

CONSEIL MUNICIPAL DU 21 SEPTEMBRE 2016

COMPTE RENDU

L'An deux mille seize, le vingt-et-un du mois de septembre, le Conseil Municipal de la Commune de LAGORD, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur Antoine GRAU, Maire de Lagord.

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 29

Date de convocation du Conseil Municipal : 15 septembre 2016

PRESENTS :

Mr GRAU Antoine, Maire, Mr COMTE Serge, Mme OERLEMANS Micheline, Mr TURCOT André, Mme LACARRIERE Brigitte, Mme FIQUET Marie-Hélène, Mr MARTIN Bruno, Adjoint au Maire, Mme CHAUVIN Hélène, Mr MARTIN Yannick, Mr LACORD Robert, Mr CHARLOT Clément, Mme GOURIN-TETARD Dominique, Mme GARANDEAU Christine, Mme AUBERT Nadège, Mme GRIVOT Anne-Laure, Mr LE HENAFF Pierre, Mme POUJADE Annie, Mme LAUBRETON Maud, Conseillers Municipaux.

ABSENTS EXCUSES - POUVOIR :

Mr CURUTCHET Pierre donnant pouvoir à Mme LACARRIERE Brigitte
Mr CAILLAUD Christian donnant pouvoir à Mr MARTIN Bruno
Mme CURUTCHET Mireille donnant pouvoir à Mme FIQUET Marie-Hélène.
Mr SOUMAGNAC Jean-Paul donnant pouvoir à Mr LACORD Robert
Mme BLANCHARD Armelle donnant pouvoir à Mr GRAU Antoine
Mme DU CHEYRON D'ABZAC Catherine donnant pouvoir à Mr LE HENAFF Pierre
Mr AUDRAIN Jacques donnant pouvoir à Mme POUJADE Annie

ABSENT EXCUSE – SANS POUVOIR :

Mr YON Claude
Mme ALZY Jacqueline
Mr RUEL Damien
Mme BAUDET Isabelle

Mr COMTE Serge est nommé pour assurer les fonctions de Secrétaire..

Ouverture de la séance par Monsieur le Maire

Monsieur le Maire, après avoir constaté que le quorum était atteint, ouvre la séance et propose la candidature de Monsieur Serge COMTE, 1^{er} Adjoint, pour la tenue du secrétariat de séance.

Monsieur le Maire passe à l'ordre du jour.

URBANISME

Validation du Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle

Vu le Code de la construction et de l'Habitation, les articles L. 302-1 et suivants et R. 302-1 et suivants portant sur la procédure de validation du PLH ;

Vu la délibération du 9 juillet 2015 du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle adoptant le projet du PLH ;

Vu la délibération n°2015-82 du 16 septembre 2015 du conseil municipal de Lagord validant le programme local de l'habitat ;

Vu la délibération du 7 juillet 2016 du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle adoptant le projet du PLH ;

Considérant que par délibérations en date des 9 juillet 2015 et 16 septembre 2015, la communauté d'agglomération de La Rochelle (CDA), la commune de Lagord, ainsi que d'autres communes membres de la CDA ont validé le Programme Local de l'Habitat (PLH) ;

Considérant que ce dossier transmis aux services de la Préfecture ayant fait l'objet d'observations de la part de ces derniers, chaque commune membre de la communauté d'agglomération de La Rochelle est de nouveau invitée à émettre un avis sur le projet ;

Considérant qu'un lien internet comportant l'étude complète du futur PLH (diagnostic, enjeux et programme d'actions) a été remis aux membres du conseil municipal par courriel en date du 5 septembre 2016 ; que des exemplaires « papier » étaient également disponibles en mairie ;

Considérant que le PLH est un outil de programmation et de définition d'une stratégie d'action en matière d'habitat à l'échelle des 28 communes de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ; que le projet de PLH a été élaboré en concertation étroite avec les communes, l'Etat et l'ensemble des partenaires associés, à l'occasion de plusieurs réunions de travail et de comités de pilotage ;

Considérant qu'au vu des avis rendus par chacune des communes membres, une délibération sera à nouveau soumise au conseil communautaire pour adopter le projet de PLH qui sera de nouveau transmis au préfet ;

Il est proposé au conseil municipal :

- D'émettre un avis (favorable/défavorable) au projet du futur Programme Local de l'Habitat.
- D'autoriser Monsieur le Maire à signer tout document y afférant.

Ces explications entendues et après en avoir délibéré :

Le Conseil Municipal, décide, à 20 voix « Pour » et 5 voix « Contre » :

- D'émettre un avis favorable au projet du futur Programme Local de l'Habitat.
- D'autoriser Monsieur le Maire à signer tout document y afférant.

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

Monsieur le Maire rappelle que :

La décision d'engager l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) a été adoptée par le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération (CDA) de la Rochelle, dès février 2014. Afin de prendre en compte les changements législatifs introduits par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès à un urbanisme rénové (loi Duflot ALUR) et à la suite des élections municipales de mars 2014, une nouvelle délibération a été prise le 24 novembre 2014, afin de prescrire l'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) qui tiendra lieu de Plan de Déplacements Urbains (PDU) et qui viendra se substituer aux dispositions des PLU, des POS et du PDU en vigueur.

Après une phase de diagnostics, de collaboration avec les communes membres et de concertation avec la population, les élus communautaires ont défini les grandes orientations politiques du PLUi qui seront traduites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

L'article L153-12 du Code de l'urbanisme prévoit qu'un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale et des conseils municipaux sur les orientations générales du PADD, au plus tard deux mois avant l'examen du projet de plan local d'urbanisme.

Une présentation du PADD à l'ensemble des conseillers municipaux a eu lieu le 14 juin à la Coursive.

Il est proposé au Conseil municipal de débattre sur les orientations générales du PADD telle qu'il est présenté en séance et sur la base de la note qui a été communiquée sur support internet le 5 septembre 2016 et sur support papier disponible en mairie ;

- Enoncer les grandes orientations du PADD contenues dans la note préparatoire au débat communiquée le 5 septembre 2016 par messagerie électronique aux membres du conseil municipal ainsi que par support papier ;

Le compte-rendu du débat du conseil municipal sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du Plan Local d'Urbanisme intercommunal seront transmis au Président de la Communauté d'Agglomération.

COMPTE RENDU DES DEBATS :

Monsieur le Maire:

J'ai voulu commencer par une présentation diapo qui a été faite d'une part auprès des conseillers municipaux de l'agglomération à la Coursive, mais aussi en réunion publique de concertation pendant le début de l'été. Cela situe bien les diagnostics et les différents enjeux.

Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durables) est une étape intermédiaire du PLUI. C'est comme pour un budget, avant de faire celui-ci, vous avez un DOB (Débat d'Orientations Budgétaires) qui fixe les grandes orientations, et ensuite lorsque nous votons le budget, nous rentrons dans la pratique et le détail.

C'est ici le même principe; c'est un certain nombre de grandes orientations qui vont être définies par le PADD. Celui-ci va passer en conseil communautaire le 13 octobre. Il va être enrichi des remarques de tous les conseils municipaux et la version définitive sera adoptée au mois d'octobre.

C'est quand même un document qui n'est pas négligeable puisque c'est à lumière de ce PADD que toute modification ultérieure du PLUI pourra être jugée.

Montrons cependant la contrainte qui existe sur ce PADD: celui-ci doit être compatible avec le SCOT, avec le PLH, avec les objectifs de la COP21, de la loi SRU, de la loi ALUR. Tout cela fait un cadre un peu chargé dans lequel le PADD doit s'inscrire. La démarche qui a été entamée jusque là, pendant plus d'un an, est une phase de diagnostic avec des comités de pilotage thématiques. Les diagnostics ont été établis et c'est à partir de là qu'un certain nombre d'orientations du PADD ont été définies.

Dans les mois qui viennent, nous allons passer au zonage des terrains, pour l'urbanisation, pour les activités, pour les infrastructures, etc. , et pour certaines zones, par des orientations d'aménagements et de programmation qui concerneront des secteurs un petit peu plus larges.

L'axe 1 du PADD est de mettre en œuvre une ambition de développement supérieure permettant à l'agglomération de prendre sa place entre deux grandes métropoles: Bordeaux et Nantes. C'est déjà ce que j'avais souligné dans la présentation du PLH.

Il faut faire le pari de renforcer la centralité et le rôle de l'unité urbaine centrale, rattraper la croissance démographique urbaine à 0,8 et l'ensemble des élus de la communauté d'agglomération, l'ensemble du bureau, la conférence des maires, ont adopté un scénario volontariste (le scénario 3) qui vise avec 0,8% de croissance à créer 1 900 logements par an, dont la moitié au niveau de l'aire urbaine centrale, 25% sur les pôles d'appui (définis par le SCOT, à savoir Nieul-sur-Mer , Dompierre, Châtelailon, La Jarrie et Angoulins).

Il y a des infrastructures routières qui doivent être explorées et identifiées de telle manière qu'il y ait soit des emplacements réservés ou des empreintes foncières qui soient marquées. Pour l'instant, le PADD ne veut pas être un catalogue à la Prévert. Cependant, un certain nombre d'orientations ont été étudiées. Elles ne sont pas encore définies puisque le comité de pilotage des infrastructures routières n'a pas encore

rendu ses conclusions. Le comité de pilotage des infrastructures routières rencontrait cet après-midi le département, qui est maître d'œuvre dans ce domaine. Les pistes ou les questions qui ont été soulevées étaient; "Quelle alternative à l'autoroute A831?", la prolongation entre la route départementale 9 et la route départementale 109 qui pourrait être une alternative à la rocade et qui pourrait désengorger celle-ci, l'entrée dans La Rochelle au niveau des "cottes-mailles", et puis un élément qui n'est pas marqué mais sur lequel Lagord a beaucoup insisté, Monsieur LE HENAFF étant au COPIL des infrastructures routières, c'est la desserte à partir de la rocade de la zone du Fief Rose, pour desservir la zone commerciale Leclerc et pour désengorger notamment le rond-point sous la rocade.

Ces infrastructures routières ne sont pas faites pour se faire plaisir, c'est aussi pour que les villes et les villages soient parcourus par des axes peu fréquentés, pour desservir les parcs d'activités, pour desservir le grand port maritime, les entreprises, les circulations agricoles et de tourisme.

Il y a un certain nombre de précisions qui sont apportées pour se doter d'un système performant, un nouvel axe ferroviaire desservant le grand port maritime. A ce propos, la chose n'est pas réglée. Nous en avons parlé longuement en conseil municipal, j'ai demandé, et elles vont très vite partir, des études complémentaires pour analyser l'impact d'un contournement ferré nord sur notre commune et sur les communes avoisinantes. Il y a le pôle d'échanges multimodal qui est une transformation totale de la gare de La Rochelle, de nouvelles haltes ferroviaires sur le territoire comme à La Jarrie, le développement de trois nouvelles lignes de bus performantes de type Illico, de parcs relais, ces derniers faisant partie des choses qui nécessitent une empreinte foncière pour pouvoir les installer secondairement.

Développement économique et création d'emplois:

Il est prévu de mettre en cohérence l'offre foncière et immobilière de l'agglomération avec la demande des entreprises.

Pour développer les entreprises déjà présentes et en capter de nouvelles, notre territoire doit être en capacité d'offrir en permanence un stock de foncier économique bien réparti sur le territoire, diversifié et aménagé dans une logique de densification. Cela signifie simplement que les zones d'activités qui ont été ciblées ne vont pas être étendues à l'infini. Une des caractéristiques de ce PADD est de limiter volontairement la consommation des espaces agricoles, nous en parlerons un peu plus loin, et il y a eu tout un travail effectué par le comité de pilotage du développement économique qui a abouti à une stratégie: l'extension de sept parcs d'activités sur des sites stratégiques avec une consommation d'environ 80 hectares d'ici 2025, et 87 hectares au-delà. Nous allons les détailler.

Au nord-ouest, l'extension du parc d'activités des Rives au nord de La Rochelle.

Sur un axe Est -Sud-Est, l'extension du parc de Bel-Air nord à Aytré sur le site de Varaize à hauteur de 40 hectares.

Sur l'axe Sud, l'extension du parc d'activités des Bonnevaux à Saint-Vivien sur 10 hectares, et puis à plus long terme l'Aubreçay au niveau de Marsilly, l'Atlanparc de Sainte-Soulle, la Corne-Neuve à Dompierre-sur-Mer, et Croix-fort, à cheval sur plusieurs communes (Saint-Christophe, Saint-Médard d'Aunis, Clavette et Montroy)

Il s'agit donc de définir une stratégie d'activités qui ne permette pas une extension massive de ces zones, qui vont plutôt se faire en renouvellement et en densification. Il s'agit à moyen terme de créer une spécialisation de chaque zone en fonction de leurs activités.

Des grands équipements:

Nous les détaillerons un peu plus tard, car il y a un certain nombre d'éléments sur lesquels il faut réfléchir: par exemple, les services de la CDA doivent rencontrer bientôt les services du centre hospitalier qui ont fait une demande de 15 hectares pour un déménagement, il y a aussi le problème du parc expo, aussi peut-être le problème d'une piscine communautaire, et celui d'une salle de spectacle de type Zénith. Tout cela n'est pas acté, tout cela n'est pas décidé, bien évidemment, mais il faut pouvoir y réfléchir et si d'aventure nous créons ce type d'équipement, il faut savoir où le mettre et l'anticiper au niveau du foncier.

Accueillir plus de jeunes actifs et développer le territoire majoritairement dans l'enveloppe urbaine existante:

Ce sont là des chiffres importants, je vous les ai déjà détaillés. Hors CDA, nous sommes à 2,4, et si vous prenez La Rochelle, nous sommes négatifs, et si vous prenez Lagord, nous devons être à 0,1 ou 0,2%. Le but est d'inverser la tendance et de recentrer la croissance de l'aire urbaine dans la CDA, pour se rapprocher des 0,8% de croissance généralisée sur l'agglomération.

Il y a une contrainte, qui est voulue, c'est de ne pas consommer trop d'hectares d'espace agricole, le SCOT nous impose 220 hectares, et les projections actuelles d'extensions prévues, toutes communes confondues, se situent autour de 220 - 230 hectares, et nous sommes bien meilleurs pour ce qui concerne les parcs d'activités puisque le SCOT prévoit 220 hectares et actuellement, avec les précautions et les points que je vous ai définis préalablement, nous sommes à 80 hectares. Nous avons donc un scénario ambitieux et vertueux en terme de renouvellement urbain, car plus de la moitié du renouvellement urbain se fera dans l'enveloppe urbaine centrale.

Une cartographie assez intéressante: vous voyez ici les zones grises qui sont des zones d'urbanisation (en 2003). Si nous nous projetons en 2035, vous voyez que la zone grise s'étend sans cesse, et que si nous ne modifions pas notre modèle, ce serait 1500 hectares de plus qui seraient consommés. Donc l'effort de densification s'accompagne aussi d'un effort pour préserver les espaces naturels et agricoles.

Inverser la tendance démographique:

Produire 1900 logements par an, nous l'avons dit, une croissance moyenne de 0,8 aussi, refaire gagner des habitants à La Rochelle et encourager la reprise observée dans les communes centrales. Ce n'est pas le cas chez nous puisque si nous parlons de reprise en terme de jeunes, nous avons échappé de peu à une fermeture de classe, un peu miraculeusement, mais ce problème va subsister pendant plusieurs années.

Le point d'équilibre, c'est 1200 logements par an; en-dessous, vous perdez de la population.

Nous misons sur la qualité de vie liée à l'attractivité. Nous allons pouvoir passer à un territoire d'influence maritime et préservé, donc protéger notre réservoir de biodiversité, restaurer et créer des continuités écologiques.

Favoriser la biodiversité et maîtriser l'évolution de l'enveloppe des bourgs.

Nous allons demander aux communes périurbaines éloignées, qui jusqu'ici s'agrandissaient sans précaution et en consommant de l'espace agricole, de maîtriser leur évolution, de conserver la nature aux portes de la ville, de préserver les paysages agricoles et maritimes.

Je n'ai pas parlé au passage du parc littoral d'Aytré, qui est un autre sujet, mais qui fait partie de la protection naturelle.

Il doit protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural, améliorer la qualité du projet urbain, intégrer les chartes architecturales des communes dans la PLU.

Il y a un autre aspect extrêmement important, c'est que nous devons répondre aux objectifs de la COP21. Nous devons être très vertueux, la consommation d'énergie doit baisser de 50 gigawatts/heure, par an, jusqu'en 2030, et nous devons faire un effort colossal au niveau de la production d'énergie renouvelable pour passer du chiffre de 149 gigawatts/heure à 888 gigawatts/heure.

Pour accompagner la réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre, un objectif de la COP21, il faut travailler sur les trajets courts, augmenter l'usage des transports en commun et du bus, encourager les déplacements à vélo, sécuriser les piétons. C'est un enjeu de santé publique, et il faut donc augmenter ce qu'on appelle les différentes parts modales. L'objectif fixé peut paraître modeste; ceux qui empruntent actuellement leur voiture ne l'utilisent plus à la fin de ce PLU pour 6,5 ou 7%.

Vous voyez que l'objectif est quand même atteignable.

Quels sont les sources d'énergie renouvelable?

Nous pouvons citer l'éolien qui a naturellement une place très importante sur notre territoire, le photovoltaïque évidemment aussi, et puis la biomasse.

Nous allons insister plus particulièrement sur les éoliennes. Il y a des couloirs de vents prédéfinis pour les installer. L'objectif est assez modeste puisqu'il faudrait développer un parc de 35 à 40 éoliennes sur le territoire, ce qui paraît un objectif raisonné, sachant qu'il y a une certaine réticence de la part de la population, des fois compréhensible, des fois moins, à l'installation d'éoliennes sur leur territoire.

Pérenniser l'agriculture et mettre en place les conditions pour maintenir une filière conchylicole dynamique. Profiter d'un territoire à taille humaine.

Un logement pour tous: juniors, seniors, actifs, primo-accédants, gens du voyage, étudiants.

Encourager la mixité et lutter contre la spécialisation territoriale, c'est à dire, éviter les ghettos.

Faire revenir les familles dans La Rochelle, et proposer d'autres typologies de logement, en variant les tailles et formes urbaines, agir sur les filières de production de l'habitat.

Produire des logements dans les tissus urbains existants, recentrer le développement dans l'unité urbaine centrale, mobiliser le logement vacant, offrir des logements au plus près des transports collectifs, et des emplois (je vous rappelle que 60% des emplois sur la communauté d'agglomération se situent dans l'aire urbaine centrale), favoriser les échanges, la vie de quartier, proposer des logements abordables, augmenter l'offre de logements neufs intermédiaires et sociaux en ayant une stratégie foncière.

Concernant les gens du voyage:

On ne parle pas des gens du voyage ayant une activité sédentaire. Lagord répond pour eux actuellement parfaitement aux obligations les concernant.

Ce qu'on appelle par contre "Les Grands Passages" qui sont des voyages de type confessionnel et les grands rassemblements qui se passent l'été, la loi nous oblige à avoir une aire d'accueil ou deux de l'ordre de trois à quatre hectares. Jusqu'ici, la communauté d'agglomération bottait régulièrement en touche, car il est vrai que c'est un sujet difficile à accepter pour la population. Pour autant, si nous ne pouvons pas trouver deux aires d'accueil pour "Les Grands Passages", le PLUI sera retoqué par l'état et nous risquons même que le préfet impose des aires de grands passages.

Il y a donc actuellement cinq ou six sites qui ont été ciblés, aucun sur Lagord. Ces sites doivent faire l'objet d'un affinage financier pour aboutir à une "short-list" de deux ou trois avant les arbitrages politiques.

Il faut savoir que l'Etat, tant que l'on ne respecte pas la législation, refuse d'intervenir pour les expulsions, puisqu'il dit ; "vous n'êtes pas en conformité avec la loi", donc même si les gens du voyage occupent des terrains privés au mépris de toute réglementation et dans les conditions que l'on connaît tous, et que l'on peut déplorer bien évidemment, nous n'avons pas de moyen d'agir pour les expulser rapidement puisque l'Etat fait la sourde oreille: "Vous n'êtes pas en conformité au regard de la loi, donc nous ne bougeons pas". Je simplifie mais c'est à peu près cela.

Ce sont des généralités sur les ambitions de schémas multimodaux de déplacements avec le vélo, la politique de stationnement, le partage de l'espace public, une ville de proximité.

La stratégie commerciale, c'est de revitaliser et densifier les centres-bourgs. C'est aussi de recentrer l'activité commerciale vraiment au centre-bourg, c'est à dire que le rond-point avec la boulangerie à côté, à l'extérieur de la ville, c'est quelque chose qui doit progressivement disparaître, car cela a pour effet de faire éclater les centres-bourgs et de ne plus faire de vraies activités collectives dans les centres-bourgs, et d'orienter les petites surfaces commerciales vers la centralité. C'est par exemple ce qui se passe au niveau de la zone commerciale du Fief Rose, cela en est un bon exemple.

Il y a un certain nombre de diapos qui sont sur l'agriculture; favoriser les relations et la tolérance entre l'activité agricole, l'habitat et les autres usages, développer l'agriculture biologique afin d'apporter une réponse à la demande de cohabitation harmonieuse avec l'habitat, mais surtout, tout pour favoriser les circuits courts. Là aussi, le PADD est un petit peu court sur le sujet, un comité de pilotage pour l'agriculture travaille dessus et nous pourrons évoluer beaucoup plus dans ce sens-là, mais la communauté

d'agglomération s'est dotée récemment d'un conseiller communautaire délégué, qui est monsieur Alain DRAPEAU, Maire de Puilboreau, qui a pris ce sujet à bras le corps.
Voilà pour les diapos.

Vous avez eu un document qui était joint à vos envois qui est la trame pour le débat en conseil municipal, je ne vais pas le relire mot à mot, beaucoup de choses ayant été dites dans la présentation. Je pense que nous pourrions plus utilement amorcer ce débat autour de ce PADD de telle manière que les interventions puissent être reprises et alimentent le document qui sera transmis à la communauté d'agglomération. Qui veut intervenir?

Monsieur LE HENAFF:

Je vais suivre le document que vous nous avez transmis. Sur la forme, il y a des termes techniques exprimés parfois avec un jargon assez peu compréhensible.

Sur le fond, si nous regardons le premier axe sur le développement, il y a des choses très bien dites, j'en partage à peu près 90%. L'attractivité de notre territoire passe effectivement par des infrastructures (aéroport, le Grand Port, lignes ferroviaires, pôle d'échange multimodal. Je trouve ce point très positif.

Hierarchiser le réseau de la voirie est aussi une bonne chose, mais nous nous interrogeons sur la place laissée à la voiture: on parle de développer le vélo et les pistes cyclables, mais pour les voitures seule est mentionnée la restructuration de la rocade, ce qui n'est pas vraiment suffisant. Nous nous demandons si la voiture n'est pas un peu l'ennemie; les actions n'ont pour but que de limiter l'usage de la voiture. Selon nous, il faut adapter nos infrastructures routières pour que notre territoire soit attractif. Au comité de pilotage, constatant qu'un certain nombre de routes sont à saturation, nous travaillons pour avoir des infrastructures routières conséquentes, et notamment une alternative au projet abandonné de l'autoroute A831.

Monsieur le Maire:

Je vous propose de répondre au fur et à mesure sur chaque point avant d'aborder le suivant.

Nous ne pouvons pas non plus accepter une option "tout voiture" car nous irions là droit dans le mur. Toutes les villes, tous les pays européens vont sur cette voie-là. Pour cela, il faut encourager un certain nombre de transports alternatifs. Il y a un vrai effort à faire sur les transports en commun, sur les pistes cyclables, sur les longueurs de déplacements, d'où le fait de chercher à rapprocher la population des zones d'activités et des services en recentrant sur l'aire urbaine centrale, mais il y a aussi un effort qui doit être fait, et c'est ce travail que nous faisons au comité d'infrastructures routières, de pouvoir soulager la rocade, qui se retrouve prise en tenaille, et qui subit tous les transports du nord de la Vendée, qui devraient normalement passer par le sud du département ou par Bordeaux et qui passent par-là. Vous avez donc bien noté que les pistes proposées sont pour soulager cette circulation.

Il y a deux axes qui sont privilégiés: modifier le comportement des automobilistes, mais aussi faciliter les transports automobiles.

Je ne crois donc pas que ce PADD présente un objectif anti-automobiliste. Il s'agit surtout de faire modifier les comportements et de faciliter les transports automobiles de l'autre côté.

Monsieur LE HENAFF:

Nous ne sommes pas contre les efforts pour mieux utiliser les bus ou le vélo, mais nous sentons dans la politique au niveau de la CDA et de la ville de La Rochelle notamment, que des mesures sont prises à l'encontre de l'automobile, pour quasiment les empêcher de circuler.

Monsieur TURCOT:

Une petite réflexion aussi: ayant eu l'occasion de croiser souvent ce sujet avec d'autres agglomérations, il y a un affichage très fort sur les modes de transports alternatifs. Pourquoi est-il aussi fort? C'est parce que nous savons que c'est un combat difficile, permanent, douloureux, car pour réduire très symboliquement la place de la voiture, que l'on sait obligatoire, pour tenir nos objectifs de consommation d'énergie, pollution etc. , il faut arriver à réduire un peu la place de la voiture, et pour cela, il faut des objectifs très ambitieux qui soient affichés en matière de transports en commun, en matière de modes alternatifs. Je crois que c'est

mis dans cet esprit-là et cela ne me choque pas: la part de la voiture ne va pas être le bouc-émissaire, l'ennemie, et les gens continueront à utiliser massivement la voiture pour leurs transports. Si on arrive à faire en sorte qu'ils l'utilisent un tout petit peu moins et que les autres modes fonctionnent, y compris via le covoiturage, qui est une sorte d'alternative modale aussi, je trouverai cela très bien.

Monsieur LE HENAFF:

Pour l'orientation 2 en matière de développement économique, nous ne pouvons qu'être favorables au maillage territorial avec des parcs d'activités, etc. Vous avez montré les projets que l'on peut avoir. Il faut d'ailleurs que les infrastructures routières mettent en valeur ces parcs d'activités.

Cependant, je trouve que dans tous ces documents, il y a un élément du développement économique qui manque, c'est le tourisme alors que c'est un point fort de notre attractivité de notre territoire et une partie de son économie. Ce point est un peu abordé dans le cadre de vie, mais je trouve qu'il ne l'est pas suffisamment dans le développement économique. Nous parlerons peut-être demain au conseil communautaire de la politique touristique puisque la compétence tourisme est transférée à la CDA. Il faut à notre avis une politique ambitieuse, ce qui n'apparaît pas dans le PADD, avec des équipements touristiques, sportifs et de loisirs.

Monsieur le Maire:

L'objectif est modeste mais l'objectif a été fait sous la présidence de Jean-Louis LEONARD, vice-président au tourisme, et malheureusement, nous n'avons pas des objectifs particulièrement ambitieux à ce propos. C'est à nuancer au niveau du littoral puisque notamment en terme de campings, il y a un certain nombre de propositions qui sont faites et qui seront retenues, marquées dans le PADD.

Il y a aussi la difficulté que la compétence tourisme n'est pas encore communautaire, et qu'effectivement, nous sommes restés sur des objectifs qui me paraissent également assez modestes.

Monsieur LE HENAFF:

C'était une remarque, mais je pense que demain, le conseil communautaire va être un peu oiseux, alors qu'il y a des choses à faire pour développer l'attractivité de notre territoire en matière de tourisme.

Monsieur le Maire:

Oui, et notamment au niveau du tourisme vert.

Monsieur LE HENAFF:

Au niveau du tourisme vert et des terrains de campings même en première couronne.

Monsieur le Maire:

Bien sûr. Au Clavier.

Monsieur LE HENAFF:

Sinon, sur le premier axe, nous n'avons pas d'autres remarques. A noter à l'orientation 3, le jargon technocratique : proposer *"une structuration des grands équipements solidaires, partagés, complémentaires, pensés à l'échelle métropolitaine dont les études programmatiques restent à faire"*, ce n'est d'une visibilité extraordinaire!

Monsieur le Maire:

Je vous rassure, ce n'est pas ma prose!!

Monsieur LE HENAFF:

Nous avons lu le document, mais pas toujours bien compris. *"Mettre en valeur et développer les différentes facettes d'une qualité de vie liée à l'attractivité, vécue au quotidien"*, là aussi, ce n'est pas d'une grande visibilité.

Sur l'orientation 1, "plaisir à vivre", c'est vrai que notre agglomération est plaisante à vivre. Au point 6 sur la densification, ce qui est dit est parfait, bien gérer la densité pour mettre en œuvre le renouvellement urbain, densifier mais pas n'importe où ni n'importe comment, et préserver nos cadres de vie, nous en sommes à

100% d'accord. Toutefois il faut faire attention pour préserver à Lagord à la fois notre cadre de vie et notre cité pavillonnaire avec des espaces verts.

Monsieur le Maire:

Mais c'est exactement ce qui va être fait à Lagord.

Monsieur LE HENAFF:

L'orientation 2 "*Profiter des atouts d'un territoire touristique*" apparaît passive, ce qui rejoint ma remarque précédente sur le tourisme. Or il faudrait des actions plus offensives. Nous nous interrogerons sur la politique concernant les résidences secondaires ; au vu des débats au conseil municipal de La Rochelle, on se demande si on veut vraiment faire mourir la ville au niveau touristique, en s'attaquant aux propriétaires de résidences secondaire ou qui louent des logements....(intervention de monsieur le Maire)

Monsieur le Maire:

En fait, oui, nous entendons ce que vous dites, et je ne vais pas parler pour La Rochelle, mais elle l'a fait parce que les résidences secondaires sont inoccupées tout le temps. C'est là le problème: ce sont des logements vacants. Nous, à Lagord, nous avons refusé la taxation des résidences secondaires, nous n'avons pas proposé de la voter, et donc le problème est un peu différent de La Rochelle.

Monsieur LE HENAFF:

Sur le tourisme, l'on pourrait mieux faire.

Monsieur le Maire:

Après, il faut rappeler que la compétence, c'est la promotion du tourisme, c'est-à-dire que si la CDA prend cette compétence, cette promotion du tourisme n'est pas la création d'activités touristiques proprement dites, qui restent de l'initiative des communes ou de privés.

Monsieur LE HENAFF:

C'est un volet du développement économique !

L'orientation 3 est de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre. Alors c'est vrai, comme l'a dit Monsieur TURCOT, il faut afficher un changement de parts modales, mais il ne faut pas non plus sacrifier la voiture totalement.

Monsieur le Maire:

Vous avez bien compris, comme l'a dit André TURCOT, que c'est un combat difficile, impopulaire, qui demande beaucoup de pédagogie et de temps.

Alors on peut, en bon politique, exploiter ce mécontentement pour faire des voix, mais à long terme, ce n'est pas un calcul payant pour le devenir et la santé et la production de gaz à effet de serre, dans les décennies qui viennent.

Monsieur LE HENAFF:

Certes, mais il faut quand même avoir une politique modérée. Par le prix du stationnement et d'autres actions à La Rochelle, l'on cherche à dissuader les gens d'aller en ville. Peut-être faut-il créer des parcs relais pour que les gens puissent utiliser leurs voitures pour s'approcher de la ville, puis prendre ensuite les transports en commun ? Mais il ne faut pas pour autant sacrifier la voiture. Pas d'autre remarque sur l'axe 2 portant sur la qualité de vie.

Sur le 3ème axe « bien vivre ensemble » l'orientation 1 est la production de logements neufs. Nous venons d'en parler avec le PLH et l'objectif de 1900 logements par an. Dans l'orientation 2 sur les déplacements, je note "*Mettre en place une politique de stationnement pour mieux adapter la place de la voiture à son usage*", C'est ce que fait la ville de La Rochelle en multipliant par deux le prix du stationnement à La Rochelle ! Certes c'est à La Rochelle, mais on nous demande ici un avis sur la politique de l'agglomération.

Sur l'orientation 3, je suis tout à fait d'accord avec vous sur la centralité. Il faut des commerces au centre des bourgs, en revitalisant et densifiant les centres-bourgs. C'est vrai qu'une boulangerie à un rond-point n'est pas l'exemple à suivre.

Le dernier volet « faire cohabiter ville et campagne » est un beau slogan. Nous nous interrogeons que signifie « intégrer la gestion des franges dans le cadre de l'extension des bourgs dans les projets urbains ».... Je ne sais pas ce que sont les franges et ce qu'est leur gestion. Je suis d'accord pour le développement des jardins familiaux, mais c'est contradictoire avec la densification que nous prévoyons à Lagord, où tous les jardins sont divisés quasiment en deux pour y construire de nouveaux logements. Le caractère résidentiel de notre ville avec des espaces verts et des jardins est mis à mal. Ce n'est plus la cohabitation ville et campagne, c'est la ville dans nos jardins.

Monsieur le Maire:

Il y a deux façons de faire de la politique: soit on fait le diagnostic des problèmes et on essaie d'y répondre de manière raisonnée et réfléchie et si possible avec de la concertation, soit on refuse de voir les problèmes, on agite les protestations, les égoïsmes, les égocentrismes ou les aveuglements. On peut voir cela comme ça.

Donc effectivement, pas de densification, nous allons garder pendant 50 ans Lagord résidentiel et pavillonnaire, vous savez très bien que ce n'est pas comme ça que cela se passera. On peut aussi dire oui à toutes les voitures, et surtout que celles-ci puissent rentrer dans les villes et stationner, et vous savez très bien que ce n'est pas l'évolution souhaitée.

Vous savez bien que la densification ne se fait pas comme cela: il faut d'abord la bonne volonté des propriétaires. Il faut ensuite pouvoir convaincre les riverains. Nous le vivons tous les jours. Il y a des friches qui ne sont pas forcément exploitées. Tout cela, ce sont des objectifs de production, mais si nous ne nous fixons pas des objectifs, un cap ou une volonté, nous n'allons pas avancer. Nous ne pouvons pas imaginer que La Rochelle et la première couronne vont vivre indéfiniment en dehors du monde. Dans ce cas, c'est un vrai déclassement qui nous menace, et laisser croire aux gens que nous pouvons rester comme cela, c'est les tromper.

Monsieur LE HENAFF:

Nous, nous ne sommes pas aux affaires. Nous sommes là pour apporter une certaine parole, que vous écoutez de temps en temps, et pour dire attention: il faut être prudent concernant la densification, il faut conserver le cadre de vie de Lagord qui nous a fait choisir d'y habiter Lagord, et il faut sur les modes de transport rester réaliste.

Monsieur le Maire:

Bien. Y a t-il des demandes d'interventions autres?

Monsieur Y. MARTIN :

Je ne rentrerai pas dans les détails tel que nous venons de le faire. J'ai lu ce document et les autres avec attention, et j'ai fait lire ce document également à certaines de mes connaissances. Nous en avons discuté et il en est ressorti quelques idées, des bonnes et des moins bonnes.

Le point positif c'est qu'effectivement il s'agit d'orientations générales ambitieuses, je crois que tout le monde l'a dit, qui concernent le développement, l'urbanisme, les recentrages sur les centres-villes, les centres-bourgs, au niveau des commerces et de l'habitat, et la notion de qualité de vie. Tout cet aspect-là est très intéressant et, je crois, mérite d'être développé.

Un des mes amis, rochelais, me dit: "oh, c'est très centré sur la ville de La Rochelle". C'est une petite remarque incidente. Une autre remarque qui est plus difficile, c'est qu'effectivement on sent à sa lecture une pauvreté, le mot est un peu fort, de ce texte sur le plan économique, on ne sait pas en effet vraiment comment se situer. Nous avons évoqué le tourisme, mais sur le plan économique, il n'y a pas que cela, et même si La Rochelle était une ville commerçante, un volet qui a été peu abordé, c'est tout ce qui traite, en le voyant bien sûr au niveau de la CDA, de l'éducation, donc des jeunes et des étudiants. Nous évoquions tout à l'heure le fait qu'il y avait 13 000 étudiants à La Rochelle, sans savoir ce qu'ils deviennent après; Peut-être y aurait-il là un volet, quelque chose à voir sur ce plan.

Dernier point: des propositions qui peuvent être antinomiques et incompatibles entre elles, et je vais lire ici un petit passage que je vais retrouver, qui est de "*Proposer un développement compatible en réduisant l'exposition des populations aux risques et nuisances (transport de matières dangereuses, polluants, qualité de l'air et du bruit liée aux transports, aux activités économiques, aux risques technologiques)*"

Ce qui pose deux questions: la zone SEVESO qui existe à La Pallice, et puis l'aéroport, puisqu'il est dit de l'autre côté de pérenniser l'aéroport. Est-ce que ce dernier est vraiment si indispensable alors que l'on pensait, et des études ont été faites pour l'aéroport de Saint Aignan....(intervention de monsieur le Maire)

Monsieur le Maire:

Je n'ai pas compris la fin de la phrase.

Monsieur Y. MARTIN :

A Saint-Aignan, le transfert de l'aéroport régional avait été étudié.

Voilà à peu près quelques réflexions résumées. En tant que lagordais, je m'inscris par rapport à l'aéroport, puisqu'il est vrai qu'il est une nuisance en ce qui nous concerne, surtout qu'un certain nombre d'avions lorsque nous pouvons les voir, ne respectent ni leurs couloirs, ni les altitudes. Il m'arrive de voler aussi, et si jamais je ne suis pas dans le bon couloir, j'ai tout de suite la tour de contrôle dans les oreilles.

Le deuxième point, c'est effectivement le ferroviaire. Nous l'avons étudié et vu sur la desserte du grand port maritime, et là effectivement, je crois qu'en tant que lagordais, c'est le deuxième point sur lequel il faut que nous soyons vigilants. Nous quittons un petit peu la CDA pour se rapprocher un peu plus de notre cité.

Monsieur le Maire:

De manière générale, je pense à cette réflexion sur les étudiants. Ce n'est pas la bible qui est proposée, ce n'est pas un projet de territoire, c'est un plan d'urbanisme intercommunal. Il a aussi ses limites. C'est pareil pour le tourisme: on ne peut pas créer des initiatives qui puissent développer le tourisme. Il y a aussi l'initiative des collectivités et des privés. Vous pouvez très bien déclarer un terrain pour des activités de camping, mais si vous n'avez pas un promoteur de camping, je ne connais pas l'appellation exacte, qui met les fonds et l'investissement nécessaires, vous n'aurez jamais rien.

Les étudiants, c'est pareil : comment un plan d'urbanisme intercommunal peut répondre à la demande des étudiants sinon peut-être en leur offrant des transports en commun, sinon peut-être en leur offrant des logements? Ce plan y répond déjà partiellement. Pour le reste, les 97% d'étudiants qui ne restent pas sur le territoire, il ne restent pas car c'est parfois bien de partir loin pour un jeune mais aussi parce qu'ils n'ont pas d'emploi localement. Ils ont peu d'emplois qualifiés.

Donc le plan d'urbanisme intercommunal ne va pas développer des emplois, il va créer des conditions qui vont amener à créer des emplois, mais c'est tout.

En ce qui concerne l'aéroport, c'est un débat qui paraît dépassé, je le dis très franchement. Il y a un accord de toutes les forces politiques qui sont actuellement à la CDA, de droite, de gauche ou d'ailleurs, et même des écologistes, pour dire que la situation d'avoir un aéroport à Rochefort, c'est terminé. C'est même Dominique BUSSEREAU qui le dit lui-même: "*Il n'y aura pas d'aéroport avant 20, 30, 40, 50 ans qui pourrait desservir La Rochelle, sur Rochefort*". C'est une certitude.

Donc, que fait-on? Nous n'allons pas fermer l'aéroport La Rochelle -Île de Ré, qui a quand même un impact économique considérable. Ce que l'on peut faire, c'est de limiter l'extension de la piste, donc il y a une piste qui a été construite mais qui ne sert pas actuellement. Il faudra être vigilant à ce propos. Il y a des compagnies low-cost, on peut en penser ce que l'on veut, mais qui provoquent un certain nombre d'échanges touristiques venus d'Espagne ou d'Angleterre.

Il y a quand même un consensus général pour dire qu'on ne peut pas faire l'impasse sur cet aéroport et qu'il faut le soutenir dans l'immédiat. Après il y a un certain nombre de nuisances, mais ce que j'ai entendu ici et ailleurs, c'est qu'il semblerait que le maximum de nuisances soit plutôt lié aux avions de tourisme le week-end. Je suis bien d'accord que cela varie en fonction du quartier que l'on habite, mais on doit l'accepter. Il y avait voilà dix ans une association qui s'appelait l' "*A.C.E.N.A*" (*Association de défense Contre l'Extension territoriale et les Nuisances de l'Aérodrome de La Rochelle - Laleu*) de lutte contre l'aéroport de La Rochelle, qui était extrêmement vivace et agressive, encouragée par Monsieur DOUARD, et qui maintenant n'existe plus.

Il y a certainement des foyers de mécontentement et j'entends bien, mais l'aéroport de La Rochelle est indispensable au développement économique de notre territoire. On ne peut pas faire l'impasse là-dessus. Cela va même plus loin puisque certaines lignes étant déficitaires, et Monsieur LE HENAFF le sait aussi bien que moi, nous votons à la communauté d'agglomération des subventions pour équilibrer ces lignes, comme par exemple la ligne La Rochelle -Lyon, qui est un vecteur économique très important.

Pour ce qui est du contournement ferroviaire, tout le monde sait ce que nous en pensons, nous avons fait une motion à ce propos.

Pour autant, si nous nous situons sur un enjeu communautaire, en terme de sécurisation des populations, il est quand même moins dangereux de faire un contournement nord que d'installer une double voie à l'intérieur de La Rochelle avec les produits qui sont transportés. Sur l'impact des produits transportés et de leur dangerosité, je pose la question, et pourtant je devrais dire "*mais oui, bien sûr, c'est beaucoup mieux de passer dans La Rochelle, évidemment!*". C'est un vrai sujet.

Monsieur Y. MARTIN :

Sur ce point, je ne voudrais pas que l'on se méprenne sur ce que j'ai dit. J'ai simplement dit: "soyons attentifs à l'endroit où cela passe". Il n'est pas question de remettre en cause cette ligne ferroviaire qui effectivement est manifestement indispensable, c'est ce que j'ai d'ailleurs dit. Par contre, à l'endroit où elle passe actuellement, et cela a été un débat en conseil municipal, je dis restons attentifs. Ce n'est pas l'existence, mais le tracé qui a été proposé en dernier ressort.

Monsieur le Maire:

Il suffit, ce n'est pas si simple que cela. Il faut des études, il faut convaincre. Alors, nous allons un peu enlever les fantasmes, je l'ai déjà dit cent fois, ce n'est pas avant 20 ou 30 ans, et si le projet continue, il y aura une enquête publique, cela va être très compliqué. Cela ne sera pas un "Notre Dame des Landes" mais cela peut s'en rapprocher par certains aspects. Rien n'est acté. La position actuelle de la commune et celle de la CDA, est d'affiner les études de telle manière que le trajet soit le moins nuisant, le moins impactant possible, aussi bien pour Lagord que pour L'Houmeau.

Monsieur TURCOT:

Simplement pour rejoindre ce qui vient d'être dit, ce contournement ferroviaire est indispensable: un transport de matières dangereuses ne peut pas passer au cœur d'une ville comme La Rochelle. Nous sommes donc forcément solidaire de La Rochelle et de ses habitants.

Par contre, il faut trouver le meilleur tracé possible et j'avais peur que des décisions soient prises hâtivement sur la base d'un projet mal ficelé par la SNCF Réseau (cela ne s'appelle plus comme cela mais peu importe) et qu'il fasse le trajet le plus simple possible sans se poser de questions: on passe tout droit, au plus court, alors qu'il y a probablement un tracé à améliorer.

Même si cela se fera dans 20 ans, et encore ce n'est même pas sûr, il faut quand même que nous et l'agglo fassions les réserves foncières au niveau du PLUI; c'est donc une décision assez importante, qui nous impacte en terme de développement.

Monsieur le Maire:

Absolument. Y a t-il d'autres demandes d'interventions pour alimenter le débat?

Toutes les réactions et réflexions seront retranscrites et transmises à l'agglomération et seront exposées lors du débat en conseil communautaire.

Monsieur Y. MARTIN :

Monsieur le Maire, juste un petit rajout qui est un tout petit peu en-dehors de ce débat mais qui rentre cependant bien dedans. Je lisais récemment un ouvrage d'un démographe qui expliquait que les populations apportaient également leur travail, c'est-à-dire qu'une population apporte également de l'emploi. Sans résumer le livre, cela montre qu'il faut que notre population sur la CDA augmente: nous avons mis un objectif à 0,8, ce qui veut dire que cela apportera aussi de l'emploi.

Monsieur le Maire: Merci beaucoup.

Ces explications entendues, le Conseil Municipal, prend acte du débat.

La séance est levée à 21h25
Lagord le 21 septembre 2016

La secrétaire de séance,
Serge COMTE



Le Maire,
Antoine GRAU.



