



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MAREMNE ADOUR CÔTE-SUD
SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 2018 À 18 HEURES 30
SALLE LADISLAS DE HOYOS DU PÔLE CULINAIRE DE MACS À SEIGNOSSE

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL - DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET
DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

PROCÈS-VERBAL

Monsieur le rapporteur, Jean-François Monet, rappelle que le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) avait fait l'objet d'un premier débat en séance de conseil communautaire du 17 mars 2017. Depuis, ce PADD a été enrichi grâce aux échanges ultérieurs menés dans le cadre de réunions, ateliers et commissions communales. Ce PADD approfondi a fait l'objet d'une présentation en conférence intercommunale des maires du 15 novembre 2018, puis débattu par les organes délibérants communaux. A ce jour, certaines communes ont déjà débattu du projet au sein de leurs conseils municipaux et d'autres doivent y procéder. D'ici la fin de l'année 2018, l'ensemble des observations sur le document devrait être collecté. A l'occasion de la prochaine séance du conseil communautaire prévue le 31 janvier 2019, l'assemblée sera invitée à débattre du projet et à approuver les modifications induites sur la base de l'ensemble des observations et remarques communales.

Au vu des débats organisés au sein de 12 conseils municipaux, il est d'ores et déjà envisagé de prendre en compte certaines observations en vue de leur intégration au PADD, notamment affirmer davantage le soutien aux activités agricoles et l'accompagnement de ses mutations, ou encore préciser le développement de l'offre de mobilités sur le Nord du territoire. En revanche, d'autres renvoient à des éléments qui sont déjà contenues dans le document annexé ou apparaissent parfois trop précis, voire difficiles à intégrer, à l'instar d'une orientation portant sur des constructions de logements orientées vers des locations non saisonnières ou l'entretien des chemins de DFCL. Le PADD constitue un document de portée générale, qui comporte :

« 1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles. »

Il appartiendra donc au règlement de préciser les règles générales et les servitudes d'utilisation, en cohérence avec le PADD.

Monsieur le rapporteur expose à l'assemblée les 4 orientations générales contenues dans le document. Il précise que chacun des axes a fait l'objet de compléments par rapport au débat sur les orientations générales qui s'était tenu en séance du 17 mars 2017 :

- Axe 1 : un réseau de centralités affirmé, un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) résolument vertueux, du logement pour tous (PLH), une densité qui doit s'adapter aux exigences de la qualité du cadre de vie, un territoire TEPOS autonome en énergie, la prise en compte des risques (littoraux, inondations, submersion marine, etc.) ;

- Axe 2 sur l'aspect économique : attractivité du territoire à structurer à travers une offre foncière stratégique et équilibrée sur tout le territoire, un équilibre commercial à trouver entre centre-ville et périphérie, des logements interdits dans les futures zones d'activité économique (ZAE), une offre de services à développer au sein des ZAE (crèche, restauration), une attractivité touristique à diffuser sur les communes rétro-littorales en s'appuyant sur les liaisons douces et un hébergement à développer en zone rurale, un soutien à l'activité agricole et à une agriculture de proximité ;
- Axe 3 sur l'aspect environnemental, paysager, patrimonial : trame verte et bleue, biodiversité, mise en avant des caractéristiques architecturales et des richesses patrimoniales au sein des communes de MACS, zones humides et d'intérêts écologiques sur lequel MACS est impliquée depuis plusieurs mois (avec des rencontres organisées récemment pour en tirer les conséquences), lutte contre l'imperméabilisation des sols, gestion durable de la ressource en eau (en qualité et en approvisionnement) ;
- Axe 4 sur des points renforcés par rapport au débat de 2017 sur le PADD en matière d'infrastructures, avec l'étude importante réalisée avec le département des Landes. Certaines actions déjà engagées peuvent être mentionnées comme le réseau des liaisons douces, les aires de co-voiturage, le système Rézo pouce, les transports collectifs Yego. L'offre ferroviaire sera très vraisemblablement à valoriser également. Les voies latérales de chantier d'ASF de l'A63 sont évoquées : des discussions fortes sont engagées entre les communes, MACS et Vinci Autoroutes à ce sujet. Il sera très vraisemblablement et très rapidement nécessaire de mener une réflexion sur les évolutions démographiques, qui conduiront à un vieillissement de la population, avec des besoins nouveaux à satisfaire en termes de qualité de vie et une offre de services adaptée à développer pour les habitants.

Madame Stéphanie Mora-Daugareil souhaite partager avec l'assemblée l'intervention faite par son groupe politique en conseil municipal de Saint-Vincent de Tyrosse la veille. Selon elle, l'objectif du PLUi, en lien avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT), est de modérer d'environ 30 % la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par rapport aux années précédentes (16 % en intégrant le projet de développement touristique à Tosse), avec une densité moyenne d'environ 20 logements à l'hectare. Il est, selon elle, permis de s'interroger sur l'antagonisme du PADD, en affichant une baisse de 30 % de la pression sur le foncier agricole au titre du PLUi et qu'il soit, dans le même temps, indiqué que cet objectif ne sera pas rempli, et même ramené à 16 % si le projet golfique de Tosse se concrétisait (soit une réduction de 50 % de l'objectif initial). A l'heure où l'on parle de modération énergétique, de l'artificialisation du foncier, de transition écologique et économique, ce type de projet semble incompatible avec ce PADD ambitieux.

Monsieur Jean-François Monet prend bonne note de cette intervention et indique qu'il y sera répondu courant janvier 2019. Il précise que le projet du territoire de MACS est de parvenir à un modèle, qui concilie les objectifs d'attractivité et de préservation de l'environnement.

Monsieur Pascal Briffaud souhaite réagir à la page 28 du PADD, qui traite de l'amélioration de l'accessibilité du territoire et de son maillage. Il s'agit, selon lui, d'une évidence, sauf lorsque qu'il est écrit, en partant du constat d'un retard pris en termes d'infrastructures, que la réalisation de nouvelles entrées et de nouveaux itinéraires internes s'inscrit dans « *une réflexion portée avec le conseil départemental dans une temporalité différente de celle du PLUi* ». Selon lui, cela signifie que l'orientation d'aménagement consiste à aller jusqu'à une saturation du réseau routier quasi imminente, sans avoir posé sur le PADD quelques pistes de désengorgement.

Monsieur Jean-François Monet prend note de cette observation et ajoute que des réflexions sont en cours s'agissant des infrastructures de demain, avec plusieurs scénarios. Certains sont particuliers, pour ne pas dire infaisables, d'autres peuvent être explorés.

Monsieur Pascal Briffaud répond avoir participé aux mêmes travaux que Monsieur Jean-François Monet. Il demande à inscrire dans le PADD une ou plusieurs hypothèses permettant d'améliorer la situation. Il est selon lui indispensable d'anticiper, compte tenu du temps nécessaire à la création d'infrastructures routières nouvelles. A défaut, le territoire se trouvera dans une situation analogue à celle de l'agglomération bayonnaise où le retard pris en la matière est énorme, en raison « *d'une temporalité différente* ».

Monsieur Jean-François Monet partage les propos de Monsieur Pascal Briffaud. Pour autant, il ajoute que l'inscription d'une telle orientation obligerait à faire, sans disposer de scénarios permettant de s'assurer de l'atteinte des objectifs.

Monsieur Pierre Froustey déclare qu'à ce jour, en l'absence de diagnostic complet, les hypothèses envisageables et leur faisabilité pour répondre à cette problématique ne sont pas connues. En outre, les pistes évoquées ne concernent que la création de voirie. La démarche proposée consiste à étudier l'ensemble des solutions, pas uniquement celles dédiées à favoriser la mobilité en voiture mais également des alternatives à la voiture, à l'instar du développement des transports en commun, une meilleure utilisation du rail et d'autres modalités de transport. Les solutions, qui semblent évidentes aujourd'hui en termes de circulation, le sont beaucoup moins d'un point de vue environnemental, en particulier au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces. En effet, il convient d'appréhender cet objectif de modération de la consommation de l'espace pour de l'habitat, de l'économie mais aussi de la voirie. Il est nécessaire d'imaginer des solutions de mobilités plus modernes, plus prospectives qu'un scénario qui consiste à créer de la voirie là où il y a engorgement, et ce, dans le souci de répondre aux préoccupations actuelles des élus et des habitants du territoire.

Monsieur Lionel Camblanne indique avoir participé, aux côtés de Monsieur le Président, Pierre Froustey, à une réunion organisée par le Département sur ce dossier. Un diagnostic, certes incomplet, a toutefois pu être dressé. En tout état de cause, il apparaît que les solutions disponibles sont très réduites. Il souhaite néanmoins qu'une telle orientation soit inscrite dans le PADD, car il s'agit d'une obligation de faire, compte tenu de la saturation actuelle à certains moments et à venir du territoire. Il ajoute ensuite qu'il est toujours possible de mettre en avant des solutions plus ou moins utopiques, comme le rail et autres. Mais, selon lui, le vrai problème concerne la voiture et il lui semble illusoire d'imaginer des changements dans les modes de transports sur le territoire. D'ailleurs, le diagnostic présenté par le Département le met en avant, tout simplement. Monsieur Lionel Camblanne précise enfin avoir écrit, il y a quelques jours, à l'ensemble des maires.

Monsieur le Président insiste sur la nécessité d'explorer l'ensemble des pistes avant de retenir un scénario. Imaginer que cette question de l'engorgement de véhicules ne peut être traitée que par la création de nouvelles voiries relève d'une autre époque et ne tient absolument pas compte des enjeux actuels. Il indique regretter la position conventionnelle de Monsieur Lionel Camblanne. Il rejoint Monsieur Lionel Camblanne sur le diagnostic présenté lors de la réunion qui ne présente qu'une seule solution. A cet égard, Monsieur le Président estime le diagnostic incomplet. Dans ces conditions, tant que l'inventaire de toutes les solutions, notamment de solutions alternatives à la voiture, n'aura pas été établi, aucune décision ne pourra intervenir.

Monsieur Jean-Luc Delpuech précise que la présentation faite par le Département aux communautés de communes du Seignanx et de MACS était très intéressante, en ce qu'elle a permis une meilleure appréhension des difficultés. Conformément à sa position défendue depuis fin 2015, la solution pertinente réside dans la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP). La solution de création de voiries nouvelles est selon lui dépassée. Afin de régler les problèmes à 10-15 ans, il est urgent d'engager la démarche dès aujourd'hui de création de TCSP. Il regrette d'ailleurs sur ce point que le tram bus de Bayonne s'arrête à Tarnos et qu'il ne soit pas étendu jusqu'à Labenne, qui constitue l'entrée vers le bassin Sud et vers le Nord, près de la gare et du pôle intermodal.

Monsieur le Président acquiesce à la proposition alternative de Monsieur Jean-Luc Delpuech.

A l'attention de Monsieur Jean-Luc Delpuech, Madame Delphine Bart lui demande s'il emprunte quotidiennement les transports en commun, pour aller travailler. Il s'agit selon elle d'un vrai sujet, comme l'illustre l'actualité avec le Gouvernement Macron qui nie la réalité des revendications portées par les gilets jaunes.

Monsieur Lionel Camblanne déclare ne pas être opposé à des solutions alternative à la voiture. Il souhaite néanmoins rappeler que près de 70 % du territoire de sa commune ne sont pas desservis par le réseau de transport Yego, notamment la totalité de la partie océane. Pour mettre en avant d'autres solutions, il faudrait à tout le moins être en mesure de les mettre en place. La Communauté de communes pourrait certes financer des vélos. Des solutions qui s'inscrivent sur le long terme (20-30 ans) pourraient être imaginées, sans que cela puisse répondre à la problématique actuelle du flux de véhicules, à laquelle il importe de répondre sans attendre.

Monsieur le Président souhaite rectifier les propos tenus par Monsieur Lionel Camblanne. Contrairement à ses allégations, la commune de Seignosse, notamment Seignosse bourg, est desservie par une ligne XLR n° 3 qui relie deux agglomérations, Dax et Bayonne. Grâce à ses nombreux arrêts, cette ligne joue le rôle de ligne quasi urbaine pour cette commune assurée par la Région et auparavant, le Département. Ce qui est de nature à justifier l'absence de desserte par le réseau Yego.

Monsieur Lionel Camblanne demande à Monsieur le Président s'il connaît la fréquence journalière de cette ligne XLR qui dessert la gare de Dax. Le cadencement ne permet pas, selon lui, de répondre aux besoins des habitants pour des déplacements de proximité.

Monsieur le Président répond que la fréquence est suffisante, avec des comptages qui permettent de poser des questions sur l'utilité de cette ligne telle qu'organisée sur le territoire de Seignosse.

Monsieur Xavier Gaudio considère que le PADD constitue un document complet et très intéressant. Il s'interroge néanmoins sur deux points :

1° dans le prolongement du débat sur les flux de circulation, dans quelle mesure pourrait être intégrée une limitation de densification lorsque le réseau routier ne permet pas de faire sortir le flux vers les principaux axes. La densification dans des zones engorgées constitue nécessairement un facteur d'aggravation.

2° l'objectif « éviter la multiplication des pôles commerciaux en périphérie » mériterait d'être précisé. Il est en effet paradoxal de vouloir préserver les commerces de centre-ville, tout en autorisant le développement de centres commerciaux avec des galeries marchandes en zone périurbaine. La réponse à apporter n'est sans doute pas simple, mais il est impératif d'approfondir la réflexion pour disposer de règles en la matière. C'est un enjeu d'autant plus important pour répondre aux besoins d'une population vieillissante qui ne peut plus se déplacer en voiture pour se rendre dans les commerces situés uniquement en zone périurbaine.

Monsieur Jean-François Monet répond, s'agissant du point 1°, que la capacité d'absorption par les voiries existantes des flux générés par les secteurs de projets a été vérifiée. Pour autant, il est parfaitement envisageable de le retranscrire de manière plus précise dans le PADD. S'agissant en revanche du point 2°, l'équation entre centre bourg et périphérie n'est pas simple. Il est bien évident que la densification des centres-villes qui sera proposée dans le PLUi induira une réflexion approfondie en matière de commerces et de services, et d'offre de mobilités en centre-ville.

Monsieur Pierre Pecastaings demande des précisions sur les centralités envisagées au niveau du littoral. En effet, il est question d'un côté d'une centralité Capbreton-Hossegor, puis de l'autre, Capbreton seulement. S'il s'agit d'une centralité Capbreton-Hossegor, il demande à ce que Seignosse, qui se trouve dans la même situation en termes de conurbation, soit rajoutée.

Monsieur Jean-François Monet indique en prendre bonne note.

Aucune autre intervention n'étant demandée, Monsieur le Président propose de voter pour acter la tenue du débat sur le PADD, ce que l'assemblée fait à l'unanimité.
