfgringue nord

---

Observation n°35

Le 21/09/2025, 09:29

Par Patrick P.

L'association VIVE LA FORET donne ici un résumé des observations qu'elle formule dans un document joint :
– Le raccrochage in fine du projet de PEM, après la modification simplifiée du PLU soumise à enquête publique en 2024, n'a pas permis de situer la cohérence d'ensemble du dispositif.

– 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 du développement de Lacanau-Océan.

– L'examen ex post 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 ». Ce qui ne trompe personne.

– Pour la réalisation d'un PEM, l'intérêt du site HUGA rive-nord domine largement. L'impréparation du dossier lié au choix arbitraire du site dit de référence est maintenant présentée comme une insuffisance à ignorer du fait de contraintes pour l'obtention de financements. Autrement dit, le projet n'et pas bon, mais on doit s'en contenter pour ne pas perdre des subventions.

– Le projet de PEM soumis a enquête publique est mal localisé, sans marges d'extension et de réaménagement. Il conduit à altérer irréversiblement un site d'agrément, riche de biodiversité au cœur de la station océane. Cette opération coûteuse se révèlera très vite inadaptée et il faudra alors engager d'autres travaux sur un site en amont de la ville. Bref tout cela s'inscrit dans du perdant-perdant !

L'association VIVE LA FORET demande à Monsieur de commissaire enquêteur de donner un avis défavorable au projet soumis.

Document annexé : Observations-de-VLF-EP-PEM-Lacanau-2025-09-19-

---

VIVE LA FORET

Au préalable, nous rappelons que l'association VIVE LA FORET bénéficie d'un agrément au titre de la protection de l'environnement et du patrimoine naturel, par arrêté préfectoral, renouvelé le 05/03/2024.

Observations de VLF

1. Sur la procédure

Il est utile de rappeler que ce projet de PEM est apparu puis a disparu lors des enquêtes publiques relatives à la modification n°1 du PLU de Lacanau. Le projet de PEM fut retiré du projet de modification n°1 du PLU, à la suite de l'EP du 16/08/2023 au 18/09/203 et de la nouvelle EP du 11/05/2024-17/05/2024 .

Ainsi c'est de façon séparée de la logique de la modification n°1 du PLU de Lacanau qu'est engagée, une enquête publique pour une procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal.

Dans ce contexte, il est curieux de vois la mairie expliquer que « les délais nécessaires à une procédure de révision du PLU (de 2 à 4 ans) sont incompatibles avec les prévisions de réalisation des travaux du PEM » ! (DPMECDU p 34).

On peut s'interroger sur le saucissonnage d'une procédure qui, avec la consultation sur le front de mer, aurait dû s'intégrer dans une modification de PLU claire et cohérente

S'agissant du PEM, les dispositions retenues transitent par une mise en compatibilité du PLU. Ceci n'est possible que si le caractère d'intérêt général ou d'utilité publique de l'opération d'aménagement le justifie.

Or , sans remettre en cause le principe d'un PEM, la localisation du projet 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 du développement de Lacanau-Océan.

2. Des alternatives préférables n'ont pas été sérieusement étudiées

2.1. Le site choisi

La fonction d'un Pôle d'Echanges Multimodal est d'être 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.

Depuis fort longtemps, la mairie a choisi un site pour l'accueil du PEM.

Le site dit « de référence » est situé : » sur un terrain d'environ 5 hectares formant un triangle entre l'avenue du Cantabria et l'avenue Plantey.. Les terrains destinés à accueillir le PEM sont classés en zones Nz, UC et UD dans le PLU actuel de Lacanau. Toutefois, deux dispositions du règlement ne permettent pas la réalisation de la totalité du programme d'aménagement prévu : une bande d'Espace Boisé Classé le long de l'Avenue Plantey, et l'interdiction d'implanter des activités commerciales liées aux mobilités

Ce sont ces obstacles que vise la procédure de mise en conformité

2.2. D'autres localisations sont possibles

Alors que toutes les études ont été engagées sur le site de référence, de nombreuses observations critiques livrées lors de la concertation préalable, ont conduit la mairie à mentionner l'existence d'autres localisations possibles.

Trois autres sites ont été signalés ex post :

-Site alternatif n°1 : Zone du Huga rive nord

- Site alternatif n°2 : Zone du Huga rive sud -

Site alternatif n°3 – Parking nord : extension en vue d'intégrer un espace de service.

La mairie, dans sa notice de présentation a dû en faire une analyse comparative, en vue de démontrer la supériorité du site de référence, le seul vraiment étudié.

Le site Parking Nord, ne repose que sur une logique d'extension des parkings, ne présente aucun intérêt comme PEM.

En revanche les sites du Huga rive nord ou rive sud, permettent de faire apparaître des potentialités et les limites du site de référence.

Les deux sites du Huga sont localisés en amont du site de référence entre le giratoire du casino et le giratoire qui le suit.

Nous ne discuterons pas l'option d'implantation du PEM dans la ZA du Huga, mais nous constatons qu'un vaste espace défriché y est disponible.

2.3. La supériorité du site du HUGA rive nord.

La maîtrise foncière est favorable car le terrain est communal. Il est desservi par la piste cyclable. Le site rive nord semble offrir le plus haut potentiel, avec : un espace de stationnement d'environ 30 000m² et un espace services le long de la RD6 d'environ 18 500m². Le site n'est pas à proximité directe avec des habitations.

La totalité du site est boisée et située en EBC. Cette considération défavorable doit être mise en regard du site de référence qui est lui-même boisé et en partie en EBC. Des études qui n'ont pas été conduites, devraient permettre des aménagements du type de ceux prévus pour le site de référence. Il est par ailleurs possible de réduire des EBC en les compensant par ailleurs, par exemple sur le site de l'ancien CMS qui est aujourd'hui un espace remarquable du littoral.

Les références aux potentialités offertes par le site alternatif Huga Rive nord permettent d'apprécier par comparaison le caractère inadapté et insuffisant du site de référence. Par ailleurs, aucune des raisons évoquées pour écarter (ex post) le site Huga rive nord ne se révèle véritablement faire obstacle.

3. Le site de référence choisi : une localisation inadéquate

On note une présentation équivoque de la localisation du site. Les documents font systématiquement état d'une localisation en entrée de ville. Par exemple : « Le site destiné à recevoir le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) est localisé à l'entrée de la station balnéaire de Lacanau » (Résumé non technique p116),

Or, c'est faux. Le site n'est pas à proprement parler à l'entrée de l'agglomération de LacanauOcéan. Il faut pénétrer dans l'agglomération pour le rejoindre. Par la suite, le site est présenté comme « Localisé à environ 1 kilomètre du front de mer ». Il apparait aussi sous l'appellation « rond-point du Casino » (Notice p33), lequel rond-point est à 450m !

La mairie tente de parer le site dit « site de référence « de tous les avantages., mais ce choix contribuerait à drainer de la circulation automobile au sein de l'agglomération. Il ne satisfait pas à l'objectif fixé « d'intercepter les flux de visiteurs avant leur arrivée en cœur de station, et de favoriser le report vers des modes de transport doux ou partagés, limitant ainsi la congestion estivale et les impacts environnementaux associés aux mobilités motorisés. »

La Mairie peut à la fois mentionner une implantation en entrée de ville et la proximité du site avec le front de mer. En réalité il est envisagé la mise en place de navettes : « La mise en place de navettes permettra de réduire les circulations automobiles de courte distance sur la ville océane et de renforcer l'attractivité du parking rétro-littoral. Cette navette, propose en effet un itinéraire direct et fréquent pour desservir les places centrales et le front de mer et contribuera à la desserte d'autres lieux d'attractivité dans la mesure du possible ».(Notice de présentation p 23).

Ce qui est possible pour le site de référence, l'est tout aussi pour un site tel que HUGA rive nord, situé effectivement en entrée d'agglomération et donc très supérieur en retenue du flux automobile.

4. Le site de référence choisi : un impact négatif significatif

4.1. Impact sur un site d'agrément urbain

Les documents en admettent la valeur :

• « La parcelle est aujourd'hui occupée par un bois de pins maritimes dégageant une ambiance naturelle et chaleureuse » (Notice cas/cas p76).

• « Le Projet sur un terrain d'environ 5 hectares formant un triangle entre l'avenue du Cantabria et l'avenue Plantey. Le site est non urbanisé, en grande partie boisé et fréquenté par les usagers des deux pistes cyclables, des agrès sportifs et du chemin de renard. Il s'insère entre les tissus bâtis à dominante pavillonnaire de la frange Est de Lacanau Océan ».(Notice de présentation p 116)

• Cet espace boisé est remarquable, il est un poumon vert pour la ville Océane. Il doit être conservé tel quel. Les températures estivales après 2030 vont aller crescendo. Cet espace doit rester un îlot de fraîcheur.

4.2. Un site à valeur écologique insuffisamment évaluée.

a) Pas d'évaluation du potentiel de zones humides impactées Cette carence est admise dans le document de présentation : « Or, la zone présentant une forte probabilité à être sujette aux remontées de nappe et à présenter un caractère humide d'après la bibliographie, il est préconisé le suivi piézométrique de la nappe phréatique, durant le premier trimestre de l'année 2025. Les piézomètres mis en place pour les études de conception seront utilisés à cet usage. ….. Une étude hydrogéologique est actuellement en cours de réalisation. Les résultats obtenus permettront de conclure sur le caractère humide ou non du site ».

La confirmation probable du caractère humide de la zone suppose outre l'identification précise du périmètre concerné, une proposition de compensation sur un site présentant une équivalence fonctionnelle.

b) Plusieurs habitats d'espèces protégées ont été identifiés au sein de l'aire d'étude et seront impactés dans le cadre du projet.

Un dossier de demande de dérogation est prévu en parallèle de la présente procéfure d'examen cas-par-cas. Notamment impacts sur l'Orvet fragile. Tour cela témoigne de la dette écologique associée au choix du site de référence. On ne dispose pas d'informations du même type sur le site Huga rive nord. Mais l »écosystème au sein du site de référence prend une valeur amplifiée du fait qu'il est en zone urbaine et participe à la qualité paysagère aux usages de loisir des riverains.

5. Site de référence : des aménagements a minima inscrits dans le court terme

On peut saluer les efforts consentis par la municipalité pour lever l'hostilité des riverains du site de référence et prendre en compte la richesse écologique du site . Il faut dire que cela se paye en termes d'opérationnalité et d'efficacité du projet de PEM.

5.1. La mairie avance au doigt mouillé :

• Pas d'étude de trafic routier à l'entrée de Lacanau.

• Pas de réflexion sur l'évolution future possible des besoins

• Un dimensionnement des parkings lié principalement aux exigences des riverains

Le dimensionnement du parking qui devait compenser l'abandon des parkings du front de mer soit 189 places (DPMECDU p 3) a été ramené à 150 (DPMECDU p28)

Dans la notice, le nombre de places de parking est ramené à 110 : « L'aire de stationnement aura une surface de 6160 m² et accueillera 110 places de stationnement (dont 3 places PMR et 6 places pour les véhicules électriques. » (Notice p 33).

Au-delà de la mention de 110 places de parking, il n'y a aucune description détaillée de la capacité d'accueil totale du PMR. Des arrêts sont mentionnés pour des navettes et bus régionaux (421), mais rien n'apparait pour le stationnement des bus de tourisme.

Ajoutons que le site étant sujet à des remontées de nappe phréatique, la réalisation de parkings y compris en revêtement perméable risque de conduire à un véritable bourbier à certaines périodes accompagnées d'épisodes pluvieux intenses.

5.2. Un projet limité, sans potentialité d'évolution

Il apparait à tous que le dimensionnement du projet ne peut apporter de réponse satisfaisante aux objectifs affichés :

• Remplacement des parkings de front de mer. Capacité insuffisante

• Interception du trafic automobile entrant. Le site n'est pas en entrée de ville

• Accueil des transports collectifs. Pas de parking pour les cars de tourisme.

Le site n'offre aucune possibilité d'extension et d'adaptation.

Pourtant, la mairie prend acte de cette nécessité : « 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 p39)

Les commentaires des canaulais ont conduit la mairie à admettre la nécessité ultérieure d'un autre site.

« 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 p18)

Ainsi, à terme, compte tenu de l'évolution des besoins, il faudra opter pour un site plus adapté à la mise en œuvre d'un PEM efficace. Ainsi, on aura artificialisé le site « référentiel » en centre -ville, et il faudra en défricher et artificialiser un autre ! Outre l'impact écologique, on pourra considérer celui sur les finances communales.

Il est clair que le site HUGA rive-nord apporte une bien meilleure solution à court, mais aussi à moyen terme avec les potentialités d'extension qu'il recèle.

5. Un choix devenu urgent sous pression financière

La réalisation du Pôle d'Echanges multimodal s'inscrit dans le calendrier et dans les actions du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) signé entre la commune et l'Etat. Ce PPA, a débuté en 2021 et devait initialement se dérouler sur trois années (jusqu'en 2024). Il a été prolongé pour une période supplémentaire qui court jusqu'en décembre 2025.

Le projet doit mobiliser un peu plus d'un 1,1 million d'euros HT. C'est beaucoup d'argent. Il n'y a eu aucune étude (ou ,même simple calibrage) du coût de réalisation d'un PEM dans les sites de substitution et notamment pour le HUGA rive-nord.

La mairie explique que le projet devrait être bouclé très rapidement, et les travaux engagés afin de garantir le respect des engagements pris dans le cadre du PPA et d'assurer leur mise en œuvre dans les délais impartis.

Il est plus que regrettable que sous prétexte d'une opportunité de financement, on renonce aux investigations complémentaires qui s'imposent et que l'on en reste à un choix de site manifestement inadapté, dont la pertinence n'a pas été mise en discussion dès les prémices.

Le dossier de présentation soumis à l'enquête publique tente vainement de rationnaliser le choix du site de référence en écartant les options plus pertinentes.

Conclusion

➢ Le raccrochage in fine du projet de PEM, après la modification simplifiée du PLU soumise à enquête publique en 2024, n'a pas permis de situer la cohérence d'ensemble du dispositif.

➢ 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 du développement de Lacanau-Océan.

➢ L'examen ex post 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 ». Ce qui ne trompe personne.

➢ Pour la réalisation d'un PEM, l'intérêt du site HUGA rive-nord domine largement. L'impréparation du dossier lié au choix arbitraire du site dit de référence est maintenant présentée comme une insuffisance à ignorer du fait de contraintes pour l'obtention de financements. Autrement dit, le projet n'et pas bon, mais on doit s'en contenter pour ne pas perdre des subventions.

➢ Le projet de PEM soumis a enquête publique est mal localisé, sans marges d'extension et de réaménagement. Il conduit à altérer irréversiblement un site d'agrément, riche de biodiversité au cœur de la station océane. Cette opération coûteuse se révèlera très vite inadaptée et il faudra alors engager d'autres travaux sur un site en amont de la ville. Bref tout cela s'inscrit dans du perdant-perdant ! L'association VIVE LA FORET demande à Monsieur de commissaire enquêteur de donner un avis défavorable au projet soumis.

Observation n°36

Le 21/09/2025, 19:59

Par Dominique M.

M. le commissaire enquêteur
Nous vous appelons à émettre un avis défavorable à ce projet pour de multiples raisons :
1) Ce projet n'a en réalité que le nom de PEM, c'est du marketing pour la création d'un parking autour d'un arrêt de bus. Un vrai PEM nécessite plus d'espace, être au carrefour de plusieurs routes existantes et/ou de lieux d'habitations et offrir plusieurs modes de mobilité. Ainsi sa vraie place devrait être à Lacanau ville (intersection de villes du Médoc) ou éventuellement au Huga (proximité des 3 lieux majeurs d'habitations de Lacanau : ville, océan, lac).
Comme il s'agit d'un projet de parking pour les touristes, le lieu le plus adapté est l'usage du parking Nord (voire son réaménagement) qui n'est jamais plein. Ainsi la mairie indique qu'une étude de différents lieux a été réalisée ; elle n'a jamais été présentée et le lieu avait été décidé avant cette étude. Je vous invite à demander le taux d'occupation du parking Nord.
2) Ce projet est un non-sens écologique : déforestation et suppression de zones humides pour remplacer des parkings en front de mer. Ironie historique que de détruire de la forêt

pour limiter l'impact du retrait de côte dû en partie à de la déforestation !!
3) Ce projet est un non-sens économique : dépenser plus de 1,5 millions € pour un parking dont les Canaulais n'ont pas besoin, alors qu'on nous indique que les collectivités « sont à l'os » et que nos élus cherchent à faire des économies !!
4) Ce projet indiqué comme « d'utilité publique » est une argutie pour pouvoir le présenter à nouveau. Les raisons qui ont prévalu à son premier abandon sont toujours présentes (Mrae, études d'impact, artificialisation des sols…). En quoi un parking pour touristes est d'utilité publique ?
5) Ce projet a un impact important : risque accru d'incendie en ville, risques de circulation entre véhicules, piétons, vélos, vélos électriques accrus. Il engendre de surcroît des nuisances (pollution sonores, visuelles respiratoires…) pour les riverains insuffisamment respectés avec une limite de 30 mètres et non pas 50 comme la loi le prévoit.
6) L'origine des plans de mobilités est de favoriser les mobilités douces et diminuer la voiture. Ce projet en raison de son implantation « du type impasse sans intersection » aura un effet inverse : plus de voitures moins de mobilités douces.
Ainsi, comme de nombreuses personnes, je vous remercie, M le commissaire, de bien vouloir statuer négativement à la réalisation de ce projet.

Observation n°37

Le 22/09/2025, 08:24

Par Françoise B.

Monsieur le commissaire enquêteur,
Le choix du site a été fait en 2017 lors de l'élaboration du PLU et confirmé lors de plusieurs réunions publiques. Il est imposé aux riverains sans étude préalable portant sur d'autres sites. Les études de l'agence ARTELIA ne semblent donc pas impartiales. Il y aurait là détournement de pouvoir.
La MRAe a relevé que les objectifs recherchés dans le dispositif de suivi doivent être précisés et les indicateurs relatifs aux habitats sont à compléter, que la démarche éviter-réduire-compenser (ERC) doit être amplifiée notamment en décrivant les incidences résiduelles sur les « boisements et arbres à protéger » en lien avec la réalisation de merlons prévue dans l'OAP et en poursuivant l'évitement des habitats favorables à l'Orvet fragile ainsi qu'en protégeant en tant qu'arbres remarquables les arbres identifiés comme arbres à conserver et les chênes constituant un habitat favorable aux chiroptères, c'est donc une insuffisance de l'évaluation environnementale.
Par ailleurs il serait intéressant de s'assurer de la compatibilité de la procédure avec le SCoT qui doit respecter le principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maitrisé et la préservation des espaces naturels et des paysages. Mais surtout il permet d'établir un projet de territoire qui anticipe les conséquences du dérèglement climatique et les transitions écologiques.

Le projet de PEM entraîne l'artificialisation durable d'une zone située en milieu urbain et toujours à l'état naturel. Un sol compacté et stabilisé, comme cela sera le cas pour ce PEM, reviendra à artificialiser cette forêt. En outre le dossier soumis à enquête publique définit à la négative la mise en œuvre de cet objectif de réduction de l'artificialisation des sols puisqu'il indique que les espaces de front de mer libérés seront renaturés alors qu'ils seront aménagés en terrasse.
Le PLU doit respecter le code de l'urbanisme (art. L. 101-1 et 101-2) c'est-à-dire la protection des milieux naturels et des paysages la qualité de l'air et des sols, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la préservation des continuités écologiques. Il semblerait donc que ces dispositions soient volontairement méconnues des promoteurs de ce projet.
La réalisation d'un PEM + parking ne relève pas de l'intérêt général selon les dispositions de l'article L 300-6 du code de l'urbanisme qui décrit précisément les installations possibles sur ces types de zones. La suppression de la gare routière et la réduction du nombre de stationnements prévus réduit d'autant plus l'intérêt général de ce projet.
Le schéma des mobilités prévoit de créer « un effet de porte, avant de rentrer dans la ville intense à la circulation apaisée », mais là aussi il est permis de douter que ce projet sous-dimensionné aura pour conséquence de réduire les effets escomptés sur le désengorgement du cœur de la ville. En effet au regard de la fréquentation touristique (21 000 véhicules/jours lors en périodes de pointe) de la station, la capacité du PEM sera insuffisante pour conduire à une circulation apaisée.
Le projet de PEM s'implante pour la majorité de son terrain d'assiette en zone Nz du PLU qui correspond à l'ensemble des terrains naturels à protéger au sein de l'ancienne ZAC de l'Ardilouse (page 161 du document) qui précise que ce zonage se justifie par la mise en œuvre de l'objectif du PADD de préserver les quartiers et les paysages. Ce document entend protéger le secteur menacé par le PEM.
Le site retenu est prévu dans une zone résidentielle. D'importantes nuisances sont à prévoir pour les riverains : pollution, bruits de moteurs incessants et de portières, éclats de voix, cadre de vie dégradé par une circulation indésirable et un stationnement d'opportunité. L'angoisse d'un incendie est réel. Ce parking ne sera fréquenté que lors de la période de pointe du 15 juillet au 15 août. Le reste du temps il sera vide.
En déplaçant les véhicules du front d'océan vers l'intérieur on ne fait que déplacer le problème. Le parking nord est en capacité d'accueillir les places supprimées tout comme le site du Huga qui offre des perspectives évidentes pour le futur tram-train et les connexions nord/sud.
Détruire une belle forêt pour permettre à quelques touristes de se garer un court instant de plage est absurde. Tout aussi aberrant au regard du coût (1,7M d'euros) pour une utilisation un mois par an.
Je suis pour un PEM mais je pense que le lieu choisi n'est pas judicieux. Ce pôle va se trouver tout proche du centre-ville alors qu'il devrait être situé en amont afin de pouvoir s'agrandir si nécessaire.

Si les voitures n’ont plus leurs places en front d’océan, ce que je comprends parfaitement, elles n’ont pas non plus leurs places dans un bois remarquable.
Recevez mes meilleures salutations.

Observation n°38

Le 22/09/2025, 15:49

Par Dominique et Pierre N.

Pour résoudre le problème du manque de parking, nous proposons un réaménagement du parking existant de la plage nord en rationnalisant et optimisant l’espace de stationnement et en sacrifiant certains arbres :
Cela permet de conserver un espace vert à l’entrée de la ville ;
d’éviter un encombrement de la piste cyclable ;
et celui de la mise en place et des frais d’une navette car cet endroit est proche des plages et du centre-ville.

Observation n°39

Le 22/09/2025, 23:24

Par Marie-Thérèse F.

L’ APLLO – ASSOCIATION DES AMIS, PROPRIETAIRES et LOCATAIRES DE LACANAU OCEAN résumé des observations déposées dans le document joint ci-dessous :

– Tout d’abord, le site du projet du Pôle d’échanges multimodal – PEM – à l’entrée de Lacanau Océan a été modifié, il concerne dorénavant des parcelles situées en zone Nz, EBC, UC et Uda du règlement du PLU en vigueur et il jouxte des bâtiments d’intérêt architectural ou urbain protégés repérés par le règlement graphique du PLU.

– Il implique un changement d’affectation du sol, une réduction de zone EBC de 898 m2, une demande de dérogation espèces protégées, un abattage d’arbres conséquent, une modification de pièce graphique et pièce écrite du règlement, la création d’une OAP pour la création de 110 places de parking et d’une plateforme servicielle dans une zone naturelle à protéger ce qui semble totalement inapproprié et inadéquat.

– 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 secteur. Il est en contradiction avec le SCoT Médoc Atlantique qui enjoint de préserver une trame verte et bleue multifonctionnelle ainsi qu’avec les recommandations de la charte du PNR.

– Le site de référence choisi est inadapté et sa localisation non pertinente, le projet dénaturera irrémédiablement le site inscrit. Sa situation au droit d’un boisement de 3,50 ha,

de pins maritimes et chênes verts, boisement dont il fait lui-même partie intégrante en fait un élément majeur du quartier.

– L'absence d'incidence notable sur l'environnement du projet et sur les espèces protégées n'est absolument pas démontrée. En conséquence, il serait utile d'abandonner ce projet sur cette zone et de la classer en Espace Boisé Classé (EBC) comme la parcelle boisée dont elle fait partie qui, elle est classée en EBC. La décision de classement en EBC de cette zone permettrait donc de réparer l'erreur de classement et le morcellement fictif créé lors de la réalisation de l'Avenue du Cantabria.
D'autant plus qu'en la matière, le caractère d'intérêt général du projet n'est pas démontré.

– Le 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 rapidement nécessaire d'engager des travaux sur un autre site.

– Les trois sites alternatifs choisis très tardivement et présentés dans l'enquête n'ont pas été étudiés de manière approfondie et les critères de choix retenus pour les tableaux comparatifs ne couvrent pas l'ensemble des critères nécessaires. Pour un choix éclairé, le site du projet doit préserver également la sécurité des personnes et correspondre à l'objectif du PPA. Si l'on tient compte de l'ensemble de ces critères, l'extension du parking Nord est le site le plus adapté pour un projet de PEM.

– Il est à signaler que des documents de l'enquête sont contradictoires et ne permettent pas d'avoir une vision éclairée, certains même ne sont pas des documents finaux ce qui fait naître un doute.

– In fine, tous ces éléments nous poussent à donner un avis négatif sur cette enquête publique concernant la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du P.L.U. pour la réalisation du Pôle Multimodal tel que présenté dans le dossier d'enquête et nous demandons à Monsieur de commissaire enquêteur de produire un avis défavorable.

– Il s'agit, non pas de déconstruire et de s'opposer sans raison, mais de proposer de construire avec une vision collective et citoyenne, un projet réaliste au regard des enjeux majeurs.

Document annexé : APLLO_OBSERVATIONS-_PEM_-22_9_2025

APLLO

Objet : Procédure d'enquête publique du 22 aout 2025 au 24 septembre 2025 inclus sur la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal. Registre numérique : https://www.lacanau.fr/ep-projet-dppem-registre/

Observations de l'Association Amis, Propriétaires et Locataires de Lacanau-Océan A.P.L.L.O.

L'A.P.L.L.O., association issue du Comité de défense des intérêts des habitants de Lacanau Océan en 1906 et des associations qui lui ont succédé, depuis 1980, a pour objet d'informer et défendre les propriétaires de la station

et ses environs, elle s'ouvre en 2007 aux locataires, puis le 23 avril 2016 aux personnes physiques ou morales, quel que soit le lieu de leur domiciliation ou de leur résidence qui entretiennent un lien affectif, patrimonial ou moral avec Lacanau Océan, zone définie ici comme comprenant Lacanau Océan, Le Huga et le périmètre d'aménagement jouxtant ces agglomérations.

Et ce afin d'oeuvrer pour la défense des intérêts patrimoniaux, matériels et moraux de l'ensemble des propriétaires de terrains bâtis et non bâtis, des résidents locataires Canaulais qui acquittent annuellement la taxe d'habitation ainsi que les personnes assujetties à la taxe professionnelle et exerçant leur activité dans la zone comprenant Lacanau Océan, le Huga et le périmètre jouxtant ces agglomérations :

Défendre l'image, l'environnement et le cadre de vie du périmètre défini.

Participer activement à la protection, la défense, la sauvegarde et la valorisation du Patrimoine Canaulais existant ou à venir, naturel et monumental, classé ou non classé au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager.

Être force de propositions. Représenter devant les juridictions compétentes et tous les services publics, l'ensemble des adhérents et adhérentes de l'A.P.L.L.O. Intervenir auprès des collectivités, conseils et prestataires de tous types, des services publics et des autorités responsables, dans le but d'attirer l'attention sur toute question d'intérêt général ou projets d'aménagement pouvant entraîner une modification importante du cadre de vie de la population.

Concourir à la mise en forme, au développement et à la diffusion de solutions pratiques ainsi qu'à la promotion de simplifications opérationnelles sur l'environnement et le cadre de vie de Lacanau Océan.

Organiser et participer à des réunions, conférences, colloques et congrès entrant dans son objet, et concernant la qualité et l'évolution de l'environnement et du cadre de vie dans le périmètre d'action de l'A.P.L..L.O., en concertation éventuellement avec d'autres associations locales afin d'exprimer l'avis de l'A.P.L.L.O.

Être une source d'information et de conseils via ses médias actuels APLLO mag', APLLO prod', facebook, Instagram, site web, newsletter et autres médias futurs.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous souhaitons porter à votre attention les éléments suivants :

En liminaire et sachant que :

La MRAe recommande :

- de préciser les objectifs recherchés dans le dispositif de suivi et de compléter les indicateurs relatifs aux habitats.

- de définir un cadre organisationnel pour le suivi de ces indicateurs la définition de mesures visant à prévenir et corriger les éventuelles incidences négatives.

- de poursuivre la démarche ERC en : - décrivant les incidences résiduelles sur les « boisements et arbres à protéger » en lien avec la réalisation de merlons prévue dans l'OAP ;

poursuivant l'évitement des habitats favorables à l'Orvet fragile ;

protégeant en tant qu'arbres remarquables les arbres identifiés comme arbres à conserver et les chênes constituant un habitat favorable aux chiroptères ;

complétant le dossier avec les résultats du suivi piézométrique pour tenir compte de l'évolution de la nappe et conclure sur le caractère humide des sols.

Nous reviendrons sur les absences de ce dossier qui avait été retiré des précédentes enquêtes publiques de modification n° 1 du PLU en 2023 et 2024 à la suite des précédents avis et sur la prise en compte des recommandations de l'avis rendu le 4 aout 2025.

Le projet du Pôle d'échanges multimodal à l'entrée de Lacanau Océan concerne dorénavant des parcelles situées en zone Nz,EBC, UC et Uda du règlement du PLU en vigueur, il jouxte des bâtiments d'intérêt architectural ou urbain protégés repérés par le règlement graphique du PLU.

Il implique un changement d'affectation du sol, une réduction de zone EBC de 898 m2, une demande de dérogation espèces protégées, une modification de pièce graphique et pièce écrite du règlement, la création d'une OAP pour la création de 110 places de parking et une plateforme servicielle dans une zone naturelle à protéger.

Dans la précédente enquête publique sur la modification n° 1 du PLU, le site du projet était présenté différemment et sa surface n'intégrait pas les parcelles en zone UC et Uda mais seulement la zone Nz : Toutefois, il est clair dans cette nouvelle enquête publique que le site est situé au droit d'un boisement de 3,5 ha de pins maritimes et chênes verts, boisement dont il fait lui-même partie intégrante comme le démontrent les images ci-dessous contrairement à ce qu'indique le plan graphique du PLU actuel.

Comme l'indiquait en page 24 sur 46, l'annexe 3 de l'enquête publique sur la modification n°1 PLU Lacanau (rubrique 6 du formulaire d'examen au cas par cas : auto-évaluation) la décision d'évitement de la commune précise même que cette mesure constitue une mesure forte de préservation de l'environnement.

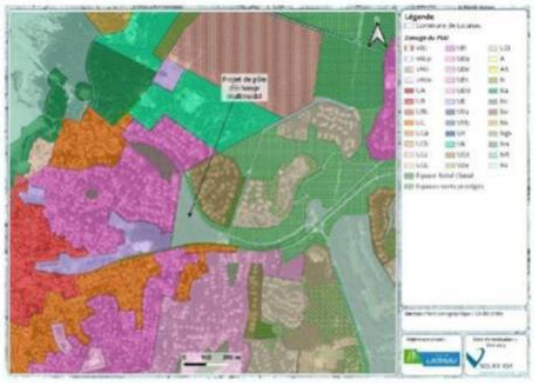


Figure 12 : Zoom sur le projet de pôle d'échange multimodal

Dossier d'enquête publique : page 23 sur 46, annexe 3, rubrique 6 du formulaire d'évaluation au cas par cas.
Auto-évaluation dans laquelle la césure fictive avec le reste du boisement apparait.

En la matière, comme le montre clairement la figure 15 page 53 de la notice de présentation de la présente enquête publique ci-dessous, la zone du projet du futur P.E.M. et la zone EBC constituent bien un seul et même boisement.

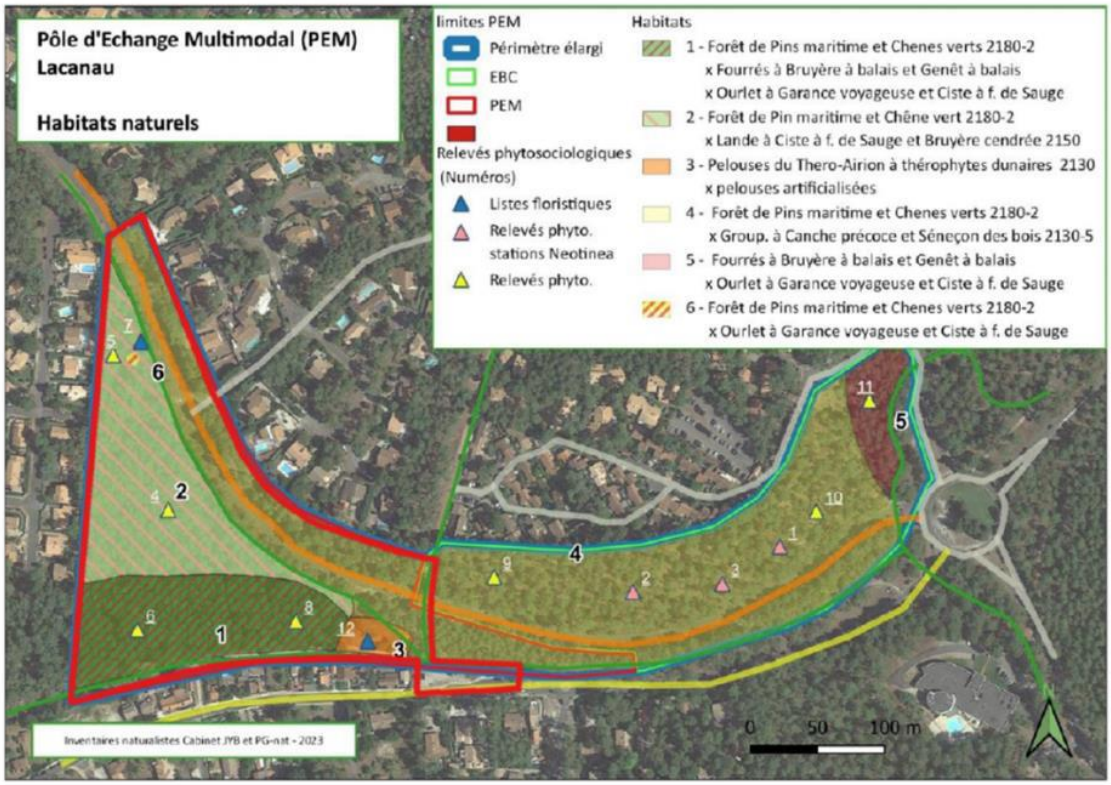


Figure 15 : Cartographie des habitats

(Source : Cabinet JYB & PG-nat, 2023)

NP : Le périmètre du projet est représenté en rouge.

Il est précisé dans la notice de présentation et il est intéressant de noter que :

« Aujourd'hui la ville de Lacanau Océan dispose de 1170 places d'offre de stationnement payant réparties de la façon suivante :

•207 places au parking de l'Escoure,•

175 places au parking Pasteur,

•167 places au parking Le Foirail,

•Le reste dans la ville en 2 points, côté Pasteur et Mollard.

•L'offre au plus près des plages : Nord : 350 places ; Centrale : 187 places »

L'offre de places qui est indiquée à Super Sud est non payante : 2200 places récemment reprises dans le cadre de la réhabilitation du Plan-Plage. Soit au total 3370 places »

Le dossier actuel de l'enquête concerne uniquement les places de la plage Centrale soit 187 places et le projet du PEM propose un parking de remplacement de 110 places .

LES DOCUMENTS DU DOSSIER DE LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET VALANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME POUR LA REALISATION DU POLE D'ECHANGES MULTI-MODAL.

I -NOS OBSERVATIONS SUR LE TABLEAU COMPARATIF DES SOLUTIONS DE LA NOTICE DEPRESENTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

En préambule, nous constatons que contrairement à la première enquête intégrant le projet de PEM, nous nous trouvons face à trois autres sites alternatifs et des zonages différents.

On peut s'interroger sur le fait que ces trois sites alternatifs ont fait l'objet d'une étude très tardive et plus qu'incomplète. On notera que l'évaluation des 3 sites alternatifs à l'étude date de juin 2024. Dans ce dossier d'enquête, Ils servent de justification pour le choix exprimé depuis 2021 : le site de référence. Nous avons donc envisagé de travailler sur ces quatre possibilités.

I.1 OBSERVATIONS DE L'APLLO JUSTIFIANT LA REPRISE DU TABLEAU COMPARATIF DES DIFFÉRENTS SITES

I.1.1 Le Projet de pôle d'échange multimodal

En novembre 2021, le Projet du PEM concernait uniquement le site de référence à l'entrée de l'agglomération et intégrait une gare routière, un parking et une plateforme de service ; il constituait donc bien un pôle d'échange multimodal, aucun autre site alternatif n'était à l'étude.

A contrario, dans le projet actuel présenté dans le cadre de cette enquête publique, la gare routière a disparu, la plateforme de service est restreinte ; il ne s'agit donc plus désormais que d'un parking aménagé longeant la piste cyclable de la Vélodyssée.

Qui plus est, le lien avec le « Car à haut niveau de service » ou « Car express » est dénué de fondement et ne doit pas figurer dans le tableau comparatif. La dimension inter modale du « Car express » étant d'éviter le « cabotage » et d'être la coordination avec l'ensemble des offres de mobilité, le parking relais doit se situer à proximité du départ des cars qui se trouve actuellement au niveau de la salle l'Escoure. En conséquence, le parking relais qui est envisagé doit se situer à proximité du départ du Car donc sur le « parking du Mail » où plusieurs dizaines de places pourraient être réservées à cet usage.

En effet, ce mode de déplacement a été largement préconisé dans le rapport de l'agence d'urbanisme A'urba dans son étude d'opportunité du 5 août 2025. Une étude qui a été réalisée à la demande de Bordeaux Métropole sur la « Liaison entre l'ouest de Bordeaux Métropole et Lacanau ». Cette étude comparative entre le « Car express » et le tram-train afin d'améliorer l'accès à la métropole et de désenclaver les territoires moins denses et réduire leur dépendance à l'automobile, a déterminé que le tram-train était une solution surdimensionnée :

« …Dans le cas où une décision de renforcer l'offre sur ce corridor serait prise, l'analyse des flux et des potentiels captables plaide plutôt pour approfondir l'étude d'un renforcement de l'offre routière. Cela semble plus approprié, au regard notamment de l'inadéquation entre le besoin et l'investissement que nécessiterait la construction d'une ligne ferroviaire (entre 400 et 600 millions d'euros). Une offre routière renforcée serait plus flexible et pourrait être compétitive si des investissements pour fiabiliser les temps de parcours étaient réalisés. … »

I.1.2 LES 4 SITES EN COMPARAISON

I.1.2.1 Le site de référence – zones Nz, UC, Uda, EBC

Dans le règlement graphique du PLU, approuvé par une délibération du conseil municipal de la commune en date du 11 mai 2017, révisé le 31 décembre 2019 et modifié le 19 septembre 2024, le site de référence est classé en dans sa partie principale en zone Nz : un zonage inadapté pour la création d'un parking.

En effet, le règlement indique : « CARACTERE DE LA ZONE - La zone NZ correspond à l'ensemble des terrains naturels à protéger au sein de l'ancienne ZAC de l'Ardilouse, dont le statut de ZAC a été clôturé par le Conseil Syndical du Syndicat Mixte par délibération du 16 octobre 2009 et par le Conseil Municipal de Lacanau par délibération du 22 octobre 2009. »

Au surplus, la partie principale du site du projet qui est rattaché à la zone Nz, bien qu'il en soit séparé d'une distance de 600 m, aurait dû être rattaché à l'Espace Boisé Classé situé partie Est dont il faisait partie intégrante avant la création de l'avenue du Cantabria. Les plans précédents, entre autres ceux de 1955, indiquaient cette zone en tant que « la Forêt ».

Le document de l'enquête publique met en avant la création d'un boisement et arbres à protéger sur une superficie de 1,90 ha. Il allègue que cela constitue une amélioration de la situation actuelle alors que le règlement protège le zonage actuel en le classant « terrain naturel à protéger » et d'autre part, comme indiqué plus haut, il contredit l'histoire du site puisqu'il devrait être classé en EBC comme l'est sa partie est.

D'autant plus que désormais, le site de référence se situe également en zones UC et UDa du PLU, en ce qui concerne l'implantation de la plateforme de services.

- La zone UC correspond à « *une zone de maisons individuelles de faibles dimensions à vocation principale d'habitat, Qui ont été réalisées dans le cadre de lotissements anciens à Lacanau Océan. La zone comprend des concessions communales, en rives du Lac et sous couvert boisé, à forte valeur paysagère.* »

- La zone UD correspond à « *une zone à caractère d'habitat individuel qui constitue l'extension naturelle du Bourg de Lacanau, de Longarisse et de Lacanau-Océan, ainsi que le quartier de Marina de Talaris. Et son secteur UDa à valeur paysagère, pour lequel sont demandés un maintien ou un renforcement des plantations et où l'emprise au sol est limitée.* »

- Enfin, une partie des terrains du périmètre du site de référence est classée en Espace Boisé Classé (EBC) aux documents graphiques du règlement.

Le règlement du PLU indique : « Espace boisé classé - En application de l'article L.113-1 du Code de l'Urbanisme, le PLU peut classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parc à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils soient soumis ou non au régime forestier, enclos ou non. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies, des plantations d'alignement. Ce classement interdit tout changement d'affectation, et tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Ce classement interdit tout défrichement et soumet les coupes et abattages d'arbres à déclaration. »

Le projet du Pôle d'échanges multimodal à l'entrée de Lacanau Océan concerne dorénavant des parcelles situées en zone Nz,EBC, UC et Uda du règlement du PLU en vigueur, il jouxte des bâtiments d'intérêt architectural ou urbain protégés repérés par le règlement graphique du PLU. Il implique un changement d'affectation du sol, une réduction de zone EBC de 898 m2, une demande de dérogation espèces protégées, une modification de pièce graphique et pièce écrite du règlement, la création d'une OAP pour la création de 110 places de parking et une plateforme servicielle dans une zone naturelle à protéger ce qui semble totalement inapproprié et inadéquat.

I.1.2.2 et I.1.2.3 Les sites du Huga rive Nord et rive Sud - zone EBC

Ces deux sites se situent en zone Espace Boisé Classé.

Le règlement du PLU indique : « Espace boisé classé - En application de l'article L.113-1 du Code de l'Urbanisme, le PLU peut classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parc à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils soient soumis ou non au régime forestier, enclos ou non. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies, des plantations d'alignement. Ce classement interdit tout changement d'affectation, et tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Ce classement interdit tout défrichement et soumet les coupes et abattages d'arbres à déclaration ».

L'implantation d'un parking sur ces deux sites nécessitera donc la modification du zonage dans le règlement du PLU.

I.1.2.4 Le site extension du parking Nord – zone Na O-1

Cette extension du parking Nord se situe en zone Na :

Le règlement du PLU indique *: « La zone N est une zone naturelle protégée. Elle couvre des espaces naturels, constructions isolées (habitations) et activités forestières, dont le site industriel de carbonisation. Elle comporte les secteurs suivants : Le secteur Na est un secteur lié à la fréquentation de la plage ou du lac, destiné à accueillir les animations de LACANAU OCEAN (installations démontables de type chapiteaux, cirques...) et lié aux concessions commerciales en bordure des plages. »*

Elle se trouve également sur la liste des emplacements réservés sur le document graphique du PLU - emplacement réservé n°O-1. Sa destination y est clairement indiquée : « Parkings liés à la fréquentation des plages ».

Liste des emplacements réservés		
N°	Destination	Bénéficiaire
O-1	Parkings liés à la fréquentation des plages	Commune

Le placement en zone Na, secteur lié à la fréquentation des plages, autorise la réalisation d'un parking et donc un agrandissement du parking Nord et sa transformation en P.E.M.

I.1.3 LA SECURITE

I.1.3.1 Les critères complémentaires que nous retiendrons

La sécurité de l'accès des véhicules (accès au parking non accidentogène) ;

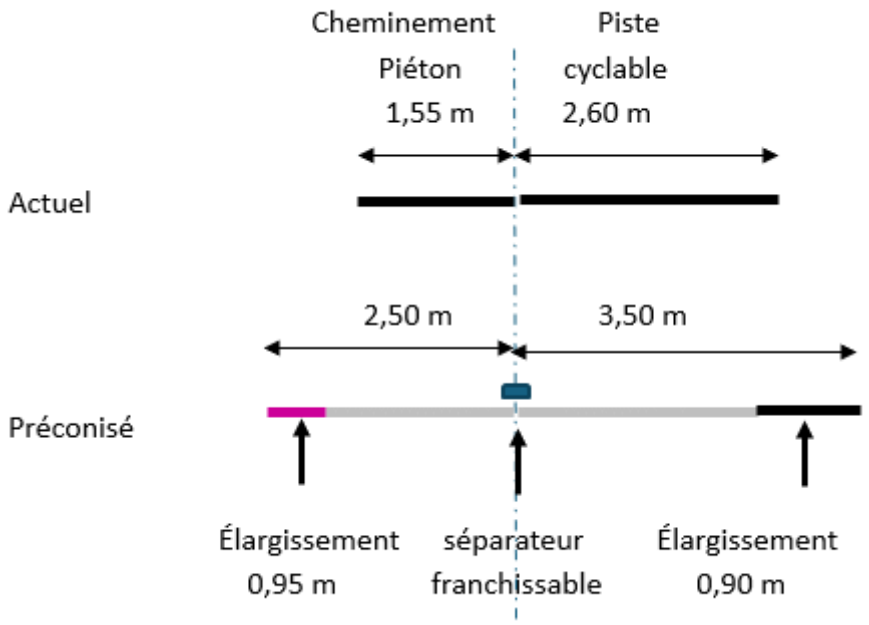
Les conflits entre les différents modes de transport (véhicules, cycles, piétons). **I.1.3.2**

I.1.3.2 La piste cyclable et piéton parallèle à l'avenue Plantey

Le site de référence et les sites Huga rive Nord et rive Sud bénéficient de la proximité de la piste cyclable qui permet d'accéder au centre de l'agglomération, le site de référence bénéficie également de son côté d'une piste piéton mais elles sont sous-dimensionnées compte tenu du trafic. En l'état actuel, elles n'offrent pas la sécurité optimale pour les piétons et les cyclistes.

En saison estivale, le trafic vélo est le plus important dans le créneau horaire de 10h00 à 20h00. Comme la piste est bidirectionnelle si une étude de trafic était faite, elle confirmerait un flux par sens supérieur à 75 passages par heure ce qui conduit par jour et dans les 2 sens à un débit supérieur à 1500 passages. Ce qui implique que les dimensions de la piste cyclable doivent être mises en conformité avec les prescriptions du CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme). Il en résulte que la largeur de la piste cyclable devra être de 3,50 m alors qu'elle ne fait que 2,60 m actuellement.

Concernant les piétons, les recommandations du CEREMA (Centre d'Études et d'expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) quant à elles sont de 2,50 m de large (alors qu'il n'y a qu'1,55 m actuellement) ce qui permet le croisement sans gêne d'un adulte et un enfant (largeur 1,20 m) avec une personne seule (0,80 m) en conservant un espace « central » de 0,50 m.



I.1.4 LES CRITERES RETENUS POUR LA COMPARAISON ET LE BARÈME

I.1.4.1 Les critères retenus

Aux critères retenus dans l'enquête, Nous avons rajoutés le point n°1- atteinte de l'objectif et le point n°5- sécurité qui auraient dû être pris en compte et ont été oubliés dans le présent dossier d'enquête.

1- **Atteinte de l'objectif (mise en adéquation avec le PPA)**

Le PEM a été initié par le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)- novembre 2021- pour « prendre en compte l'érosion du littoral dans l'aménagement de la ville océane » et financé par le plan France Relance, il a été prolongé pour une période supplémentaire qui court jusqu'en décembre 2025. L'objectif premier de cet aménagement financé à 30% par le PPA était de créer un parking de substitution au parking du front de l'océan de 187 places, menacé à terme par l'aléa climatique et le recul du trait de côte.

Qui plus est, en attente de la relocalisation, l'objectif est de reporter vers le Nord et le Sud l'accès à plage compte tenu du rétrécissement de la plage centrale, cela en prenant néanmoins en compte l'accès au centre-ville (référence : le milieu des Allées Ortal). Le nombre d'usagers qui transportent leurs vélos et qui viennent se garer étant marginal, nous prendrons en compte pour la comparaison l'accès des piétons à la plage Nord et au centre-ville. Le report vers le Sud a déjà été réalisé par la création d'un parking au Sud immédiat de l'agglomération, l'objectif est donc de favoriser le report vers le Nord (référence : début de la piste d'accès à la plage).

2-Environnement et cadre de vie

3-Réglementation procédures

Pour la compatibilité avec le PLU, nous prendrons en compte les observations du paragraphe I.1.2 en pages 4 et 5/12 de nos observations.

4-Faisabilité et réalisation

5-Sécurité Pour la sécurité nous prendrons en compte les observations du paragraphe I.1.3 en page 5/12 de nos observations.

I.1.4.2 Le barème L'ensemble des critères sera noté sur 10, l'environnement et le cadre de vie seront notés sur 15. L'argumentaire complémentaire de l'APLLO se trouve dans les encarts en bleu, le reste des tableaux n'a pas été modifié.

I.1.5 TABLEAU COMPARATIF DES DIFFÉRENTS SITES

I.1.5.1 Tableaux

			Site référence		Huga rive Nord		Huga Rive Sud		extension parking Nord	
Atteinte de l'objectif	Nombre de places	4	110	2	150	3	150	3	150	3
	Distance plage nord	3	0,80 km	2	1,65 km	1	1,60 km	1	0,25 km	3
	Distance centre	3	1,05 km	2	1,85 km	1	1,80 km	1	1,10 km	2
	Distance entre les habitations et le site	2	Distance de 50 m entre le PEM et les habitations proximité importante	1	Distance de 50m par rapport aux habitations les plus proches mais séparées par la route	1	Le site est en proximité directe avec les habitations de la zone résidentielle Les Silènes et l'Eyrette	1	Le site est entouré par les campings Les Grands Pins Spa Airotel l'Océan. et le cimetière	2
	Impacts sur les usages actuels des riverains	2	Un site utilisé aujourd'hui par les habitants impact important	1	Pas d'usage constaté sur le site actuellement	2	Pas d'usage constaté sur le site actuellement	2	Pas d'usages constatés sur le site actuellement.	2
Environnement et cadre de vie	Présence de masque à la visibilité des riverains	3	Oui : butte + rangée de pins mais l'impact visuel reste important	1	Oui : la RD6 se situe entre les habitations et le site étudié	2	Pas de masque et proximité forte avec les habitations	1	Densité de pins importante effet de "visibilité" du parking actuel moins impactant	3
	Modifications du terrain naturel à prévoir	4	Espace parking en léger creux, travaux de remblais à prévoir	2	Terrain légèrement encaissé par rapport à RD6 et voie verte à remblayer. Site longiligne, configuration peu favorable.	1	Terrain en butte par rapport à la RD6, terrassements importants. Site longiligne, configuration peu favorable.	1	Quelques travaux de terrassement nécessaires	2
	Coupe d'arbres à prévoir	4	Abattage similaire au ratio du parking plage sud < 200 impact important.	1	La densité d'arbres similaire à l'espace 'parking" du site de référence.	1	Espace densément boisé	1	Quantité d'arbres légèrement inférieure au site de référence	2

			Site référence		Huga rive Nord		Huga Rive Sud		extension parking Nord	
	Compatibilité PLU cf I.1.2	4		0		1		1		4
	Zone de danger PPRIF	2	Aléa faible	2	Aléa faible	2	Aléa faible	2	Aléa faible mais à proximité de zones d'aléa moyens au nord (camping)	1
Réglementation Procédures	Statut du terrain	2	Foncier communal	2	Foncier communal	2	Foncier communal	2	Foncier privé emplacement réservé au PLU	1
	Procédures à prévoir	2	Pas de procédure foncière Procédures règlementaires et environnementales réalisées	1	Pas de procédure foncière Site foncier communal mais les études environnementales à réaliser	1	Pas de procédure foncière Site foncier communal mais les études environnementales à réaliser	1	procédure foncière à prévoir Site foncier Privé et les études environnementales à réaliser	1
	Configuration du site	2	Compacte favorable.	2	Compacte favorable.	1	En longueur défavorable	1	Compacte favorable.	2
	Accessibilité	3	Par l'avenue du Cantabria circulation importante	2	Compte tenu de la topographie par la route de l'atlantique accès depuis la voie nord à la sortie demi-tour au casino	1	Difficile car impossible par la route de l'atlantique progression en longueur depuis l'Est	1	Au carrefour Bd Franchey d'Esperey Rue Fénélon Avenue des grands pins	3
faisabité réalisation	Travaux	3	Pas de difficulté particulière	3	Terrassements importants	1	Terrassements sur un site En longueur défavorable réaménager le giratoire de l'allée des gemmeurs	1	réalisation d'un giratoire à l'intersection des voies Ci-dessus	1
	Délais de réalisation	2	Procédures règlementaires et environnementales lancées délais optimisés	2	Site foncier communal mais les études environnementales à réaliser rallongent le délai	1	Site foncier communal mais les études environnementales à réaliser rallongent le délai	1	Site foncier Privé et les études environnementales à réaliser rallongent le délai	1
Sécurité	Entrée sortie parking	4	Ajout d'une entrée sortie dans la courbe de l'avenue sortie intersection en biais de la Vélodyssée	1	Traversée de la piste cyclable nécessité pour la sortie de transiter par le giratoire du casino pas de tourne-à-gauche.	1	Par le Giratoire voir travaux	3	Par le Giratoire voir travaux	3
	Accès centre (chapitre 3)	3	"piste sous-dimensionnée"	1	Traversée de la route du Baganais + piste	1	Traversée de la corniche de L'aubarède + piste	1	par les trottoirs	3
	Accès plage Nord	3	trottoir non aménagé sur avenue du Cantrabria	1	trottoir non aménagé sur avenue du Cantrabria	1	trottoir non aménagé sur avenue du Cantrabria	1	immédiat	3

I.1.5.2 Tableau récapitulatif et conclusion

		Barème	site référence	Huga rive Nord	Huga rive Sud	extension parking Nord
1	Atteinte de l'objectif	10	6	5	5	8
2	Environnement et cadre de vie	15	6	7	6	11
3	Réglementation, procédures	10	5	6	6	7
4	Faisabilité réalisation	10	9	4	4	7
5	Sécurité	10	3	3	5	9
	Total	55	**29**	**25**	**26**	**42**
	Classement		**2**	**4**	**3**	**1**

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.**

II - LE CARACTÈRE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU SITE DU PROJET DU PEM

D'après le dossier de présentation dans sa Partie 1, la déclaration de projet s'appuie sur cinq grands arguments qui motivent le caractère d'intérêt général du projet de création du Pôle d'Echanges Multi-modal sur le secteur de Lacanau Océan.

Force est de constater que les points 1,2,3 et 5 ne sont pas remplis.

1. Le Pôle d'Echanges Multi-modal, élément majeur de la stratégie d'adaptation et de recomposition de ville océane :

Le site choisi est sous dimensionné et ne permettra pas de remplir ce point.

2. Le Pôle d'Echanges Multi-modal au cœur du schéma de mobilités 2030 :

Le projet ne remplit pas toutes les conditions pour être qualifié de PEM.

La localisation du site pertinente et le site adapté :

Comme nous l'avons démontré dans notre point I, le site choisi est inadapté et la localisation non pertinente, il dénaturera irrémédiablement le site inscrit. D'autant plus que le projet entraînera l'artificialisation d'une zone située en milieu urbain et restée à l'état naturel et la destruction d'espèces protégées de ce « poumon vert ».

5. Adapter le PLU dans les délais compatibles avec le projet de Pôle d'Echanges Multi-modal : Le projet de PEM permettra donc également de s'inscrire dans l'axe 2 du contrat de Projet Partenarial d'Aménagement pour lequel l'Etat s'engage financièrement aux côtés de la commune maître d'ouvrage au sein de la convention financière établie pour la période 2021-2025.

En la matière, le choix et la réalisation d'un projet tel qu'un PEM ne doit pas être guidé uniquement par un axe financier d'autant plus que sa réalisation ne permettra pas de libérer l'espace aujourd'hui occupé par les parkings littoraux. N'oublions pas que le projet ne propose que 110 places et qu'il faudra rapidement engager des travaux sur un autre site.

III- LE RESPECT DE LA CHARTE DU PNR

La commune de Lacanau est couverte par le PNR Médoc mais le projet tel qu'il est présenté dans la partie environnementale du dossier d'enquête n'est pas en accord avec les recommandations de la Charte du PNR.

« Celui-ci fixe des objectifs de qualités paysagères pour chacune des unités paysagères du PNR. Ces objectifs sont déclinés en dispositions. En particulier, les objectifs et dispositions de l'unité paysagère du Littoral Atlantique sont les suivants : Concilier la préservation des milieux naturels, littoraux avec la maitrise de la fréquentation touristique Protéger les milieux naturels littoraux océaniques (dunes blanches fragilisées, zones humides des lettes et baruns, pinèdes, forêt littorale)

Améliorer et organiser l'accueil dans les espaces naturels, en ayant une attention particulière sur la question des déplacements et du stationnement

Maintenir les coupures d'urbanisation héritées de la MIACA en conservant ces espaces non bâtis Assurer un traitement qualitatif des interfaces ville/nature : valoriser les caractéristiques paysagères locales, garantir l'accessibilité et la gestion sécuritaire des espaces forestiers voisins Protéger les rivages lacustres et les zones humides, tout en développant l'accessibilité aux espaces de nature Protéger et gérer les milieux humides, aquatiques et lacustres (urbanisation très limitée, protection de la flore et des habitats remarquables) »

En effet, le projet n'assurera pas la préservation de la biodiversité au droit du site et prévoit même de demander une dérogation 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 secteur.

IV- LE RESPECT DU SCoT MÉDOC ATLANTIQUE

Le SCoT dans sa version 2024 prévoit, entre autres de :

« Préserver et développer une Trame Verte et Bleue multifonctionnelle » qui relève « l'importance du massif forestier pour ses valeurs écologiques »

La trame verte et bleue prend en compte le fonctionnement écologique des écosystèmes et des espèces dans l'aménagement du territoire et en s'appuyant sur l'ensemble de la biodiversité, remarquable comme ordinaire. Depuis 2007, la trame verte et bleue fait partie des objectifs nationaux portés par le ministère.

« Préserver « l'esprit des lieux » porté par les paysages de Médoc Atlantique » tenant au maintien des paysages forestiers.

Tel un paysage « naturel » considéré comme à la fois non artificiellement morcelé et non dégradé.

Au vu des éléments précités, le projet de PEM tel qu'il est présenté ne respecte pas ces objectifs.

V- LA NOTICE AU CAS PAR CAS

Lacanau-PEM_Notice-Cas-par-cas-provisoire_Artelia : cela n'est pas un document final mais un document de travail, il est surprenant qu'il fasse partie intégrante de l'enquête publique ! ci-dessous quelques extraits…

connecté aux réseaux de la ville. Des discussions sont en cours avec l'office du tourisme pour préciser le besoin ; à revoir

- Location de vélo : l'idée est de proposer à des loueurs de Lacanau un point de prise des vélos pour les clients. Ainsi, il pourra y avoir plusieurs loueurs présents sur le site. Le site retenu devra être connecté aux réseaux de la ville (eau, électricité). Les loueurs seront présents essentiellement en haute saison. Une consultation sera spécifiquement engagée avec les loueurs pour déterminer plus précisément les caractéristiques nécessaires pour ce lieu ; à revoir
- Les quais de transport en commun : ligne régionale 421 et navettes canaulaises

Commenté [ME6]: À préciser : mairie

Commenté [ME7]: Idem ?

- **Mobilité véhicules légers à reprendre suivant étude trafic**

Le projet a à son origine le sujet du report modal. L'objectif est de capter les flux automobiles existants à l'entrée de Lacanau Océan et de favoriser des mobilités alternatives pour le premier / dernier kilomètre, une expérience de

de cime tout en répondant au 1er principe exposé (les pins situés à moins de 8 mètres de la limite de propriété ne doivent pas se toucher entre eux et, dans tous les cas, ils doivent être écartés d'au moins 8 mètres).

Le SDIS Sera consulté sur ce projet d'accès pour amendement et validation.

Voie pompier

aura une pente en travers inclinée vers cette dernière.

Les caractéristiques de la structure réservoir de ce secteur sont les suivantes :

- Surface active totale : Sa = 2498m², décomposée comme suit :
  - Surface imperméable (voirie centrale) : 2480m² pondérés d'un coefficient d'apport de 0.9, soit 2232 m² de surface active ;
  - Surfaces perméables (stationnement en écorce) : 1330m² pondérés d'un coefficient d'apport de 0.2, soit 266m² de surface active ;
- Surface d'infiltration mise en oeuvre : 2430m² (voirie centrale de l'aire de stationnement paysagère)
- Calcul du volume à stocker pour un évènement décennal : **70 m³**

Commenté [ME8]: En cours de re-calcul

En considérant un indice de vide dans le matériau constitutif du stockage de 30%, le volume total de l'ouvrage à

du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.	abattus, le projet modifiera la destination des sols sur environ xxx ha. **CAS-PAR-CAS**

Les strates arbustives et arborescentes sont essentiellement composées des espèces classiques du cordon dunaire médocain à savoir Pin maritime, Chêne vert, Chêne pédonculé et Arbousier. on ne parle pas des arbres qui sont des pins et arbustes les autres ? On ne parle pas de la gestion ?

Dans les zones ouvertes, se mélangent des espèces des cortèges herbacés des milieux sableux et de pelouses artificielles (haut de l'EBC et abord de la cabane et des agrès sportifs).

Commenté [ME12]: Ok à voir pour compléter

Commenté [ME13R12]: Que des pins = sylviculture (gyrobroyage) pas incomaptible avec esp pro orchidée

		conformément au SDAGE de Adour-Garonne. **RUBRIQUE A DEFINIR A LA SUITE DES INVESTIGATIONS COMPLEMENTAIRES**

Commenté [ME23]: Peu probable

D'après l'analyse des rubriques précédentes, le projet sera potentiellement soumis à un dossier de déclaration loi sur l'eau (article R214-1 du Code de l'Environnement) vis-à-vis des rubriques 1.1.1.0 (pose de piézomètres).

environnementaux rencontrés sur les sites alternatifs et le site de référence.

Sont recensés à ce stade :

- Le risque feux de forêt (DDTM Gironde)
- Les réservoirs / continuités écologiques (SRADDET NA, Charte du PNR du Médoc)
- Les sites Natura 2000 (DREAL NA)
- Les ZNIEFF (DREAL NA)
- Les formations végétales issues de xxxx

Commenté [ME2]: Scot (Loi littoral) + charte PNR

Commenté [ME3]: Préciser la source

VI - NOTICE DE CADRAGE RÈGLEMENTAIRE

II.1 PRÉVISION DES AMÉNAGEMENTS – RAPPEL DU PROGRAMME DU PLAN - PROFILS EN TRAVERS

Dans le chapitre « Prévision des aménagements » de la notice de cadrage 2 profils en travers sont présentés entre l'Avenue du Cantabria et l'Avenue Plantey l'un « au milieu » du parking (2.3.1.5) et l'autre au niveau de la plateforme de service (2.3.2.4).

En l'état, le dossier ne contient aucun plan du parking et les profils en travers sont illisibles au niveau des cotations.

En revanche, on apprend dans le rappel du programme du plan que le projet comprend 2 phases.

2.3.1.6. Phase 1 : 110 places de stationnement - 82 arbres abattus soit 9,6%.

2.3.1.7. Phase 2 : 174 places de stationnement - 130 arbres soit 15.3%.

Au bilan de la seconde phase, les propositions d'aménagement du parking paysager mettent en avant, la création de places supplémentaire pour atteindre le nombre de 174 places de stationnement sous couvert forestier et un abattage plus conséquent, de 130 arbres soit 15.3%.

- PHASE 1 (110 places de stationnement)

- PHASE 2 (174 places de stationnement)

II.2 STRUCTURES RÉSERVOIRS, NAPPE PHRÉATIQUE ET QUALIFICATION ZONES HUMIDES

Le dimensionnement des structures réservoirs pour accueillir les eaux de pluie ruisselant sur la voirie et la plateforme multiservices figure au chapitre gestion des eaux pluviales de la notice de cadrage (2.3.3). Ce dimensionnement a été réalisé avec l'instruction technique de 1977, instruction technique devenue obsolète depuis la parution par l'ASTEE du mémento technique de 2017. Ce dimensionnement doit désormais intégrer la position haute de la nappe phréatique. La note d'informations sur les zones humides, en annexe de la notice de cadrage réglementaire en date de janvier 2025 préconisait « le suivi piézométrique de la nappe phréatique, durant le premier trimestre de l'année 2025 ».

Dans l'annexe de la Notice de cadrage règlementaire, les fiches de sondage à la tarière sont fournies mais on note l'absence des relevés piézométriques pourtant clairement annoncés en page 7 de la note d'information sur les zones humides de la même notice.

Suivi piézométrique qui est pourtant annoncé également dans la synthèse des enjeux :

« Site présentant une potentialité de présence de zones humides. Les sondages réalisés n'ont pas permis de conclure sur le caractère humide du site du fait de la nature du sol. Un suivi piézométrique de la nappe est en cours » « …Enfin, notons que des relevés piézométriques sont en cours pour infirmer ou confirmer le caractère humide des sols. Si la présence de zones humides est avérée et que des impacts sont identifiés, des mesures de compensation seront envisagées. Un dossier au titre la Loi sur l'eau sera alors réalisé et déposé auprès de la DDTM de la Gironde… »

En bref, les documents de l'enquête sont contradictoires et ne permettent pas d'avoir une vision éclairée sur la qualification du milieu ce qui est très ennuyeux pour un dossier d'enquête publique.

Qui plus est, la période qui est retenue dans le dossier -1° trimestre 2025- n'est pas suffisante pour définir le niveau de la nappe à retenir pour dimensionner les structures réservoirs. Sachant que sur les dix dernières années, il a été relevé une pluviométrie maximale de 368 mm sur le premier trimestre de 2018 par la station météo de Lacanau Océan et une pluviométrie maximale de 210 mm en 2025 (source météociel.fr).

VII -OAP

Dans le document pièce n°3 de présentation de l'OAP :

« Pôle d'Echanges Multi-modal ZONE Nz et UEm

Objectifs

✓ La création du Pôle d'Echanges Multi-modal doit s'accompagner de la préservation au maximum de la végétation existante et la perméabilité des sols. L'objectif est de conserver et renforcer l'ambiance paysagère du lieu : la représentation d'écrin végétal (naturel) marqueur environnemental de ce lieu d'entrée de ville entre les avenues de Cantabria et Plantey…

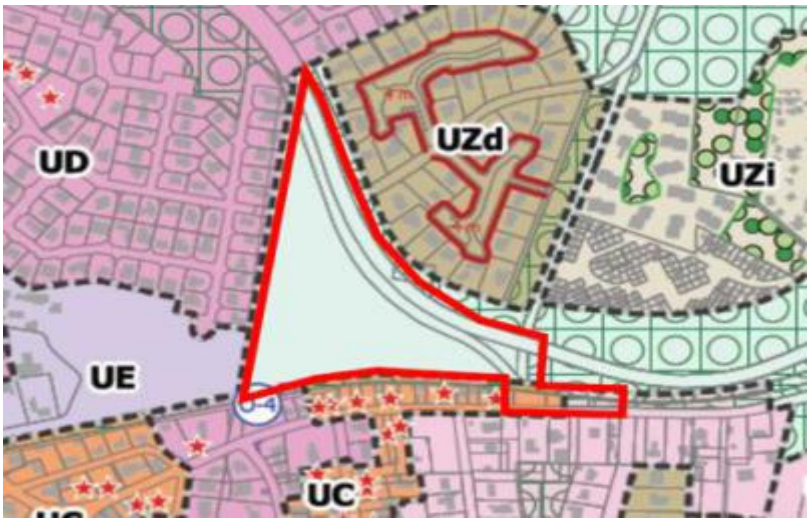
Eléments de programmation …

...Le programme prévoit la création d'une plateforme de services sous couvert forestier qui regroupe des services etdes équipements de mobilités permettant de passer facilement d'un mode de déplacement à un autre (aire destationnement d'environ 100 places, location de vélos, bornes, casiers, sanitaires, point d'arrêt et quais bus, zone de dépose et de covoiturage, circulations cyclables et piétonnes). Il s'agit de faciliter le report modal de la voiture individuelle au profit de modes de déplacement doux, partagés et/ou collectifs et décarbonés, et offrant des alternatives pour le premier et/ou dernier kilomètre.

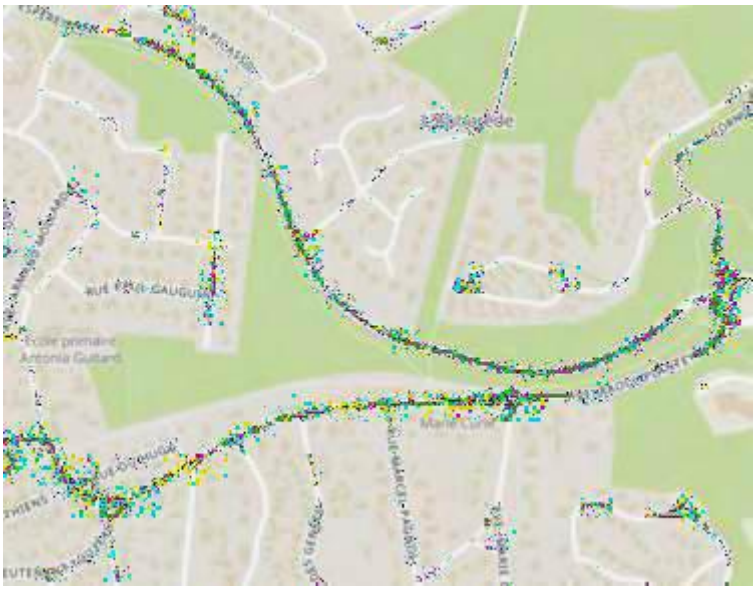
Au Sud-Est, un espace est aménagé à l'interface entre ces deux avenues pour développer des services de mobilités. Al'Ouest du site, une aire de stationnement comprenant des places pour Personnes à Mobilité Réduite (PMR), lesbornes de recharge, les emplacements dédiés au co-voiturage et le futur service d'autopartage se développe sous lesarbres en s'éloignant des milieux naturels fragiles et des tissus résidentiels. »

Il apparaît clairement que l'objectif : « *de conserver et renforcer l'ambiance paysagère du lieu : la représentation d'écrin végétal (naturel) marqueur environnemental de ce lieu d'entrée de ville entre les avenues de Cantabria et Plantey…* » ne correspond pas avec les prévisions écrites en page 56 (éléments de programmation) du programme de l'OAP que ce soit, aussi bien dans sa description et que dans sa réalisation future.

Le zonage ci-dessous montre l'impact de la réalisation prévue sur cette zone naturelle qui est entourée de maisons remarquables en zone UC, d'un espace boisé classé, d'une zone UZd très paysagée et d'une zone UD ne comportant que des petites constructions individuelles.



En conséquence, il serait utile d'abandonner ce projet sur cette zone et de classer la zone en espace boisé classé (EBC) comme la parcelle boisée dont elle fait partie qui, elle est classée en EBC. Pour mémoire, c'est la réalisation de l'avenue du Cantabria qui a créé un morcellement fictif du boisement. La décision de classement en EBC de cette zone permettrait donc de réparer cette erreur.



Emplacement du projet conforme avec la

réalité des lieux sans aucune coupure

avec le boisement principal

VIII- EN CONCLUSION

Tout d'abord, le site du projet du Pôle d'échanges multimodal - PEM - à l'entrée de Lacanau Océan a été modifié, il concerne dorénavant des parcelles situées en zone Nz, EBC, UC et Uda du règlement du PLU en vigueur et il jouxte des bâtiments d'intérêt architectural ou urbain protégés repérés par le règlement graphique du PLU. Il implique un changement d'affectation du sol, une réduction de zone EBC de 898 m2, une demande de dérogation espèces protégées, un abattage d'arbres conséquent, une modification de pièce graphique et pièce écrite du règlement, la création d'une OAP pour la création de 110 places de parking et d'une plateforme servicielle dans une zone naturelle à protéger ce qui semble totalement inapproprié et inadéquat. 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 secteur. Il est en contradiction avec le SCoT Médoc Atlantique qui enjoint de préserver une trame verte et bleue multifonctionnelle ainsi qu'avec les recommandations de la charte du PNR.

Le site de référence choisi est inadapté et sa localisation non pertinente, le projet dénaturera irrémédiablement le site inscrit. Sa situation au droit d'un boisement de 3,50 ha, de pins maritimes et chênes verts, boisement dont il fait lui-même partie intégrante en fait un élément majeur du quartier. L'absence d'incidence notable sur l'environnement du projet et sur les espèces protégées n'est absolument pas démontrée. En conséquence, il serait utile d'abandonner ce projet sur cette zone et de la classer en Espace Boisé Classé (EBC) comme la parcelle boisée dont elle fait partie qui, elle est classée en EBC. La décision de classement en EBC de cette zone permettrait donc de réparer l'erreur de classement et le morcellement fictif créé lors de la réalisation de l'Avenue du Cantabria.

<u>D'autant plus qu'en la matière</u>, le caractère d'intérêt général du projet n'est pas démontré. Le 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 rapidement nécessaire d'engager des travaux sur un autre site.

Les trois sites alternatifs choisis très tardivement et présentés dans l'enquête n'ont pas été étudiés de manière approfondie et les critères de choix retenus pour les tableaux comparatifs ne couvrent pas l'ensemble des critères nécessaires. Pour un choix éclairé, le site du projet doit préserver également la

sécurité des personnes et correspondre à l'objectif du PPA. Si l'on tient compte de l'ensemble de ces critères, l'extension du parking Nord est le site le plus adapté pour un projet de PEM.

Il est à signaler que des documents de l'enquête sont contradictoires et ne permettent pas d'avoir une vision éclairée, certains même ne sont pas des documents finaux ce qui fait naître un doute.

In fine, tous ces éléments nous poussent à donner un avis négatif sur cette enquête publique concernant la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du P.L.U. pour la réalisation du Pôle Multimodal tel que présenté dans le dossier d'enquête et nous vous demandons de produire un avis défavorable.

Pour l'APLLO La Présidente Marie-Thérèse Fabre

Observation n°40

Le 23/09/2025, 15:28

Par Laurence N.

Monsieur l'Enquêteur,
Je tiens à vous exprimer mon désaccord quant à l'implantation du PEM à l'emplacement proposé.
Les parcelles concernées représentent par leur nature boisée une entrée apaisante de la station balnéaire, alors que l'on recommande la conservation des espaces naturels pourquoi envisager de détruire ceux-ci, à cela s'ajoute la pollution des sols, de l'air par la présence de véhicules, pollution sonore et visuelle pour les riverains, destruction de la flore, de la faune en présence d'espèces à protéger, orvets, orchidées, l'étude environnementale est très succincte à ce niveau-là. Ces parcelles
étaient classées dans une zone risque incendie, en ajoutant des dangers supplémentaires elles ne le seraient plus ? Quelles mesurent seraient prises à ce sujet ? Les entrées et sorties sur la pénétrante vont provoquer des perturbations sur cette vois d'accès à la partie Nord de la station, il n'y a pas que des estivants, il faut aussi penser aux habitants permanents.
Il y a d'autres alternatives dans le choix de l'emplacement d'un PEM, notamment les aménagements des parking de la place Nord, sous fréquenté en été, celui de la Forestière au Sud, les sites du Huga Nord et Sud seraient une solution moins impactante, aucune étude sérieuse n'a été faite en ce sens. Enfin , on oublie les populations des différents quartier de Lacanau qui pourraient emprunter des navettes pour profiter de l'Océan, Lacanau ville, Talaris, Pitrot, le Moutchic, Longarisse, Le Huga avec toutes les résidences qui entourent ces lieux, tout le monde ne circule pas à bicyclette.
Une étude sérieuse s'impose quant au coût d'une telle opération dans une période où l'économie fait l'objet d'importantes tensions, ce n'est pas tout d'obtenir des subventions, il faudrait commencer à se concentrer sur ce qui est indispensable et utile à l'ensemble des habitants de Lacanau. Quel sera le coût des navettes « gratuites » pour les utilisateurs, mais prise en charge par qui ? Il faudrait le préciser, Je vous signale que le projet de navettes qui devaient relier Lacanau ville et Lacanau Océan n'a pas vu le jour à cause d'un coût trop élevé ! L'étude réalisée ne nous donne aucune information budgétaire.

Observation n°41

Le 23/09/2025, 19:59

Par Stéphane P.

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur,
ce projet est d'une absurdité totale privilégiant l'affluence saisonnière au détriment de l'écologie et de la qualité de vie de notre station balnéaire et du respect des habitations jouxtants ce projet.
Je prendrais pour exemple la journée du samedi 13 septembre 2025, journée du show de la patrouille de France à lacanau océan ou j'ai pu observer d'éventuels spectateurs se garer au Huga et emprunter la piste cyclable pour se rendre sur le front de mer distant d'environ 3000 mètres.
Ce constat m'amène à vous proposer de stopper ce projet pour protéger notre environnement immersif en le déportant, si nécessaire, sur la zone du Huga initialement prévu par Mr Le Maire de lacanau lors de sa campagne électorale de 2014.
Veuillez recevoir, Monsieur, mes salutations les plus respectueuses.

Observation n°42

Le 23/09/2025, 22:10

Par Hugo B.

Bonjour,
Quelques remarques concernant ce projet :
Etant très souvent sur Lacanau Océan, j 'ai pu constater qu'en pleine saison, le parking déjà existant à la Nord n'est jamais plein et pour cause, il est payant. Tout le quartier de la Gringue Nord est rempli de véhicule soit à la journée, soit pour une semaine (saisonniers …) car gratuit.
Première remarque : Que peut-on faire pour que ce parking se soit plein et remplisse enfin son rôle de parking ?
Puis, la notion de mobilité m'échappe un peu sur ce projet, une navette électrique pour transporter des personnes à la plage ? à 600m de cette même plage ?
Cette navette aurait du sens uniquement si ce parking était situé plus loin, mais là , quel est l'intérêt?

De manière plus idéaliste, il existe d'autre endroit plus approprié pour créer un tel PEM que ce bout de foret, plusieurs propositions ont été faite à ce sujet. Nous sommes quand même tous informer de l'urgence à préserver les forêts et la faune.
Cela passera par l'adoption de choix nécessaires et réalistes, ce qui ne me semble pas être le cas sur ce projet.

Observation n°43

Le 24/09/2025, 10:13

Par Association des Riverains du lac de Lacanau.

Bien que consacrée par son objet à la qualité du cadre de vie sur les bords du lac, l'ARLL (dont les membres, souvent Canaulais, résidents secondaires et seconds fréquentent quotidiennement la station océane), tient à porter les remarques suivantes sur le PEM.
Pour l'ARLL ce projet est avant tout un parking de report modal en tête de station qui propose un équipement de repli face à l'érosion de la plage centrale et à la décision de supprimer les parkings de front de mer. Les financements d'Etat pour la défense du Front de mer allant de pair avec une hypothétique stratégie de repli en arrière du trait de côte. Ce projet d'équipement s'inscrit dans une moindre mesure dans le schéma des nouvelles mobilités visant la « ville du dernier kilomètre » et la rétention des voitures du tourisme littoral à la porte est de Lacanau océan .
Les observations de l'ARLL, sans nier le besoin de places de stationnement sur la station et ses quartiers touristiques (commerces, restauration, locations, animations) vont tenir en 4 réserves.
– Le PEM porte atteinte à un espace naturel de forêt atlantique de pins maritimes et à ses sous-bois et aux habitats naturels d'espèces vivantes. (il avait été retiré de la modification 1 du PLU pour en faciliter l'adoption. Rien ne justifie de sacrifier ici un bel espace naturel, quand la densification du tissu urbanisé de Lacanau Océan s'intensifie fortement. Il est à noter qu'aucune compensation naturelle n'est explicitement proposée par ce projet. En outre la commune se retrouve devant la même problématique de dérogation environnementale (Natura 2000 en moins) que dans le cas du CMS au Moutchic.
– Ce grand parking va créer des nuisances évidentes pour trois quartiers résidentiels voisins: bruits diurnes et nocturnes, cadre de vie arboré détruit, pollution atmosphérique, insécurité probable en haute saison, risque d'incendie, camping sauvage. Le cadre de vie doit être davantage préservé tant au plan naturel que résidentiel.
– Sur l'équipement en lui-même, l'offre de places de stationnement est peu importante pour un coût élevé. Les finances publiques locales ne doivent pas être consacrées à la seule promotion du tourisme ; 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 ralentissements permanents. Le report modal touristique n'est peut-être pas probant dans ce cas de figure. Ce parking est situé à 1,3 km des plages. Les conflits de stationnement observés durant les derniers étés entre touristes et riverains des quartiers résidentiels situés près des plages, risquent augmenter.
– A l'évidence des localisations alternatives et d'autre schémas d'aménagement existent: plages nord, réduction des emprises en AOT « pérennes » sur la voie publique au centre de la station, valorisation des déplacements parallèles aux plages nord et sud par les navettes

prévues par le schéma communal des mobilités. Une dispersion de sites de haute qualité environnementale (reliés par les navettes) plus qu' une forte concentration des flux de déplacement semble possible.

Pour conclure, un meilleur équilibre entre équipements touristiques, besoins d'infrastructures, préservation des milieux naturels et qualité du cadre de la vie résidentielle pourrait certainement être proposé.

Observation n°44

Le 24/09/2025, 16:14

Par Denis C.

Qu'il y ait besoin réel de repenser la mobilité, on ne peut être que d'accord. La commune de Lacanau, Lacanau-Océan en particulier et aussi le lac qu'il ne faut pas oublier subissent chaque été une forte affluence touristique, générant des embouteillages, un stationnement anarchique et incivique, une dégradation du cadre de vie et une pollution préoccupante ; les odeurs de gaz d'échappement en plein mois d'aout ne me font pas penser à une station balnéaire. Face à ces enjeux, un PEM bien pensé pourrait fluidifier la circulation, favoriser les transports doux (navettes, vélos, covoiturage) et améliorer la qualité de vie des habitants comme des visiteurs.
Néanmoins le site proposé me semble inadapté et contestable. Le projet actuel prévoit l'implantation du PEM sur un Espace Boisé Classé (EBC), impliquant l'abattage de 130 arbres, une atteinte à la biodiversité et une artificialisation des sols contraire aux engagements climatiques. Il présente aussi des risques d'incendie accrus, des nuisances pour les riverains et une capacité de stationnement sous-dimensionnée (100 places), très éloignée des besoins estivaux. Son coût -1,5 à 1,7 M€- pour un usage saisonnier limité -30 à 50 jours me semble disproportionné ; en tant que canaulais « de la ville » j'ai un peu de mal à l'avaler quand mon assainissement ne fonctionne pas les jours de pluies intenses.

Des alternatives crédibles et moins impactantes semblent exister comme l'extension du parking Nord, déjà existant et à 400 m de la plage, pouvant accueillir certainement jusqu'à 1 000 véhicules sans nuire à l'environnement. L'Implantation au Huga, en zone déjà déboisée, près des grands axes, avec création de navettes gratuites et fréquentes -10mn- et pistes cyclables sécurisées me semble aussi un axe de réflexion.
On peut aussi optimiser des transports existants : bus, covoiturage, parkings relais ; à titre d'exemple personnel mes enfants se sont retrouvés face à un bus complet le week-end dernier.
On peut peut-être aussi envisager des solutions innovantes comme les télécabines urbaines, écologiques aussi et adaptée à un usage saisonnier ; l'investissement est élevé mais le cout de fonctionnement est entre 5 et 10 fois moindre que les navettes.
En conclusion le principe d'un PEM me semble une bonne idée mais je rejette son

implantation en zone EBC à l'endroit proposé. Des alternatives existent plus respectueuses de l'environnement, mieux dimensionnées et économiquement plus pertinentes ; celles proposées semblent avoir été insuffisamment étudiées. Je demande aux élus d'abandonner le projet actuel, de respecter les engagements écologiques et de s'engager vers un modèle de station balnéaire durable et innovant.

Observation n°45

Le 24/09/2025, 19:46

Par Philippe D.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,
Je tiens à vous faire part de notre opposition totale à ce projet, qui à nos yeux ne fait aucun sens.

Sa localisation est aberrante : elle entraîne la détérioration d'un site boisé de qualité, qui devrait être classé EBC en sa totalité, entouré de résidences pavillonnaires habitées à l'année. Ce site est par ailleurs traversé de sentiers et sert de terrain de jeux. Il participe à la « signature » de Lacanau Océan et offre la vue d'un bel espace vert a l'arrivant. De nombreux animaux y vivent, son écosystème serait détruit avec l'abattage de nombreux arbres parfois centenaires.

Par ailleurs, il serait situé après l'entrée de la ville, trop près du parking Nord, (rarement plein, même l'été) et après les deux rond-points embouteillés en saison. Il ne résoudra rien en termes de désengorgement et ne répondra donc pas à une de ses missions premières. Les places qui vont être supprimées en front de mer pourraient être aisément remplacées au Parking Nord. A ce titre il n'est d'aucun intérêt général.

D'autre part son coût est exorbitant (près de 17.000 € par place de voiture !, sur une base de 100 places).

La qualification de Pôle d'Echange Multimodal est abusive en l'absence de gare routière et de train/tram. Il s'agirait essentiellement d'un parking avec peut-être location de vélos et possibilité ultérieure de navettes pour 600 mètres ! Quelle dépense inutile !

La conclusion du cabinet ARTELIA met ce site en tête de très peu sans prendre en compte l'aspect sécurité (incendie en particulier) et il est permis d'imaginer un biais (même inconscient !) qui lui a fait classer le site dit de référence à la première place, selon les vœux de Monsieur le Maire!
Il nous semble évident que l'intérêt général demande une prise en compte du désengorgement des deux ronds-points, une vision 'un vrai Pôle d'Échange Multi-modal, avec un vrai parking de 300 ou 400 places, une gare routière et la prise en compte d'une éventuelle gare Train/Tram. Le Huga Nord + Sud (ou même un lieu plus en amont) serait

infiniment plus judicieux.
Ce serait un gâchis financier et écologique de détruire ce site, d'en abattre ses arbres pour dans un deuxième temps créer un deuxième PEM à l'Est !

En conclusion, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nous vous demandons de bien vouloir émettre un avis défavorable à la modification du PLU.

Cordialement,

Observation n°46

Le 24/09/2025, 23:36

Par Association des Riverains du lac de Lacanau.

Aux réserves précédentes exprimées, l'ARLL souhaite ajouter cette remarque conclusive quant à la pertinence du PEM sur ce site particulier: dans ce projet, il y a une incohérence qui consiste à supprimer des places de stationnement pour sur les voies publiques déjà artificialisées du centre de la station, pour en recréer dans un espace forestier classé.

Observations enregistrées sur le registre Lacanau Océan (salle Lescoure)

Observation n°47

Le 27/08/2025

Par Mme E.

Ne souhaite pas voir aboutir ce projet.

Observation n°48

Le 27/08/2025

Par Mme et M. V.

Ne souhaitent pas voir aboutir ce projet

Observation n°49

Le 27/08/2025

Par Marthe R., Martine R. et Marie Christine D.

Ne souhaitent pas voir aboutir ce projet

Observation n°50

Le 27/08/2025

Par M. et Mme Frédéric H

Ne souhaitent pas voir aboutir ce projet

Observation n°51

Le 17/09/2025

Par Mme Natacha B.

Ne souhaite pas voir aboutir ce projet.