

Répondant à l'invitation
de la commune à
communiquer nos attentes
pour la réalisation du
projet de révision du PLU,
le CODEPPI a rédigé ce
document et l'a adressé
sur le site indiqué par la
commune, à l'attention de
Monsieur le Maire et son

PROPOSITIONS POUR L'ELABORATION DU NOUVEAU PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.) DE LEGE CAP FERRET

CODEPPI/GB



Répondant à l'invitation de la commune à communiquer nos attentes pour la réalisation du projet de révision du PLU, le CODEPPI a rédigé ce document et l'a adressé sur le site indiqué par la commune, a l'attention de Monsieur le Maire et son adjoint à l'Urbanisme le 30 août 2023

I. PROLOGUE A LA PRESENTATIONS DE NOS ATTENTES

Le P.L.U. en cours a été validé et publié le 19 juillet 2019.

Il a fait l'objet de plusieurs recours.

La mise en révision du P.L.U. a été prescrite par délibération du Conseil Municipal en date du 26 septembre 2019. Il était précisé qu'elle serait mise en œuvre par la nouvelle municipalité issue des élections de mars 2020.

La Municipalité avait l'opportunité de procéder à une mise à jour du P.L.U. limité à l'objectif de construction de logements sociaux dès 2019. Le CODEPPI a appuyé à plusieurs reprises cette option.

Il n'en a rien été. La municipalité a attendu que l'ensemble des recours soient purgés, ce qui fut fait au dernier trimestre 2022.

A cette date, l'avancement des travaux du SCOT du SYBARVAL a créé une nouvelle séquence de temporisation liée à l'articulation des orientations du SCOT avec la demande de modification du PLU en cours.

La révision du P.L.U. constitue pour la collectivité une opportunité de poursuivre la réflexion sur son développement à moyen terme afin d'assurer un urbanisme maîtrisé et permettra également d'y intégrer le plus en amont possible les enjeux du développement durable, conformément aux principes fondamentaux énoncés par les articles L.101-1, et L.101-2 du code de l'urbanisme.

Dans ce contexte, les axes principaux de la révision précisés par le conseil municipal étaient les suivants (délibération du Conseil Municipal en date du 26 septembre 2019) :

- a. Déployer une politique de l'habitat qui réponde aux enjeux actuels et à venir de la commune.
- b. Assurer les conditions d'un développement économique pérenne.
- c. Poursuivre la préservation et la mise en valeur du patrimoine environnemental, paysager et architectural
- d. Intégrer les évolutions règlementaires et les risques naturels

Le CODEPPI suggère, en préalable à toute autre expression de nos attentes, de revoir l'ordre des priorités compte tenu

- 
- de la conjonction du risque de retrait du trait de côte dans le PPRL en cours de modification
 - et d'autre part la priorité accordée à la prévention et la lutte contre les incendies de forêt.

Cette réserve forte exprimée par le CODEPPI est conforme à son analyse constructive et critique du projet de SCOT proposé en mai 2023, constitutif du document adressé par la CEBA (Coordination

Environnementale du Bassin d'Arcachon) et adressé le 26 août 2022 au SYBARVAL conformément à sa demande.

Ces priorités, de rang 1, pourraient s'intituler : « **PROTEGER LES HABITANTS DES RISQUES POUR UN TERRITOIRE VIVANT ET DYNAMIQUE** » et comporterait



- la mise en perspective 2040 et 2100, voire 2120, de l'adoption et de la mise en œuvre d'une réorganisation spatiale. (Ce qui veut dire détruire ce qui existe sur les littoraux menacés, et les réinstaller en rétro littoral. Pour ensuite laisser la mer entrer dans les terres de manière contrôlée, afin de soulager la pression sur la côte.)



- Dans l'objectif relativement court terme de la validité d'un PLU validé (6 ans) il s'agit d'anticiper la réduction des droits de construction des zonages concernés et impactés par un risque de submersion et le souci d'identifier dès à présent des solutions foncières proches du littoral pour réinstaller les activités et les logements que l'on aura fait reculer.



- Mais aussi en plaçant la gestion des risques et la valorisation des atouts patrimoniaux comme enjeux prioritaires d'assurer la pérennisation des activités et la protection des habitants (autant que faire se peut) et d'utiliser tous les potentiels, le développement d'un niveau de service associé au développement démographique, l'accueil de nouveaux actifs, le renforcement du tissu économique local et la lutte contre la précarité.

Par souci de clarté, cette recommandation est la conséquence de bon sens de la prise en considération des effets les plus explorés et validés à ce jour du Réchauffement Climatique.



La prise en compte de telles prescriptions dans des SCOTs et PLUs consultés et datant de fin 2022 au printemps 2023 nous encourage à attirer l'attention de la municipalité sur le fait de **ne pas considérer des travaux sur les effets du réchauffement climatique sur la submersion du foncier et du bâti à 80 ou 100 ans comme une éternité, mais comme un acte de transparence et de sincérité des travaux en cours de finalisation dans la révision du PPRL de Lege Cap Ferret.**

Notre base de travail principal a été constituée de :

- celle de l'ensemble des documents constitutifs du P.L.U. validé le 19 juillet 2019
- celle des recommandations de la note de cadrage de la Préfète de Gironde destinée au SYBARVAL en date du 23 juillet 2019 pour élaboration du SCOT
- celle des prescriptions des travaux en cours de la CNTC Commission Nationale du Trait de Côte,
- celle des orientations actées du PPRL en cours de révision pour la commune
- celle du projet de SCOT du SYBARVAL, voté par le conseil communautaire en mai 2023
- celle de l'ensemble des documents programmatiques englobant le territoire du SYBARVAL ayant contribué à la validation du P.L.U. en juillet 2019 et au projet de SCOT communiqué en mai 2023
- celle du cadre de référence légal et réglementaire



Sauf erreur de notre part, nous n'avons pas eu connaissance de précisions relatives à la procédure engagée qui doit définir la prescription souhaitée : **révision générale, révision allégée, modification ou modification simplifiée.** Dans le silence de la procédure prévue, nous optons pour une **révision générale.**

II. ATTENTES RELATIVES A L'EFFICACITE DES PROCESSUS DEFINIS PAR LE PLU

(Attentes recueillies par le C.O.D.E.P.P.I. au fil du temps depuis septembre 2019)

A. SUR LE BESOIN DE COMPRENDRE LES CADRES REGLEMENTAIRES ET LEGAUX.

L'équation zonage-emprise au sol-surface de plancher. Les conditions particulières (garages, abris, auvents, piscines etc...). **Les documents programmatiques soulèvent toujours le besoin de compréhension le plus efficace possible.**

Ces attentes sont légitimes. Peut-on envisager une annexe lexicale éclairant les mots clés ?

Les éléments qui suivent illustrent le sujet.

a. Dans le cadre de la Loi Alur :

- Où trouver le coefficient d'emprise au sol ?
- Quelle surface peut-on construire sur un terrain ?
- Emprise au sol et piscine ?
- Emprise au sol et terrasse ?
- Emprise au sol et escalier ?
- Emprise au sol et surface de plancher : quelle différence ?
- Emprise au sol et pergola ?

b. Dans le cadre du zonage et de la surface de plancher eu sol

- Qu'est-ce que la surface de plancher d'une construction ?
- Comment calculer la surface de plancher ?
- Quelle différence entre surface de plancher et surface taxable ?
- Le garage compte-t-il dans la surface de plancher ?
- L'abri de jardin compte-t-il dans la surface de plancher ?

B. SUR LES AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE

- a. La commune à ce jour n'a pas souhaité déléguer cette compétence à la C.O.B.A.N. Devant le nombre de permis déclarés « régularisables » après qu'il a été constaté des pratiques volontairement obscures ou délibérément non conformes, la question de remettre en cause cette orientation reste posée.

Une distanciation entre administrés et autorités en charge de la procédure d'instruction permettrait sans doute de mieux respecter l'intérêt général.

- b. Quel processus détaillé existe entre l'instruction locale et le contrôle exercé par les services de l'État ? Nous n'avons à connaître, que des divergences entre Etat et Commune sur des dossiers ou les recours sont épuisés, et où l'exécution des décisions judiciaires peinent à être prises.

Nous souhaitons une application simple et claire des décisions de justice, sans exception. Nous demandons que le PLU explicite la position de la municipalité sur ce point

- c. Le principe de précaution existe en matière d'instruction des autorisations de construire : c'est **la pratique du sursis à statuer**. Les décennies à l'horizon 2040 et plus sont marquées par des périodes de mutation, de transition. **Le recours du sursis à statuer est là pour geler une situation et approfondir la mesure du risque d'accorder une autorisation de construire dans un contexte, par exemple, de contraintes géophysiques prédictibles.**

Nous souhaitons que le PLU précise la part qu'il donnera à l'utilisation de cet outil légal.

C. SUR LE CONTROLE A POSTERIORI DES AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE :

Nous avons accueilli favorablement l'inflexion intervenue dès 2020 en matière de contrôle des autorisations de construire, de procédures de publicité, des procédures de contrôle de la conformité.

Nous avons signalé et demandé à **disposer de données synthétiques et à fréquence régulière** sur le sujet. **Nous renouvelons cette demande**

Cependant ce ressenti positif a été altéré par des situations, des dossiers dans lesquels on a retrouvé **une propension à rechercher outre mesure la régularisation des autorisations accordées. C'est d'autant plus choquant, quand, situation aggravante, le demandeur concerné est un professionnel de l'immobilier. Nous rappelons que le « permis modificatif », est une réponse molle au respect de la législation en régularisant un peu trop facilement des comportements de type « pas vu, pas pris ».**

Nous sommes restés plus attentifs aux cas signalés par le monde associatif **ce qui nous amène à nous interroger, faute de bilan, de données chiffrées publiques, sur l'efficacité du dispositif de contrôle confié à une police municipale, formée et renforcée en effectif.**



Dans le silence de la municipalité, nous attendons du PLU modificatif des objectifs plus ambitieux en matière de contrôle des autorisations, des chantiers en cours, des conformités en fin de travaux.

D. SUR LA DIFFICULTE A FAIRE RESPECTER LES PRESCRIPTION DU PLU SUR LES CLOTURES

Le non-respect historique des dispositions règlementaires (incluses dans le POS puis dans le PLU) relatives aux clôtures de propriété à respecter sur le territoire : nature des composants, dimensions, etc...

Régulièrement des observateurs font remarquer que toute autorisation de construire comporte l'obligation de respecter ces spécifications.

De fait professionnels et usagers font ce que bon leur semble.

De temps en temps la municipalité sur réagit devant une mobilisation, un article de presse etc... Quelle stratégie adopter sur ces comportements ? Si une inflexion a eu lieu dans ce sens, elle ne se traduit pas, sur le terrain, par une démonstration de mise en œuvre. Tout ou presque tout reste à faire.



Nous attendons de ce PLU qu'il réaffirme le respect des dispositions complémentaires et affiche une détermination dans le niveau des sanctions.

E. SUR LA DIFFICULTE A FAIRE RESPECTER LES PRESCRIPTION DU PLU SUR LA CHARTE PAYSAGERE

Nous formulons les mêmes attentes que sur les clôtures

Le PLU est le document de référence pour obtenir des prescriptions qui sauvegardent et respectent le paysage de la commune.

Cet objectif n'est pas cosmétique. Il est tout aussi important que les autres

Que ce soit le respect des règles en matière de demande préalable à l'abattage d'arbres, les obligations de remplacement ou de plantation d'arbres en relation avec la surface de terrain hors bâti, le choix des espèces ...

Devant le cycle naturel de renouvellement d'un couvert végétal (entre 10 et 30 ans) , devant le réchauffement climatique, les épisodes de canicule, le besoin de maintenir un couvert végétal atténuateur de la réfraction solaire, l'ensemble de ces dispositions deviennent incontournables pour le bien vivre dans notre commune.

Nos attentes tiennent compte du besoin d'accompagner les changements de comportements des propriétaires de la commune définis par les politiques publiques

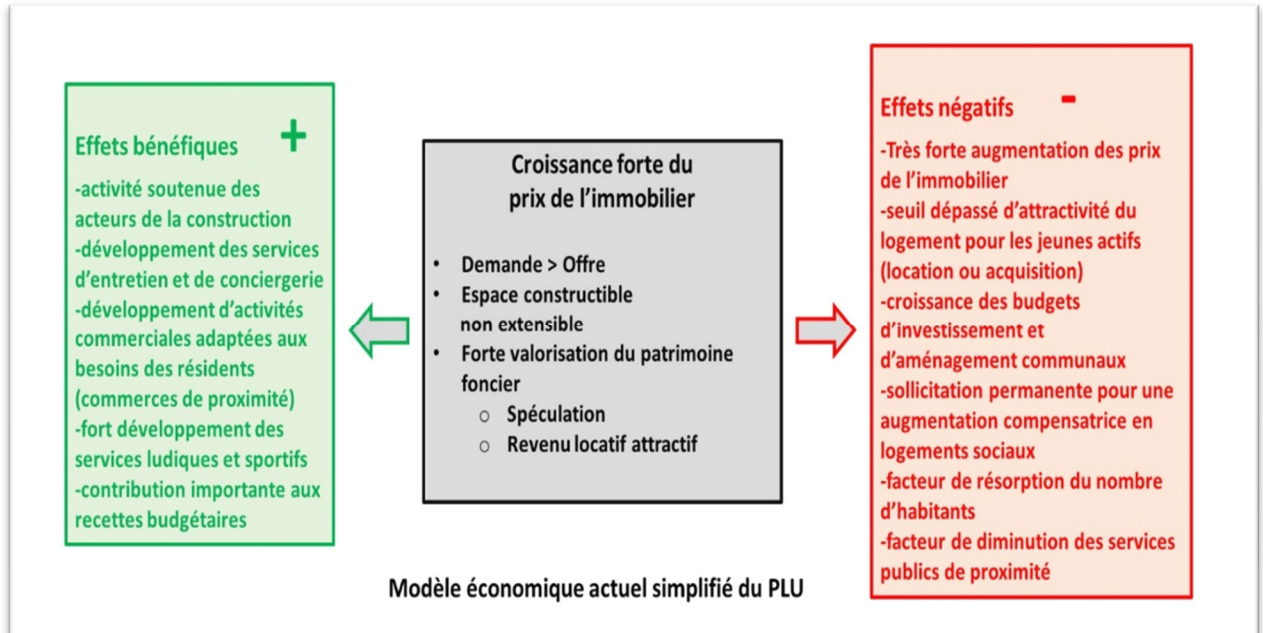
En matière de communication, efficace et récurrente, nous attendons du PLU qu'il instaure sur ces sujets l'obligation de campagnes d'information par affichage public ainsi qu'un relais dans le magazine d'information municipal.

F. UN CONSTAT : UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT URBAIN SOUS INFLUENCE

Depuis les années 1930 l'activité immobilière constitue le moteur économique du territoire de la Presqu'île.

Malgré les alarmes toujours plus fortes sur le changement climatique, l'effondrement de la biodiversité, la fragilisation des écosystèmes, le déséquilibre croissant entre ratio Résidents/Habitants, l'impact de plus en plus difficile à tolérer en « haute saison », les décideurs, élus, entrepreneurs, ne voient pas d'alternative que de continuer de bâtir.

Construire... cette habitude, cette conviction, ce dogme sont bien ancrés et caractérisent une vision de la gestion de la chose publique, au-delà d'orientations louables mais insuffisantes pour asseoir une autre vision du développement durable de ce territoire.



De POS en P.L.U., les plans d'urbanismes de notre commune se traduisent toujours par l'urbanisation de nouvelles zones et le développement conçu dans sa seule acception économique – plus ou moins fallacieuse, à l'image des autres communes du Bassin d'Arcachon.

Les travaux du SCOT en cours, intègrent **une nouvelle dynamique basée sur une réduction drastique de l'artificialisation du foncier**. Les réponses en termes de surfaces à densifier ou de surfaces en

extension destinées aux logements sont des logiques théoriques à l'échelle du SYBARVAL qui nécessitent l'adoption d'une **échelle de priorité pour la décennie à venir sur la commune de LCF.**



Nous suggérons 80% pour les projets en densification et 20% pour les projets en extension.

Notre commune devrait afficher dans les spécifications du PADD du PLU, en reprenant les données proposées par le projet de SCOT un modèle d'application explicite pour les administrés.



Priorité à la stabilisation puis à l'inflexion du modèle tendanciel (2/3 habitat résidentiel, 1/3 habitat principal)

Admettre et afficher un taux négatif du solde net de la population depuis plus de 10 ans (Naissances + nouveaux arrivants – Décès – Départs volontaires), compensé par la transformation de Résidents secondaires en habitants sédentaires pour pouvoir afficher un taux moyen de croissance de 1,8% de la population, c'est ignorer les effets négatifs à moyen et long terme que nous subissons

Malheureusement ce calcul de population masque :

- un **accroissement du vieillissement de la population résidente avec une part croissante d'inactifs de plus de 65 ans dans la commune**
- **de plus en plus de difficulté à ce que cette commune devienne attractive pour de ménages actifs (jeunes ou moins jeunes) compte tenu de l'inflation du marché immobilier.**
- On est dans la logique habituelle de développer un urbanisme favorisant l'équation propre à ce territoire : une population d'habitants qui vieillit et croit par transformation marginale de la part de résidents devenus inactifs, **une population d'actifs qui vit et consomme de plus en plus dans des communes limitrophes moins sujettes à l'inflation du coût de l'immobilier, et finalement on accroit la part de logements pour résidents, alimentant un marché de l'immobilier inflationniste**



D'où la nécessité d'une priorité du foncier constructible destiné à la création de logements sociaux. Les chiffres retenus dans le projet de SCOT pour notre commune ne témoignent pas d'une volonté de changer la donne (création de 250 logements sociaux sur la décennie à venir, c'est-à-dire un projet du même ordre que les vingt ans de la mandature précédente)

III. ATTENTES RELATIVES A DES POINTS SPECIFIQUES DU PADD du PLU

A. HIERARCHIE DES NORMES ET PROTECTION DES HABITANTS DES RISQUES POUR UN TERRITOIRE VIVANT ET DYNAMIQUE

- a. **Avant toute chose et pour mieux comprendre les points qui suivent nous rappelons un principe, inscrit dans les lois, la « hiérarchie des normes »**
(Rappel :La hiérarchie des normes est un classement hiérarchisé de l'ensemble des normes qui composent le système juridique d'un Etat de droit pour en garantir la cohérence et la rigueur. Elle est fondée sur le principe qu'une norme doit respecter celle du niveau supérieur et la mettre en œuvre en la détaillant. Dans un conflit de normes, elle permet de faire prévaloir la norme de niveau supérieur sur la norme qui lui est subordonnée. Ainsi, une décision administrative doit respecter les lois, les traités internationaux et la Constitution.)

Concrètement, dans le mille feuilles SCOT (l'Enquête Publique va démarrer dans le jours qui viennent) PLU (révision en cours) et ADS (en cours), **peut-on ignorer à ce point l'impact du**

Réchauffement climatique sur notre territoire sans commencer à tenir compte de l'impact sur le foncier (rétrécissement progressif du territoire par la submersion sur nos 100 kms de littoral) ou du risque majeur et permanent d'un incendie majeur du massif forestier qui constitue 75 % du territoire de la commune) ?

- b. **La principale incohérence du projet de SCOT 2023, et donc du projet de révision du PLU , serait d'échafauder des hypothèses avec méthodes et arguments en auscultant sous toutes ses coutures le territoire, sans jamais intégrer que celui-ci est déjà différent de celui qu'ils ont mis sous microscope.**

En effet, les travaux du GIEC à la base des politiques publiques sur le Réchauffement Climatique et ses conséquences, et les travaux accélérés en cours pour intégrer dans le PPRL des communes concernées par le retrait du trait de côte, les prévisions 2040 et 2120 pour être précis ne sont pas prises en compte.

Or la décision de choisir le scénario SSP 5-8.5, soit l'élévation en degrés Celsius suivante : Court terme (2021-2040) 1,6 °C, Moyen terme (2041-2060) 2,4 °C, Long terme (2081-2120) 4,4 °C, le scénario le pire, qualifié « d'échec des politiques publiques », avec l'aval de l'État et du BRGM, se traduirait par une élévation du niveau des océans de 86 centimètres à l'horizon 2120.

La cartographie illustrant cette hypothèse sur le territoire de LCF et les projections accessibles en attendant les travaux que les autres PPRL, sur le site de Climate Central , montrent clairement un rétrécissement notoire du territoire à l'échéance 2040 et 2120.

- c. **De plus, l'Enquête Publique du SCOT prévue dans quelques mois et celle du PLU modifié vont percuter les travaux parlementaires planifiés pour revoir la loi Climat et Résilience sur l'aspect "politique financière de l'Etat" -cf agenda parlementaire et déclarations du CNTC, Conseil National du Trait de Côte**

Le bon sens voudrait que dans le calcul des indicateurs chiffrés en hectares il soit tenu compte soit du « sursis à statuer » sur les parties impactées par la submersion soit des traductions par degré de risque TRES FORT, FORT, FAIBLE

Pour illustrer notre propos, parmi les projets cités avec des implantations à risque fort dès 2040 pour LCF, deux projets sont impactés, sans compter les zones de bâtis sur la commune.

- la création d'un parc photovoltaïque sur la décharge de Lège (4,2 ha)
- partie du déploiement de la plaine des sports à Claouey (La Pignada)

Peut-on retenir des indicateurs chiffrés en hectares, sans tenir compte d'un gel de plusieurs dizaines d'hectares ou faut-il dès à présent, par principe de précaution, les intégrer d'hectares au titre du principe de précaution ?

Nous entendons que la municipalité y travaille et dans le temps d'un projet de PADD du PLU révisé, elle précise les lignes principales qui vont concourir à l'élaboration progressive de la stratégie de gestion du trait de côte.

A ce sujet nous saisissons le maire ces jours-ci de la nécessité de convoquer une réunion du Comité de Suivi de la Gestion Intégrée du Trait de Côte dont les dernières réunions datent de 2017 et 2019

Notre propos est clair

- de tels niveaux appliqués à notre territoire entraîneraient des conséquences fortes en termes d'inondation et risques de submersion. Les simulations sur carte montrent que,

contrairement à la Stratégie actuelle qui ne vise que la zone de Bélisaire à l'Horizon, en passant par la pointe, c'est l'intégralité du territoire communal qu'il y a lieu de prendre en compte.

- Ainsi ce ne peut être telle ou telle catégorie d'habitats, telle portion de territoire qui doivent s'adapter mais bien **l'ensemble de notre commune, la totalité de ses habitants, résidents permanents comme estivants, qui sera à terme impactée.**

Compte tenu de la lourdeur des dispositifs, l'adaptation commence maintenant.

En rappelant ci-dessous le programme des travaux en cours du CNTC (Conseil National du Trait de Côte) nous affinons notre attente de l'incidence du risque majeur de submersion et nos premières attentes dans le PADD du PLU révisé. Nous citons :

Jusqu'alors la stratégie consistait à repousser l'eau grâce à différents ouvrages comme des digues ou des épis maritimes. On sait aujourd'hui qu'on ne construira pas le mur de l'Atlantique. Puisque la montée de la mer et l'érosion côtière sont inévitables ; il faut apprendre à vivre avec elles. La nouvelle stratégie nationale consiste à s'adapter) en alliant protection et relocalisation.

Dans un premier temps, même si ce n'est pas la solution à long terme, il faudra construire de nouveaux ouvrages de protection ou consolider les anciens pour nous laisser le temps de« délocaliser» les zones menacées. Dans certains cas, cela pourra prendre des décennies, mais l'échelle de temps dépendra de l'urgence de chaque situation.

Relocaliser, cela veut dire détruire ce qui existe sur les littoraux menacés, et le réinstaller en rétro littoral. Pour ensuite laisser la mer entrer dans les terres de manière contrôlée, afin de soulager la pression sur la côte. La difficulté sera de trouver du foncier proche du littoral pour réinstaller les activités et les logements que l'on aura fait reculer.

Dans les zones rouges, les constructions seront gelées. Dans d'autres zones, oranges, on pourrait avoir de la construction démontable, qui permettrait de s'adapter rapidement sans geler l'activité économique. (source site gouvernemental)

Le CODEPPI précise que le paradigme souvent répété par notre municipalité sur le fait que notre commune constitue un cas particulier puisque nous n'avons pas de solutions de recul. Rien dans la loi ne stipule qu'il faille proposer à terme à certains habitants une solution dans l'axe de recul par exemple. D'autre part, les solutions seront certainement à trouver (principe de la hiérarchie des normes) dans l'intercommunalité (COBAN) ou le Territoire du SYBARVAL (attendre la fin des travaux parlementaires)

- d. Le précédent SCOT, judiciairement annulé, prenait grand soin de rappeler pour chaque commune la prescription de l'État d'avoir à élaborer un Plan de Prévention du Risque d'Incendie de Forêt (PPRIF prescrits ci-après) ; or seules trois communes sur les dix situées en zone littorale du Bassin, ont bien voulu s'exécuter.

Rappel : prescrit en 2004 le préfet de l'époque expliquait à propos de Lege Cap Ferret :

« Attendu la nécessité de délimiter sur le territoire de la commune de Lège – Cap Ferret, les zones sur lesquelles l'occupation et l'utilisation des sols doivent être contrôlées en raison de l'extension croissante des droits à construire et à exploiter, de l'aggravation des risques de forêts et des menaces accrues d'atteintes à l'environnement du fait des incendies. »

Ces motifs ne sauraient être contestés par l'État compte tenu de la non-prise en considération du risque incendie, et pour cause, dans les documents d'urbanisme, de l'augmentation

corrélative des constructions autorisées par la commune depuis 2004, de la hausse de la fréquentation, en particulier estivale, et donc des risques associés.

En 19 ans, ni le POS ni le PLU de 2019 n'ont pu bénéficier des prescriptions d'un PPRIF validé et publié.

Il a fallu attendre le drame des incendies de 2022 pour voir un regain d'activité pour « faire quelque chose. On a entendu en conseil municipal des expressions tous bords évoquant l'insignifiance des PPRIF.

Et pourtant La circulaire NOR : IOME2308325J du 4 mai 2023 dispose :

Afin d'accompagner les communes pour une meilleure prise en compte du risque incendie dans leur politique d'aménagement et d'urbanisme, une carte des zones à forte sensibilité aux feux de forêts et de végétation vous sera transmise avant l'été, accompagnée d'un kit technique. Ce kit vous permettra de porter le danger à la connaissance des maires et EPCI compétents en matière d'urbanisme, pour la bonne prise en compte du danger dans les documents d'urbanisme. Cette nouvelle cartographie vise aussi à vous permettre de prioriser l'élaboration des plans de prévention des risques d'incendies de forêts (PPRif) à réaliser dans votre département.

En été, les campings peuvent constituer des enjeux très vulnérables aux incendies. Nous vous demandons de diffuser et faire connaître auprès de la profession le guide technique sur la sécurité des terrains de camping qui vient d'être mis à jour par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, en liaison avec le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer, la Fédération nationale des activités de plein air et France Gaz Liquide. Ce guide est accessible en ligne sur le site internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Vos services pourront aussi s'appuyer sur ce guide dans le cadre de l'organisation des sous-commissions départementales pour la sécurité des terrains de camping et de stationnement de caravanes.

Dans ce contexte de résistance générale des collectivités sous la pression de certains opérateurs, la CEBA, soutenue par le CODEPPI a décidé de s'en remettre à Justice, ce qui fut fait AVANT les incendies de juillet 2022.

Ainsi, le Juge administratif a enjoint au Préfet et à la Commune de Lège-Cap Ferret d'avoir à établir sans délais un PPRIF dans le délai de 6 mois, soit avec 19 ans de retard... (TA Bordeaux 4 mai 2023 : Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon n°2102879)

C'est ce que le CODEPPI attend sans espérer autre chose que du déni ou de l'indifférence hautaine.

Les dramatiques incendies de forêts de 2022 ont montré combien certaines carences ont pu avoir des conséquences catastrophiques.

A l'aune de ce qui s'est passé à Landiras, à La Teste et ailleurs, il apparaît clairement que le dérèglement climatique et la sécheresse de l'air et des sols qui en découle ne peuvent plus être ignorés, et que les PPRIF doivent être prescrits d'urgence dans le but d'aboutir à des mesures concrètes rapides.

Pourtant, le porter à connaissance de l'État portant sur le SCOT (p54) ne mentionne nullement la nécessité de PPRIF, et se borne à rappeler les règles du débroussaillage et à renvoyer aux PLU...

Il n'est pas pertinent de laisser aux seuls élus la double charge de rédiger SCOT et PLU, alors que l'on sait que sans la main ferme des services de l'État, l'influence de certains opérateurs économiques aura raison de l'application de textes qui garantissent la sécurité des biens et des personnes, outre une suffisante sécurité juridique.

Dans les circonstances actuelles, omettre la généralisation des PPRIF ne saurait être admis.

Les carences fautives donneront lieu à des actions en responsabilité.

Les PPRIF constituent des servitudes d'utilité publique qui ont une incidence directe sur la cohérence du document d'urbanisme servant de référence à l'élaboration des PLU et organisant les conditions d'éventuels étalements urbains.

Nos attentes ne peuvent être plus explicites. Elles ne sont teintées d'aucune pratique d'un acharnement normatif mais d'une conscience de l'intérêt général qui semble déserté les instances de discussions, de débats contradictoires, de travaux ayant pour but d'aller à l'essentiel, le plus vite possible, pour éviter de tourner en rond.

B. SUR LES ELEMENTS RELATIFS A L'ASSAINISSEMENT ET A L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Ils ne démontrent pas la capacité des infrastructures existantes à défier la fréquentation usuelle dopée par un sur tourisme (pointes à 140 000 usagers certains jours.)

- a. **Sur le réseau unique pour eaux usées, eaux noires et eaux de ruissellement en milieu urbain,** la capacité technique et financière à augmenter les stations de relevage aux points névralgiques ne rassure pas sur les incidents des dix dernières années tendant à illustrer la vétusté et le renouvellement nécessaire de certaines sections, les incidents de saturation auxquels sont sensibles les communes les plus distantes comme LCF.

Ces cinq dernières années nous avons connu des incidents graves sur la capacité du réseau d'assainissement (Claouey, Le Four, Le Canon)

Est-ce que le réseau actuel dans sa conception permet de développer un maillage sécuritaire ? Nous n'avons pas de démonstration mais des déclarations d'intention

- b. **Sur les besoins en eau potable et la gestion de la ressource.** le document n'illustre pas assez les préoccupations levées par l'agence de bassin Adour Garonne concernant les prélèvements et la recommandation de **sobriété dans la consommation** qu'il convient d'intégrer dans les études prospectives. Le rappel des engagements concernant la priorité de l'éradication des fuites de réseau et une tarification différenciée par les usages (exemple des impact liés à la multiplications des piscines)

A nos yeux le PLU devrait intégrer les éléments du plan gouvernemental pour économiser l'eau. Si le chiffre moyen en France ramené à 149 l/an de consommation, chiffre en baisse de 12% sur la période 2004-2020, il convient d'inscrire une volonté, une ambition, de réduire ce chiffre par une modification progressive et constante des comportements.

Concrètement en partant du chiffre global des prélèvements destinés à l'eau potable, en % des prélèvements totaux du territoire, nous pourrions voire apparaître une stratégie pour une gestion sobre de la ressource. (Pour une croissance de x% de la population à l'horizon 2040 (T%-2040), le montant des prélèvements en eau potable seraient stabilisés à T-10%-2040) par exemple, 10% étant retenu pour la France Métropolitaine dans le plan eau gouvernemental)

C. SUR L'ENGAGEMENT DE LA COMMUNE DANS LE PROJET ALIMENTAIRE DU PAYS BARVAL

Le comité de développement des 17 communes et les 3 intercommunalités (COBAS, COBAN et Val de l'Eyre) du Pays BARVAL ont lancé, en 2021, un Projet Alimentaire Territorial (P.A.T) dont l'objectif est de réunir tous les acteurs du système alimentaire local pour travailler ensemble à

la relocalisation des filières agricoles et alimentaires. Le PAT du Pays BARVAL est officiellement reconnu par le ministère de l'Agriculture et sa mise en œuvre dès 2023 bénéficiera de financements publics)



Dans une commune comme LCF ou l'activité agricole terrienne est proche de zéro, il convient de préciser l'engagement de la commune qui devra renaturer des surfaces de terre agricoles et ne pas justifier au titre d'activités agricoles en circuit court les initiatives couronnées de succès pour des exemples d'économie circulaire avec l'exploitation et la transformation de produits de la mer
Nous attendons que le PADD du PLU reprenne cet engagement

D. SUR L'IMPACT D'UN MARCHÉ DU FONCIER A LA FOIS EXPONENTIEL ET SPECULATIF

Le SCOT présenté est empreint d'une logique de développement démographique résumée à l'attractivité des zones littorales en France et à une logique de développement économique corrélé aux hypothèses de croissance de la population.

Or ce qui caractérise la conjonction de ces deux mécanismes est l'impact sur le coût du foncier qui suit une courbe exponentielle liée à un marché dynamique et de plus en plus spéculatif. Il représente un frein aux politiques volontaristes de création de logements destinés aux actifs du territoire.

Ces réalités ne doivent pas être estompées dans le PADD qui doit aborder par l'illustration des mesures pour maîtriser un tant soit peu la force du marché du foncier.

Les réponses en termes de surfaces à densifier ou de surfaces en extension destinées aux logements sont des logiques théoriques qui nécessitent une expression des moyens à disposition des acteurs territoriaux.

Nos observations et le travail récent d'adhérents qui consultent régulièrement la base de données data.gouv illustrent l'accélération d'une pratique de la division parcellaire, véritable instrument de financiarisation des projets par les acquéreurs de biens :



- **Achat au prix du marché d'un bien dans le seul objectif de libérer un foncier divisible, partie pour la réalisation d'un projet, partie remise sur le marché par division parcellaire pour le financement de ce projet**
- **L'observation des transactions d'origine et de destination dans un délai de 9 mois à 18 mois illustre un phénomène spéculatif et inflationniste**

Les cabinets juridiques spécialisés notent que :

- La législation favorise la division de parcelle afin de contenir l'étalement urbain. La loi Alur notamment, promulguée le 27 mars 2014, a supprimé dans la majorité des communes le coefficient d'occupation des sols (COS). Cela a ainsi fait sauter la limitation du nombre de m² sur une propriété foncière ainsi que l'exigence d'une surface minimale pour construire dans les communes couvertes par un plan local d'urbanisme (PLU). La constructibilité des terrains s'est par conséquent fortement améliorée.
- La densification urbaine est, pour les communes, synonyme de rentrées fiscales supplémentaires. A l'heure de la rigueur budgétaire, **les mairies y voient l'opportunité de nouvelles recettes. Elles font preuve, pour la plupart, d'une certaine « bienveillance » à l'égard des opérations de division parcellaire.**
- Ce type **d'opérations est prisé par les Marchands de biens** car elles sont de courte durée (1 an entre l'achat et la revente) et sans risque technique véritable dans la mesure où il n'y a pas de construction (revente de bâti ou terrains à bâtir). Les acquéreurs de ces lots à bâtir achètent généralement avec une condition suspensive d'obtention de permis ce qui peut allonger

considérablement les délais de revente. Pour se prémunir de cela, certains marchands n'hésitent pas à **proposer aux acheteurs un package terrain + permis de construire qu'ils ont préalablement déposé et obtenu.**

Devant un constat aussi limpide nous attendons de ce projet de PLU qu'il intègre la prégnance de cette pratique dans le phénomène de l'inflation du prix de l'immobilier sur la commune, et qu'il mentionne :

→ -l'attention particulière que la municipalité accordera à ces demandes d'autorisation
-le fait qu'elle exigera de ne se prononcer que sur la base de la connaissance d'un projet de construction conforme au PLU. Dans la autres cas un sursis à statuer pourrait être préféré

→ Là encore cette pratique subie plutôt que maîtrisée doit être appréhendée au niveau le plus haut de la hiérarchie des normes, en l'occurrence le SCOT du SYBARVAL. S'il s'avère que le cadre légal comporte une faille qui vient contrarier le respect des objectifs fixés par les politiques publiques il convient de rechercher, par la voie législative et les élus locaux (députés, sénateurs) des réponses à ce phénomène

E. SUR L'IMPORTANCE DES ZONES DE STATIONNEMENT ET D'ÉCHANGES DANS LES CINQ POLES DE PROXIMITE ET D'ÉCHANGES.

→ Le phénomène de réduction du « tout voiture » dans les mobilités en général, de sa substitution par les mobilités douces et les transports publics nécessitent le **développement de stationnement des véhicules** dont on veut neutraliser une part importante de leur utilisation.

Nous devrions dans l'analyse des usages, retrouver ces indicateurs, véritables **catalyseurs** de la réussite des politiques publiques en matière de transition énergétique, afin de réduire l'usage des motorisations thermiques ?

- Cela est d'autant plus vrai pour la commune que sur les voies principales de circulation le **stationnement sur le trottoir rend dangereux la mobilité des piétons** (obligés de marcher sur la voie elle-même, quelque fois en poussant une voiture d'enfants)
- Et, qu'à ce jour, **aucun rappel des règles n'a été entrepris, qui obligent les riverains propriétaires à stationner dans leur propriété conformément aux autorisations de construire délivrées qui déterminent le nombre de places de stationnement dans la propriété**
- Que la **zone d'achalandage des commerces répartie sur ces voies ou en proximité immédiate est valorisée indirectement par cet usage aux impacts négatifs.**
- Comment peut-on dans ces conditions accompagner la transition énergétique de la thermique à l'électrique par la substitution de mobilités douces au « tout voiture », ou de l'usage des transports publics qui nécessitent des zones d'échanges ?
- Nous attendons que le PLU préfigure dans sa durée la réalisation :
 - des **parkings d'échanges** dans chaque pole de proximité et d'échanges (Lege, Claouey-le Four, Les Jacquets-Piquey-Gd Piquey, Pirailan-Le canon, Cap Ferret)
 - des **parkings « mix » de deux types** :
 - **spot balnéaire et commerces** (type L'Horizon)
 - De **parkings attractifs pour grouper le stationnement près de spots ludiques** (type le Four combiné avec le village marin des Jacquets (dégustations nombreuses et commerces de proximité

Ces « équipements urbains » seraient légers (non-artificialisation des sols dans la mesure du possible, compactage et aplanissement d'entretien suffisent) et constituent ce que les spécialistes considèrent comme **le catalyseur de la mutation à encourager de la voiture vers les mobilités douces.**

D'une **capacité de 10 à 20 places (<0,2 ha) ou plus jusqu'à 150 places (# 1 ha)**, ces emplacements pourraient être trouvés, par exemple » en proximité des cibles, dans la forêt privée ou publique en proposant aux propriétaires de parcelles non constructibles un bail à durée limitée et reconductible ou un bail avec amodiation pour les forêts publiques. (les sites du Four – Les Jacquets, de Piquey) avaient été pré-étudiés en 2018 avec le maire en fonction.

L'autre enjeu concerne **un premier parking « de rétention »** d'une capacité de 300 places extensible à 500 places à l'entrée de la Presqu'île avec zone d'échanges (transport publique ou deux roues). **Le PLU modificatif devrait ouvrir cette perspective en fixant comme objectif un avant-projet, une identification des zones foncières susceptibles de recevoir un tek parking, sous l'égide de la COBAN au titre du Plan de Mobilité)**

F. SUR LES PROJETS EVOQUES PAR LA MUNICIPALITE QUI RENFORCENT UN MODELE BIPOLAIRE D'AMENAGEMENT DE LA COMMUNE (NORD ET SUD).

Modèle initié en 1976 lors de la création de la commune en ignorant l'importance que prendrait au fil du temps 11 villages répartis du Nord au Sud sur 25 kms, en instituant un Boug central au Nord, alors que tout tendait à faire preuve de bon sens en déplaçant le centre de gravité « au milieu de ces 25 kms » soit Piquey comme le suggérait au futur maire, le préfet de l'époque (1976)

Les trois majorités municipales marquantes depuis 1976 n'ont cessé de favoriser ce schéma, **accélérant la gentrification, créant un fossé socioéconomique entre les villages du Sud « nantis » et ceux du Nord**

Paradoxalement, aujourd'hui, la commune projette un **regroupement des équipements sportifs à l'entrée de Claouey**, à hauteur de la Pignada, pour « **répondre à une attente des habitants du Sud qui ne veulent pas faire 25 kms pour bénéficier des équipements du Nord.** »

Et bien ils n'en feraient plus que 20 ! **Où est la cohérence de cette décision si ce n'est de confirmer cette bipolarisation ?**

Que dire aussi de l'action municipale qui continue à implanter des équipements essentiels à tous les habitants, à Lège Bourg, au Nord, comme le Conservatoire de musique, ou les moyens de secours et de sécurité que sont la Gendarmerie ou les moyens de lutte contre le feu ? (doit on rappeler qu'en hiver une urgence au Cap Ferret part de la caserne de Lège Bourg !)

Nous attendons du PLU modificatif qu'il intègre, progressivement, ce modèle tendanciel en en faisant un objectif 2040-2050 : ramener le centre de gravité de la commune, du territoire de la Presqu'île à un endroit médian.

G. SUR LA STRATEGIE INITIEE EN 2020 POUR REPONDRE AUX BESOINS DE LOGEMENTS SOCIAUX ET SAISONNIERS.

a. Depuis la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, les politiques publiques ont encouragé les communes rencontrant des difficultés à constituer des réserves foncières sur un marché inflationniste. Dès 2018-2019, sur notre territoire littoral du Bassin d'Arcachon, certaines

communes ont saisi cette opportunité. Dès 2020 l'Etat, la Région, Le Département ont encouragé, derrière la Banque des Territoires, la contractualisation de plans de Mixité Sociale comme celui de la Teste de Buch qui en créant un Office Foncier Solidaire se sont engagés sur un programme ambitieux mais à hauteur des besoins de cette commune

- b. **Le recours à des Opérateurs Sociaux Publics (OFS) et aux Baux Solidaires BRS (versus baux emphytéotiques) n'ont pas recueilli les faveurs de notre municipalité qui ont affirmé vouloir opérer de préférence avec des Opérateurs Sociaux privés pour garder leur droit de regard sur l'affectation réelle des logements construits à des actifs originaires de la commune.**
- c. Ces hésitations, cette stratégie nous a détourné d'une modification possible et exceptionnelle de notre PLU dès 2019-2020 sur le modèle de plusieurs communes littorales du Bassin d'Arcachon.
- d. Il a fallu attendre février 2022 dans la cadre de la validation du Plan Local Habitat de la COBAN pour voir notre commune afficher un début de stratégie marqué par la volonté d'opérer de préférence avec des acteurs sociaux privés pour garder leur droit de regard sur l'affectation réelle des logements construits à des actifs originaires de la commune.

Le bilan 2019-2023 est maigre même si notre commune se félicite de la constitution d'une réserve foncière de 15 541m2 déjà acquis, et 19 414m2 en projet d'acquisition pour 4,4 millions d'euros.

A nos yeux notre municipalité a pris beaucoup de temps pour un résultat effectif qui interviendra en fin de mandat et **une méthode de constitution du foncier qui consiste à privilégier une fois de plus le Sud au foncier moins coûteux en finançant les projets par la vente de parcelles mieux cotées par le marché au Nord. Nous condamnons ce modèle financier qui tourne le dos à la notion de mixité des Logements Sociaux (répartition équitable autant que faire se peut des LS sur tout le territoire).**

Nous serions condamnés à subir ce schéma bancal sans espérer reprendre en main la maîtrise d'un aménagement durable et équilibré de la mixité dans l'offre de logement aidé aux actifs de la commune ?



Les objectifs retenus par le projet de SCOT au niveau de la COBAN marqueraient une inflexion pour peu que l'effort soit demandé à chaque commune. Sinon, nous attendons que la commune accepte une gouvernance intercommunale de cette stratégie de réponse à la demande de logements aidés pour les actifs, de logements sociaux et de solutions pour le logement des emplois saisonniers.

Si tel n'était pas le cas, au moment où il faudrait faire preuve de plus d'audace sur ce besoin de Logements aidés et de Logements saisonniers, la commune devrait faire faces à **des arbitrages rendus encore plus difficile avec les objectifs de réduction drastique des surfaces artificialisées validées par le projet de SCOT en cours de validation.**

Il faudrait hisser les priorités données à l'objectif de réalisation de logements sociaux et de solutions destinées au logements saisonnier



Nous attendons de la révision du PLU qu'il recadre la stratégie actuelle sur une perspective plus solidaire et plus intercommunale qu'elle ne l'est actuellement. Considérer notre territoire comme infranchissable, marqué par des frontières fictives, sur des enjeux aussi forts qui doivent faire appel à d'autres coopérations pour être à la hauteur des défis de demain nécessite une transgression de la position actuelle de notre municipalité.

Cette stratégie intercommunale conduite par l'application du PLH de la COBAN permettrait de **disposer d'un observatoire de l'évolution de l'offre de logements dans ces domaines**, autre faiblesse de la situation que nous vivons dans la commune depuis plusieurs années.

e. Financement des projets de logement aidé

La municipalité aurait décidé de **financer l'effort en matière de logement par l'augmentation de la fiscalité sur les résidences secondaires**.

Elle se refuse par ailleurs à vouloir intervenir sur la maîtrise des Logements Meublés Touristiques afin d'augmenter sensiblement ses recettes potentielles en taxes de séjour.

Le CODEPPI privilégie cette deuxième source de financement depuis 2018, sur le modèle adopté, là encore, par de nombreuses communes littorales en France et sur le Bassin d'Arcachon.

Il attend du projet de révision du PLU une confirmation de cette orientation sur la déclaration obligatoire des mutations d'occupation des logements et les obligations légales conférées aux opérateurs spécialisés (de type airbnb).

Là encore le recours à une gestion intercommunale dans le cadre du PLH de l'habitat constituerait une inflexion profitable aux finances de la commune.

f. Cas particulier du devenir des Grepins

Le monde associatif de type APNE de la commune s'est intéressé depuis la décision de l'administration des Finances de mettre en vente plusieurs sites de villages vacances destinés à son personnel et il a suggéré, à juste titre, de renforcer la défense des intérêts de la commune en protégeant le site par un classement en site remarquable.

La municipalité connaît la position que le CODEPPI défend avec trois autres associations:

- S'inscrire dans un projet « mix » de maintien d'une offre de tourisme social partiel sur le Cap Ferret partagé avec des logements aidés destinés aux actifs de la commune
- S'inscrire dans ce schéma avec des opérateurs publics de LS
- Reconsidérer le classement en site remarquable du site pour renforcer sa position dans la négociation du prix de cession

C'est ce que nous attendons dans le zonage et l'affectation du foncier de ce site dans le projet de révision du PLU

H. SUR LE PROJET DE CREATION D'UNE NOUVELLE ZAE AU NORD DU BOURG DE LEGE (La Sausouze).

Le CODEPPI a toujours opposé (première publication en 2018 de notre mémoire PLU et REVISION PLU) à cette « évidence » un questionnement basé sur :

- la prise en compte par l'intercommunalité COBAN des choix relatifs à l'implantation des ZAE. Or **jusqu'à la publication du projet de SCOT en mai 2023 aucun projet de ZAE à LCF était programmé par la COBAN**, le dossier motivé par notre municipalité ne convainquait sans doute pas le conseil communautaire
- il faudrait expliquer aux habitants de Lege Bourg qu'en cas de création de cette ZAE ils verraient **le trafic urbain du bourg bouleversé par le mouvements des activités économiques présentes dans cette nouvelle ZAE**, notamment la part majoritaire des métiers du nautisme avec leur **cohorte de transports de navires sur bers** (interdits à la circulation sur route, mais tolérés à LCF) ou celle des métiers de la construction et leur **cohorte de fourgons** qui

rejoignent la noria entre Sud (ZAE) et Nord (Pole majoritaire de la création, rénovation et entretien du bâti)

- le dossier « économique » de ce projet fait état du « grand nombre » de demandes reçues en mairie. Nous rappelons que la recherche de solutions doit tenir compte
 - **d'un réaménagement de la ZAE existante au Sud du bourg de Lege qui dans sa phase de déploiement a accordé de nombreuses autorisations de construire des habitations qui n'ont pas lieu d'être dans une ZAE, sans compter l'existence de parcelles laissées sans entretien et encombrées d'équipements et d'engins hors service. Nous estimons que la priorité est un projet de re structuration de cette ZAE**
 - **d'une vision communautaire COBAN avec une synergie des trois communes les plus au Nord (LCF, ARES et ANDERNOS)**

I. SUR LE PROJET DE VOIES PIETONNIERES – EXEMPLE DU BOULEVARD DE LA PLAGE AU CAP FERRET

- a. La municipalité projette, en s'appuyant sur l'étude ADS de procéder à la piétonisation de voies. Devant la réticence exprimée par de nombreux riverains et habitants du Cap Ferret sur la piétonisation du Boulevard de la Plage, elle parle d'un « essai ».
- b. Notre analyse, en concertation avec d'autres associations du Cap Ferret repose sur un approfondissement du diagnostic et la modification de la pondération affectée aux impacts de cette solution
 - **Le modèle d'urbanisation le la Presqu'île se voit confirmé dans la volonté de conserver une urbanisation « modérée », caractérisée par le maintien d'un environnement arboré, truffé de zones naturelles, à R+1 généralisé, avec des infrastructures routières limitées.**
 - **Contrairement à Arcachon, l'urbanisation massive ne caractérise pas le front de mer du Cap Ferret.**
 - Le Boulevard de la plage adosse la voie à un « premier rang » dédié majoritairement à l'habitat et un deuxième rang un peu plus « mix » d'habitat et de commerces
 - **La transformation de cette voie en voie piétonne ferait basculer son usage non pas dans l'encouragement à la mobilité douce qu'est la marche mais à des usages ludiques bruyants et dérangeant pour les riverains.**
 - Sans grande concertation la municipalité actuelle a cautionné un élargissement du périmètre des terrasses des établissements de bouche, et classé la voie en voie à circulation apaisée avec un indicateur à 20 km/h pour la circulation. **Cet aménagement mériterait d'en faire le bilan avant tout autre « essai ».**
 - Mais nous avons noté depuis son existence des situations non tolérables de nuisances sonores d'incivilités, de conflits d'usage avec le maintien d'un stationnement de véhicules, d'une circulation en sens unique pour les voitures et une tolérance pour la circulation dans le deux sens des deux roues (lesquels ?)...
 - Tout aménagement est une invitation à privilégier des modes et usages de mobilité (douce) et à décourager voire interdire le « tout voiture ». **La réussite de ces modèles passe par l'existence de zones de stationnement en proximité des zones concernées du Cap Ferret. La capacité, la disponibilité, l'absence de conflits d'usage sont des conditions qui, si elles ne sont pas réunies, obèrent tout projet d'évolution de l'aménagement d'une voie en voie totalement, partiellement, ou par intermittence, en voie piétonne.**

Ainsi l'évocation du parking du marché illustre soit les limites d'une piétonisation intermittente compte tenu des usages de ce parking aux activités et animations autour du marché, soit la nécessité de disposer d'une ou d'autres zones de stationnement nécessaires à cette orientation

- Dernier point déjà souligné pour d'autres « essais » sur la commune : **proposer un « aménagement d'essai » est une démarche acceptable :**
 - à condition de la limiter dans le temps
 - à condition d'en faire un bilan partagé entre usagers
 - à condition de gérer tout cela avec rigueur

J. SUR LES MOBILITES EN GENERAL

Nous reprenons ci-dessous nos attentes pour un sujet traité de façon prioritaire dans les documents de travail et la communication du CODEPPI

Nous partirons du document de référence le plus récent sur le sujet, à savoir le Plan de Mobilités validé par le conseil communautaire de la COBAN.

A ce jour, la commune dispose de beaucoup d'éléments sous forme de projets. IL lui reste à présenter sa stratégie retenue pour la décennie à venir : la PADD du PLU révisé est l'occasion de le faire.

Nous rappelons ci-après les éléments essentiels du constat que nous faisons il y a quelques mois :

*La reprise d'évidences sur ce qu'est un TRANSPORT PUBLIC efficient, à savoir la **fréquence des navettes, leur capacité, le positionnement et le nombre de points d'arrêt** n'apportent pas d'idées nouvelles.*
(extrait de notre note de lecture critique du PDMS)

*En mettant en exergue son analyse du PDMS (Plan de Mobilité Simplifié), la municipalité de LCF repousse à terme, c'est-à-dire à l'aboutissement de pas moins de 5 études les spécifications qui serviront à arrêter les solutions pour les usagers de la commune. De ces préalables nous ne voyons s'exprimer que des **impossibilités et des interdits** :*

- « Le tracé de la liaison Métropole-Nord Bassin **ne devra pas engager la ligne express dans la presqu'île jusqu'à Claouey**, cela ne semble ni justifié ni pertinent au regard des besoins de mobilité identifiés par les études en cours sur notre communes (Diagnostic des mobilités et ADS). »
- « **Les échanges entre les villages de Lège et de Claouey n'ont pas vocation à être portés par la ligne express mais bien par le réseau local de la COBAN (desserte plus fine)** »
- « La création d'un pôle d'échanges au niveau de Lège et/ou à l'entrée d'Arès est pertinent au vu des besoins de mobilité rappelés précédemment. »

Depuis sa création en 1976 notre commune souffre du choix exclusif de Lège comme le « bourg » principal de la commune. Il a l'inconvénient d'être excentré du cœur de la presqu'île et on ne valorise que le bénéfice à y accéder. C'est un schéma contestable sur bien des points : équilibre des infrastructures culturelles et de loisirs, équilibre des services publics, la concentration de la municipalité, le fermeture des mairies annexes, police municipale et pompiers sont logés à Lège. (cf supra)

Le centre de gravité serait plutôt du côté de Plaquey.(Petit et Grand)

On en vient à un schéma répété sur la ligne des lacs (Gironde et Landes) : les bourgs historiques sur l'axe principal de communication, la station balnéaire sur le littoral.

Le message dans ce cas est clair : si vous voulez être près des services et entrer et sortir sans attente, venez résider à Lège !

Or c'est le propre d'un service de TRANSPORT PUBLIC que d'équilibrer les conditions de vie sur un territoire. Comme cela fait 50 ans qu'on a posé ce scénario et qu'on en voit les avantages et les inconvénients, ne faudrait-il pas tenter un autre scénario dans le temps long ?

On aimerait voir d'autres enjeux traités, comme :

- ne pas augmenter la saturation du trafic sur la commune sans analyser à quelles conditions une offre de TRANSPORT PUBLIC pourrait être une solution de réduction du trafic des véhicules à moteur
- ne pas conditionner les infrastructures urbaines nécessaires à la mise en œuvre d'échanges intermodaux et des échanges de vecteurs mobiles. Cet aveu laisse penser que les solutions alternatives de mobilités ne sont pas jugées comme le vecteur prioritaire de l'adaptation des comportements, des aménagements en infrastructures urbaines.

« Ainsi la localisation et les emprises des pôles d'échanges (à Lège, Arès) sont à **étudier finement au vu des besoins en matière de rabattement (en voiture, à vélo, à pied, en bus COBAN) et des services à proposer sur place (stationnement voitures/vélos, intermodalité bus/bus, services de mobilité, information touristique »**

Les bureaux d'études s'appuient sur les expériences en matière de pôles de proximité et d'échanges. C'est ce schéma à 5 pôles opposé en alternative au schéma des 11 villages et qui prévoit dans ces pôles des espaces de stationnement importants facilitant les substitutions de mobilités. Depuis 2019 ce schéma ressurgit et reste 'dans l'attente » d'études à venir

Pour le CODEPPI :

- Le PDMS apporte des réponses que nous estimons adaptées pour ce qui concerne les échanges intercommunaux en tenant comptes des axes primaires que constitue la liaison Est Ouest de la RD3 et la liaison CD 106 entre Métropole et la Presqu'île.

Il valide les orientations rendues opérationnelles depuis plusieurs années avec notamment la création de centre d'échanges intercommunaux permettant le stationnement, l'échange de type co voiturage. L'offre de transport publique à base d'autocars vise à mutualiser les besoins prioritaires comme les transports scolaires avec une offre attractive permettant de concurrencer les pratiques dominantes du recours au véhicule personnel.

- En ce qui concerne les réponses spécifiques aux usages sur la presqu'île nous ne trouvons aucun consensus crédible dans le schéma proposé.

D'où notre question : en quoi le PDMS intercommunal peut-il convaincre par son audace et sa volonté partagée de satisfaire la mobilité de tous les usagers candidats à un accès conforme ou alternatif à leurs destinations préférées ?

Considéré par tous les candidats aux municipales de 2020 comme une de leur priorité, la mise en œuvre d'un plan de mobilités douces, dans un schéma de développement durable avec transition énergétique progressive, un encouragement à la transformation des comportements, étaient autant de promesse de campagne.

- Le déclenchement d'une bascule n'a pas eu lieu.

Les données sur la part de chaque type de mobilité restent quasiment inchangées avant ou après 2020. Nous attendions que l'on pousse le raisonnement aux limites du réaliste en s'appuyant sur le cadre réglementaire inspiré par la loi Climat de 2021-2022

- Pour répondre aux arguments sur la saturation du trafic, quel que soit le gabarit du véhicule, l'aménagement des arrêts qui ne soient pas des obstacles au trafic, ou la mise en œuvre de

véhicules à plus petit format. Les quelques dizaines de ces véhicules de TRANSPORT PUBLIC ne viennent pas changer la donne par rapport aux milliers de véhicules dans le flux

- *Le recours aux mesures de type ZFE (Zones à Faibles Emissions) justifiées par l'impact des pollutions thermiques sur le milieu*
- *Le recours aux ZTL (Zones à Trafic Limité) pour mieux gérer le flux à l'origine des collapsus de trafic*
- *Les solutions effleurées ces dix dernières années de parcs de rétention et de navettes comme l'expérience renouvelée à la Dune du Pilat*
- *Le PDMS doit s'appuyer sur une hiérarchie et un calibrage des priorités : à iso contexte en basse et haute saison il convient d'apporter un regard analytique sur ce qu'il convient :*
 - *De d'encourager (par l'innovation ou la constatation de solutions existantes),*
 - *de privilégier une solution plutôt qu'une autre sur le nombre de réponses positives aux attentes,*
 - *de réduire certaines pratiques par des mesures coercitives basées sur l'alternance ou l'interdiction*

Nous confirmons que les mobilités sont essentiellement solubles dans une vision la plus globale possible d'un territoire. Cela nécessite de la part de la communauté Nord Bassin, plus de débats, plus de consensus et des engagements pour chaque commune à contribuer à une offre de mobilités qui en 2030 aura bougé de façon significative.

D'où notre attente de réponses dans le PADD du PLU Révisé

K. SUR LES MOBILITES (SUITE) LA LIAISON NORD OUEST-SUD OUEST ET LES ATTENTES EN SUSPEND

Le CODEPPI est un acteur associatif qui privilégie ce sujet. Nous faisons rapidement le point des attentes toujours en cours et non purgées.

- Nous avons proposé **de revoir le statut de l'axe CD 106 vers la Forêt du Truc vert et son débouché sur le 106 SUD vers le CAP FERRET**. Sur le modèle de la route forestière du Grand Crohot gérée depuis des années par le Département nous avons posé la question des avantages de cette solution pour la route forestière du Truc Vert, maintenue sous le statut du code forestier. Avec la confirmation du schéma principal de circulation avec une seule entrée et sortie de la commune par le CD106 (que nous approuvons) il convient peut-être de **donner à ce segment de voie un statut plus conforme à la sécurité, au confort de conduite, à la mise en œuvre d'une circulation apaisée et contrôlée par les services de l'Etat**.
- Nous rappelons que la réalisation du **rondpoint au croisement du CD106 et de l'avenue du Truc Vert, inscrit comme prioritaire dans le PLU 2019, n'a toujours pas été lancé**. Il permettrait d'apporter une réponse à la suppression d'un stop, générateur de ralentissements et de bouchons.
- Ce qui nous a fait suggérer à la commune de **transférer la gestion de cette voie communale en l'assimilant à une nouvelle bretelle du CD 106, par le Département pour plusieurs raisons : gestion par un seul acteur des voies principales affectées au gros du trafic sur la commune, prise en charge du rondpoint évoqué ci-dessus**. Nous faisons observer que la commune gère son urbanisation sans obstacle avec la présence d'un CD 106, colonne vertébrale de la circulation sur la commune, géré par un maître d'ouvrage unique et efficient.
- Globalement sur la **création et l'extension de solutions de plus en plus sécuritaires, adaptées aux mobilités douces (piétons et vélos&assimilés) comme l'enchaînement de la réalisation de voies vertes**, nous encourageons ce qui contribue à faire progressivement disparaître la discontinuité existante du Nord au Sud

Le CODEPPI demande donc que ces différents points soient évoqués et intégrés dans le PADD du PLU révisé

a. PHENOMENE D'HYPER FREQUENTATION ou de SURTOURISME

Le PADD du PU de 2019 ne comportait pas de chapitre consacré spécifiquement à ces sujets.

Pour nos attentes nous en tiendrons à quelques remarques générales :

- Le CODEPPI distingue la **FREQUENTATION** ou l'**HYPERFREQUENTATION** au sens général qui est **approche par les flux de la quantité et de la qualité des usages de notre territoire aux différentes saisons**. Sur la presqu'île de Lege Cap Ferret il devient impératif de freiner cette fréquentation en la dissuadant, en la détournant.

A ce titre les flux entrants doivent être maîtrisés en réduisant leur impact sur la fluidité des mobilités dans la commune. La création de vastes espaces de rétention des véhicules aux portes de la presqu'île devrait être programmée. Dans un contexte de maintien du schéma actuel de circulation cette hypothèse devrait être prise en compte. Nous nous basons sur les travaux et réflexions récurrents depuis presque 40 ans par les bureaux d'études spécialisés. (cf nos développements dans les autres chapitres)

- Le CODEPPI observe, constate, analyse par ailleurs les phénomènes de **SUR TOURISME** ou d'**HYPERTOURISME** qui caractérisent notre commune comme la plupart de celles situées sur le littoral. C'est une **approche socioéconomique portée par un marché dynamique qui a bien des égards se suffit à lui-même**. Notre préoccupation est plutôt de veiller à l'apaisement des effets secondaires sur notre environnement, nos paysages, notre vie au quotidien

A ce titre nous relevons une fâcheuse tendance de la municipalité à vouloir nous convaincre que nous ne sommes pas au seuil de saturation des milieux que nous dénonçons mais qu'on disposerait d'une marge de progression. Ce que nous rejetons bien entendu.

Nous rappelons les schémas différenciés qui caractérisent l'attractivité touristique et la diversité des stratégies communales :

- le modèle arcachonnais (la ville au bord de mer)
 - le modèle des communes de l'Est attachées à une diversification de l'attractivité de leur littoral par le développement touristique de l'arrière-pays.
 - Le modèle spécifique de LCF caractérisé par une presqu'île dominée par une forêt couvrant 75% du territoire, une zone dunaire atlantique et un chapelet de villages à R+1 maximum
- Partant de ce consensus sur le schéma de base nous aspirons à maintenir une part de tourisme social et à respecter biodiversité et paysages de notre littoral atlantique et intérieur.

Tels sont les éléments que le CODEPPI aimerait retrouver dans le PADD du PLU Révisé

L. ZONES U D : RAPPEL DES REMARQUES du PROJET 2018, NON TRAITEES DANS LE PLU 2019

Les caractéristiques de zonage proposées dans le P.L.U. 2018 avant et après enquête publique comportaient pour les zones UD notamment un changement sur lequel les associations environnementales de la commune attiraient l'attention (PAL.C.F. et C.O.D.E.P.I.)

- PAL.C.F. (extraits des réponses dans le cadre de l'enquête publique)

L'un des points qui pose souci est la réduction des droits à construire dans la zone UD (la Plus importante finalement) Elle diminue de 20 à 15% soit une baisse de près d'un tiers ! Mécaniquement

la valorisation des biens immobiliers sur cette zone baissera pour ceux qui sont actuellement en dessous de 20% de leurs constructions.

Donc ceux qui ont une maison « raisonnable » ou modeste sur leur terrain seront pénalisés. Par rapport à ceux qui ont dès l'acquisition, au fil des années ou encore dernièrement atteint, les 20% de construction sur leur terrain.

Par équité, les « raisonnables » ne devraient pas être pénalisés.

Proposition : par exemple leur laisser la possibilité d'opter pour le régime de UD* : constructibilité à 20% en échange d'une maison limitée à R+1 avec une limitation de 7 m en hauteur

○ C.O.D.E.P.P.I. (extraits dans le cadre de l'enquête publique)

L'impact de la nouvelle législation sur le P.L.U. amène à se poser des questions sur certains cas de figure.

Ainsi les zones UD qui étaient auparavant classées avec un COS de 20% se retrouvent avec un ratio d'emprise de 15% .

- Que faire de la cohérence entre les cahiers des charges de nombreux lotissements qui déterminent les surfaces constructibles et ces nouvelles dispositions ?
- Certaines propriétés ne seront-elles pas qualifiées définitivement de non évolutives (aucun projet d'agrandissement possible par exemple)

Proposition : revoir ces éléments pour éviter des différenciations non rationnelles entre possédants



Il convient d'envisager une correction de ces éléments discriminants dans le projet de révision du PLU



Est-ce que l'objectif prioritaire de densification permettra de corriger ce travers, en débloquent la limitation pour tout aménagement et extension en R+1 ?

M. ZONES UD : PRESERVER LE COMMERCE DE PROXIMITE ESSENTIELS A LA VIE DES HABITANTS

- **Dans les cinq pôles de proximité et d'échange** (Lege, Claouey-le Four, Les Jacquets-Piquey-Gd Piquey, Piraillan-Le canon, Cap Ferret) il conviendrait de vérifier le zonage pour privilégier le maintien de commerces de proximité, l'extension de commerces en zone UD avec les options UD2 qui conserve la mixité habitat-commerces et UD3 qui protège la mixité en conservant le type de commerce.



- **La multiplication des commerces éphémères ne doit pas devenir la règle car elle transforme la donne économique de la commune sans que celle-ci puisse maîtriser la priorité donnée aux commerces ouverts à l'année et des commerces de nécessité pour le quotidien des habitants.**



- **La précision dans le PADD de quota de nombre de commerces éphémères par pôle de proximité et d'échanges, constitue un élément de maîtrise et de contrôle de l'aménagement urbain. Il crée des seuils d'alarme appelant à mesurer les conséquences sur le bien vivre à l'année.**

N. SUR LA MAITRISE DU NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES

L'arrivée de résidents secondaires a constitué, depuis une cinquantaine d'années, une réelle opportunité économique pour le secteur de la construction ainsi que pour les services d'entretien des résidences temporaires (ménage, vidéo surveillance...) et de jardinage.

Nous rappelons leur impact (non exhaustif):

- La difficulté pour la population locale d'accéder à la propriété et de trouver un logement vu l'augmentation des prix induite par la demande pour de la résidence secondaire ;
- les coûts importants pour les collectivités publiques liés à la construction et à l'entretien des infrastructures publiques (réseau d'eaux usées, approvisionnement en eau potable, réseaux routiers et déneigement, traitement des déchets, etc.) ;
- un bilan CO2 très négatif du fait du trafic motorisé individuel induit et d'appartements ou chalets de vacances chauffés tout l'hiver ;
- le mitage du paysage du fait de la dispersion des résidences secondaires permise par des zones à bâtir généralement trop étendues ;
- la perte de maîtrise du foncier, vendu à des propriétaires extérieurs, et partant du pouvoir décisionnel des acteurs locaux sur l'avenir du territoire.

La Suisse a instauré par la loi (Lex Weber 2016) la possibilité pour les cantons de fixer des plafonds de taux de résidences secondaires / résidences principales (20 à 30% pour les premiers exemples). La ville de Chamonix milite pour une solution législative devant la chute constante du nombre d'habitants et la perte de services publics qui en résulte. Depuis cinq ans de nombreuses communes dans le pays essaient de mettre en place des contraintes, ou dénoncent quelque fois violemment, les impacts sur la vie locale de ce trop grand nombre d'habitations devenues résidences secondaires ou d'un foncier affecté à des activités traditionnelles transformé en bâti pour les candidats à la résidence secondaire.

La volonté et la recherche de maîtrise du développement des résidences secondaires et ses effets négatifs pour un développement durable du territoire doit apparaître dans les stratégies d'un P.L.U. comme le nôtre.



Cette inflexion se retrouve dans le mix de politiques publiques : modération forte dans la consommation d'espaces naturels à urbaniser, modération forte dans les espaces à urbaniser dans les zones urbaines, densification sous tous ses aspects. (trois composantes du SCOT en cours de validation)

O. SUR L'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

Nous rapportons ci-après les remarques adressées au SYBARVAL sur le projet de SCOT de mai 2023 (synopsis) auquel le CODEPPI a participé

Le SCOT pouvant désormais servir d'écran à la loi littoral il convient de vérifier la compatibilité du SCOT avec cette loi.

a. En page 130 du DOO sont visées deux catégories de règles applicables sur la commune littorale : d'une part les dispositions applicables à l'ensemble du territoire communal, d'autres part les dispositions applicables aux espaces soumis à un régime juridique particulier comme les espaces remarquables.

Or ceci repose sur un raisonnement inapproprié puisque l'article L 121-13 du Code de l'urbanisme qui concerne les espaces remarquables est applicable à l'ensemble des communes concernées

- a. La définition de l'enveloppe urbaine est sujette à caution tant par sa technique que par ses conclusions. D'une part la technique apparaît comme étant « sui generis » et différente des techniques appliquées par l'État en d'autres lieux, d'autre part la zone d'activité d'Arès, ou la technopole du Teich, constitués de quelques bâtiments seulement sont qualifiées « d'agglomération » ce qui est plus que

douteux ; enfin les campings ont toujours été considérés comme de l'urbanisation diffuse et non pas constitutifs d'une « agglomération »

b. Le distinguo agglomération / secteur déjà urbanisé

Pour tenir compte de la réalité du bâti, hélas souvent en infraction, à l'écart des agglomérations et villages existants, une notion nouvelle est apparue : les « secteurs déjà urbanisés » codifiés au L121-8 CU.

Les constructions et installations y sont autorisées sous certaines conditions et « ... *lorsque ces constructions et installation non pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti* ».

Ce dispositif fort restrictif pourrait aller jusqu'à interdire le comblement de « dents creuses » (CAA Marseille 10 nov 2004 Fayer n°02MA 00736).

Dans ces conditions, la définition « d'agglomération » est utilisée de manière abusive et inappropriée pour bénéficier de règles plus souples.

Par exemple 15 constructions groupées dans un espace forestier : Technopole, mais aussi Sylvabelle du Teich, la zone d'activité d'Arès etc....

Alors que la définition d'une agglomération est très claire :

« L'agglomération, au sens de l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme, se définit comme un ensemble à caractère urbain composé de quartiers centraux d'une densité relativement importante comprenant un centre-ville ou un bourg et de quartiers de densité moindre présentant une continuité dans le tissu urbain. Une ville ou un bourg important constituent une agglomération au sens de l'article L. 121-8. Au contraire, un ensemble d'habitations situé à l'extérieur d'un village et dépourvu des équipements ou lieux collectifs qui caractérisent un bourg ne constitue pas une agglomération »

c. Dans les espaces naturels remarquables du littoral, devraient figurer les zones de préemption des espaces naturels sensibles du département qui sont identifiées par le département ainsi que par la commune ou le préfet et qui justifient la perception d'une taxe spéciale pour indemniser les propriétaires (bien que souvent affectée différemment).

d. Des considérations inappropriées qui posent question. Pour exemples :

- « *la coupure verte entre le territoire et Bordeaux est protégée* ». Quel serait en l'occurrence le dispositif protecteur opposable puisqu'il n'y a pas d'Inter Scot... ?
- des « *hébergements insolites* » (*sic*) sont suggérés : bateaux, cabanes dans les arbres, à la ferme etc... Si l'on ajoute à cela *l'agroforesterie et l'agrivoltaïque*, le Code de l'urbanisme risque de ne plus servir à grand-chose...

Par ailleurs l'application de la loi littorale sur notre commune, soulève d'autres remarques :

- les constructions ne sont autorisées que dans la continuité de l'urbanisation existante et les maisons isolées sont interdites.
- Il est, en principe, interdit de construire dans la bande littorale de cent mètres. Ce principe vise à protéger la zone du littoral la plus fragile. Ce qui explique pourquoi il est d'application stricte et ne tolère que très peu d'exceptions. Elle précise qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs.
- A notre connaissance, le cas (« exception au sens de la loi) de l'installation du professionnel du nautisme Nauti Boy à Jane de Boy (Claouey) a fait l'objet de plusieurs **propositions de relocalisation** car son site est en amont d'une rupture d'urbanisation et donc soumis à la Loi Littoral. (sans tenir compte du poids économique de cette entreprise)

Les projets d'évolution de Claouey en site intermodal pour les mobilités, les projets de création d'un plaines des sports à hauteur de la Pignada, sont autant de réflexion où cette question va peut-être réapparaître.



L'occasion pour la municipalité de corriger une erreur historique et de réaffirmer un schéma cohérent d'urbanisation. (avec à la clé un projet de renaturation du site et de valorisation de la RNN des Pré Salés)

IV. EPILOGUE AUX ATTENTES EXPRIMÉES

A. QUEL PLU VOULONS NOUS ?

Sur les dix communes littorales du Bassin d'Arcachon, huit d'entre elles voient la part de résidences principales croître plus vite que la part de résidences secondaires.

Les deux autres, Arcachon et Lège Cap Ferret, suivent une évolution différente, voyant la part de résidences secondaires croître plus vite que la part de résidences principales.

Arcachon a vu en dix ans (2010-2020) une chute significative de sa population recensée, ce qui n'a pas été le cas de Lège Cap Ferret, ou peut-être ce qui n'est pas « encore » le cas de Lège Cap Ferret.

Rappeler ces différents éléments est important qu'on évoque le P.L.U. de notre commune, Ce dernier a deux utilités.

- Pour beaucoup, le P.L.U. est le cadre réglementaire en matière d'autorisations de construire
- Mais il est aussi l'outil au service d'une stratégie de développement et de modélisation d'une commune

A. UN P.L.U. QUI PERMET DE LOGER TOUS LES CANDIDATS ACTIFS



Espace attractif et fragile, fortement convoité, **le littoral de notre commune est un puissant facteur d'inégalités sociales**. Plus la terre est rare, Plus elle est convoitée, Plus les prix du foncier s'élèvent : toutes les stations balnéaires connaissent cette loi d'airain que l'on interprète souvent en terme idéologique comme celui de la spéculation.

L'étude des caractéristiques socio-démographiques de la population, démontre que **l'occupation du littoral dépend étroitement des politiques (économiques et sociales) qui y sont mises en œuvre, de même que des dynamiques côtières (érosion et/ou submersion, Plans de Prévention des Risques naturels induits) qui les affectent**. (Dans notre cas principalement le Risque d'Incendie de Forêt -PPRIF- et Le Risque de Retrait du Trait de Cote (PPRL modifié en cours)

La difficulté de la gouvernance réside dans la nécessité de **faire prévaloir l'intérêt général tout en tenant compte de quelques particularismes locaux, de concilier protection des populations**

contre les risques sans altérer les possibilités de développement économique, et d'atténuer des disparités sociales que l'attractivité des littoraux contribue à mettre en exergue.

Qui peut se prévaloir de vouloir suivre une stratégie au service des habitants de la commune, si le modèle économique privilégié empêche, au fil du temps, l'aboutissement de leurs attentes ?



Il convient que les orientations du PLU évoquent cette stratégie hissée au rang de priorité absolue pour la décennie à venir, et cela se dilue dans les chiffres globaux d'effort d'urbanisation et de construction

B. UNE REVISION DE P.L.U. QUI INTERROGE SUR LE VERITABLE ENJEU DE LA DECENNIE A VENIR

La relecture du P.A.D.D. du P.L.U. actuel, illustre à quel point en peu de temps certains aspects d'une analyse peuvent paraître décalés, inappropriés, et combien d'autres éléments ignorés peuvent paraître indispensables à l'élaboration d'une stratégie.

Le P.L.U. est un document essentiel. Le propre de ce cadre est de pouvoir évoluer en fonction des besoins, des attentes nouvelles mais aussi de l'actualisation des politiques publiques

L'agenda de ce P.L.U. révisé, ne doit pas ignorer celui du nouveau S.C.O.T. en cours sous l'égide du SYBARVAL.

La même attention est portée par notre association sur ces deux initiatives.

- Pour notre commune, **ce projet de révision n'est pas l'acte II de l'acte I** (juillet 2019 ar rapport à juillet 2018) qui a été marqué par l'application stricte, en juillet 2019, avec un an de décalage des recommandations précises de l'État dès le projet de juillet 2018.. Toute tentation, selon nous, de vouloir revenir sur les points annulés, nous fera connaître le même scénario de la part de l'État
Les Contradictions du PADD du PLU de 2019 ne doivent pas se retrouver, « par mémoire de forme » dans le PADD du PLU révisé
Le schéma ci-dessous illustre notre propos

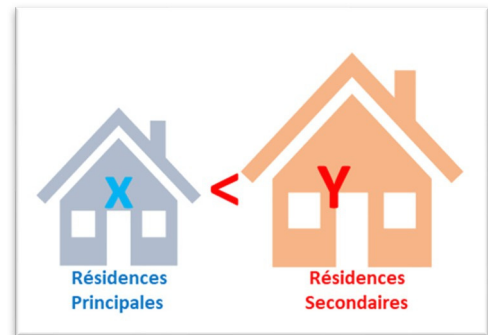
Inflation du prix de l'immobilier

Toute stratégie d'aménagement qui encourage la croissance de l'habitat résidentiel sur la Presqu'île encourage le vieillissement de la population et la disparition progressive de services publics (corolaire).



Favoriser l'habitat en résidence secondaire.

La distorsion entre la croissance de la population en résidence principale (1,9% tendance 2004-2014, ramené à 1,2% dans le P.L.U. 2019 !!!) et le potentiel habitations principales nouvelles et résidences secondaires nouvelles accroît le phénomène de frein à l'accueil de population active sur le territoire et donc le rajeunissement de la population résidente



Le logement aidé comme correcteur de tendance

Le nombre de logements aidés devrait significativement augmenter pour apporter une réponse directe et efficace pour favoriser l'installation de jeunes actifs sur le territoire de la commune

Une nouvelle ZAE, mais pas n'importe laquelle

Sans mesure du retour sur investissement, sans mesures pour favoriser l'ancrage familial des actifs dans la commune toute extension ou projet nouveau d'une ZAE (nombre d'emplois d'habitants de la commune) ne garantit pas l'installation de jeunes actifs sur le territoire de la commune

