

La Gazette

N° 76 - janvier 2024

Sommaire

- ◆ Échos des conseils p. 02
- ◆ Des rennicides à Soorts ? p. 03
- ◆ Stationnement : plus d'argent,
moins d'agents ! p. 03
- ◆ Énergie bleue p. 04
- ◆ Stratégie locale de gestion
du trait de côte... p. 05
- ◆ ... et ses conséquences p. 06
- ◆ Transformation de la promenade
du quai Pompidou à Capbreton p. 08
- ◆ Un RER basco-landais p. 09
- ◆ La mer en débat p. 10
- ◆ Capbreton Port d'avenir p. 10
- ◆ Le SITCOM taxe aveuglément p. 11
- ◆ Population, logement, équipement,
services p. 11
- ◆ Qu'avons-nous fait en 2023 ? P. 11



La Gazette SPSH N° 76
Une publication SPSH - association loi 1901
BP 62 - 40150 Soorts-Hossegor
contact@spsh40.com
Directeur de la publication : Gérard Chochoy

Échos du conseil municipal



10 novembre 2023

Sporting-Casino : renouvellement de l'autorisation d'exploitation des jeux de hasard.

A l'unanimité des votants, le Conseil Municipal a émis un avis favorable au renouvellement de l'autorisation d'exploitation des jeux de hasard qui arrive à expiration le 29 février 2024 : la future Délégation de Service Public (DSP) débutera le 1^{er} mars 2024 pour se terminer le 29 février 2028. **L'activité « casino » sera poursuivie pendant les travaux** de réhabilitation du bâtiment qui pourraient démarrer en 2026.

Commission d'indemnisation à l'amiable pour les dommages de travaux du secteur des Landais.

Pour permettre aux établissements, commerces et autres locaux professionnels de profiter de l'arrière-saison la municipalité n'a permis la reprise des travaux d'aménagement du secteur des Landais qu'à compter du 6 novembre 2023. En conséquence, il a été décidé de proroger le délai de dépôt des dossiers d'indemnisation du 30 novembre 2023 au 3 juin 2024.

19 janvier 2024

Le conseil devait être essentiellement consacré au débat d'orientation budgétaire (obligatoire dans les communes de plus de 3500 habitants). En raison, peut-être, de l'absence de trois des membres de la commission finances, les orientations ont été présentées et validées mais le débat n'a pas eu lieu.



Beaudoin MERLET, délégué aux ressources humaines, doyen du conseil municipal depuis 2020 et membre de SPSH, est décédé soudainement le 31 décembre.

SPSH présente ses sincères condoléances à sa famille, ses amis et ses proches.

8 décembre 2023

Souscription d'un emprunt de 2 millions d'euros

Il est destiné à financer les travaux d'aménagement de l'avenue de Bordeaux et de l'avenue des Écoles qui ont démarré en janvier 2024 pour s'achever en juin. Seul un conseiller s'est montré réticent à l'idée d'endetter la commune sans retour sur investissement et de le faire pour des travaux de voirie (qui relèvent théoriquement de MACS), non-urgents selon lui.

Un autre conseiller ayant répliqué que « *5 morts dans les 20 dernières années sur cette avenue* » constituent une urgence à agir, SPSH s'est alarmée de ce chiffre. Nous avons consulté le site de la Sécurité Routière qui recense quinze accidents de la circulation ayant causé des blessures ou entraîné la mort sur l'ensemble de la commune entre 2013 et 2022. Un accident mortel (le 20 mars 2014 sur la route des Lacs), quatorze autres ayant conduit onze personnes à l'hôpital. Deux d'entre eux se sont produits avenue de Bordeaux, une voiture heurtant une moto pour le premier, un scooter pour le second.

A moins que le conseiller qui s'est exprimé ne dispose de chiffres que la Sécurité routière n'a pas enregistrés, l'argument de la dangerosité pour justifier la création d'une piste cyclable le long de l'avenue de Bordeaux n'est d'évidence pas pertinent. Celui du confort des cyclistes le serait davantage.

Identification et stérilisation des chats errants

Afin de réduire les prédateurs, la commune, aidée par deux associations de sauvegarde des animaux, dépense annuellement 3 000 € pour identifier et stériliser les chats errants (environ 30 animaux traités chaque année), placer les chatons et nourrir les chats du territoire. Nous rappelons que **l'identification des animaux de compagnie est une obligation légale** qui les protège.

Des rennicides à Soorts ?

Un sondage OpinionWay, paru le 7 janvier, a mis en avant la faiblesse des connaissances en histoire des jeunes Français de 16 à 24 ans : 46 % de ceux qui ont été interrogés n'ont pas su dater le début de la Révolution française.

Pour autant, dans la nuit du 29 au 30 décembre dernier, trois d'entre eux - filmés par les caméras de surveillance - ont joué les apprentis Guillotin sur les rennes du traineau du Père Noël, non en place de Grève mais sur celle (elle doit avoir un nom...) que jouxtent l'ancienne mairie et l'église Saint-Etienne à Soorts. Il est peu probable que le geste ait eu valeur de symbole...

Les services de la Mairie ont retrouvé les têtes sur le lieu du forfait et très vite restauré les malheureux animaux dans leur intégrité.

Pour ceux d'entre vous qui sont loin au moment des



fêtes, nous précisons que cette pièce maîtresse des décorations de Noël de la ville attire chaque année depuis trois ans de nombreux enfants, émus et heureux de pouvoir prendre place dans le céleste traineau bien opportunément posé ici.

Stationnement : plus d'argent, moins d'agents !

Alors qu'en juin dernier nous avons proposé à la municipalité d'étendre la zone de stationnement payant dans l'hypercentre durant la haute saison afin de dégager les ressources nécessaires pour **améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes**, la ville a retenu le moyen mais pas la fin.

L'ensemble (une partie l'était déjà) des places de stationnement des avenues Paul Margueritte et de Rosny sera désormais payant et la période de totale gratuité réduite (novembre à avril). Deux zones tarifaires seront créées : une zone rouge - comprenant les avenues du TCF, Paul Lahary, de Rosny et les allées Pasteur - à 2,50 € l'heure, une autre, bleue, à 2,00 € l'heure.

Les résidents à l'année bénéficieront d'une heure de gratuité quotidienne, après inscription auprès de la police municipale d'une voiture par foyer. Nous ne savons pas - la Mairie non plus semble-t-il - ce qui permettra de distinguer les résidents à l'année des résidents temporaires. Ne pas les distinguer serait, selon nous, préférable. Si tous les propriétaires, indépendamment de leur temps de séjour, paient la taxe foncière, seuls les « résidents secondaires » paient la taxe d'habitation. A défaut de reconnaissance, ne pourraient-ils avoir droit eux aussi à une heure de stationnement gratuit ?

Autre nouveauté, non souhaitée : **les contrôles seront externalisés**. Depuis le 1^{er} janvier 2018, et le remplacement du PV par le forfait post-stationnement (FPS), l'indication du numéro d'immatriculation du véhicule accompagne le paiement de son stationnement. Une base de données collecte ces numéros, elle est interrogée pour le contrôle. Des dysfonctionnements se sont produits l'été dernier et n'ont été réparés qu'après 48 heures et autant de temps de paiements perdus.

Hier, deux ASVP (agent de surveillance de la voie publique) contrôlaient les stationnements, demain le contrôle et la maintenance seront confiés à une société extérieure qui garantit, en cas de panne, une intervention en moins de 6 heures... mais les contrôles ne seront effectués qu'une fois par semaine en basse-saison et deux fois par semaine en juillet-août.

SPSH avait demandé que le contrôle des infractions de stationnement soit accru, faisant valoir qu'il est moins coûteux, et pourtant plus dangereux, de stationner sur un trottoir ou une piste cyclable que d'oublier de payer le parcmètre : la première infraction n'est quasiment jamais sanctionnée, la seconde l'est souvent.

Affecter, comme il est prévu de le faire, les deux ASVP en charge du stationnement à d'autres tâches, réduire les contrôles, ne réglera pas le problème des stationnements qui gênent les piétons et les cyclistes...

Charges et recettes liées au stationnement

	2023	2024	2025
Dépenses			
Achat Logiciel		32 000 €	
Contrôle	60 000 €	70 000 €	194 000 €
Entretien	30 000 €	139 000 €	
Recettes			
Bornes	267 000 €	500 000 €	515 000 €
FPS	70 000 €		
Gain net	247 000 €	267 000 €	321 000 €

Chiffres donnés lors du conseil municipal du 18/12/2023

Énergie bleue

Depuis 2017, la Région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté Pays Basque (CAPB), pionnières à l'échelle nationale, sont engagées dans l'étude d'un projet de ferme houlomotrice (WAVEPI : *Wave Energy Pilote*) avec l'ambition de **couvrir la totalité des besoins énergétiques de leur territoire par les énergies renouvelables en 2050**.

Sept acteurs sont réunis dans un partenariat d'innovation : Rivages Pro Tech (Suez), ATZI, Centre de la mer de Biarritz, Créocéan, Énergie de la Lune, Ship As a Service, et Surfriider Fondation Europe.

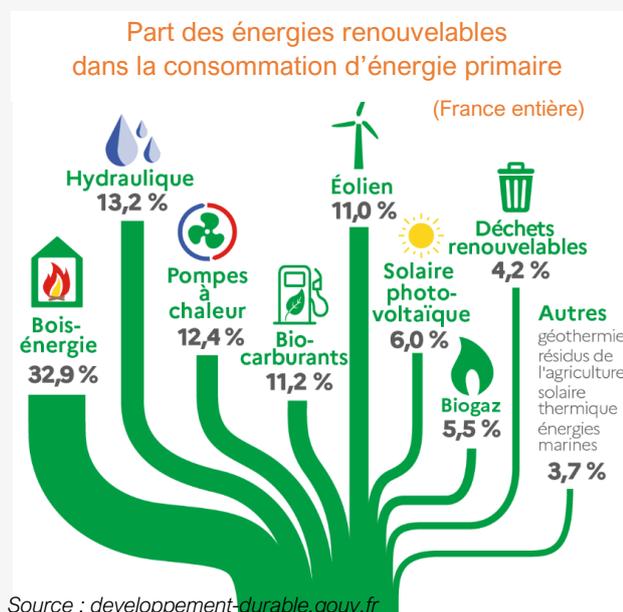
Le 23 janvier 2023, le département des Landes, les Communautés de communes (CC) MACS et du Seignanx se sont engagés aux côtés de la Région Nouvelle-Aquitaine et de la CAPB. Ce n'est plus une ferme houlomotrice qui serait exploitée au large de nos côtes mais deux.

Neuf sites potentiels ont été étudiés pour la CAPB, sept pour les CC landaises. De nombreux facteurs sont considérés : environnementaux (protection de la biodiversité), techniques (plusieurs procédés sont à l'étude), économiques (pêche et tourisme), etc.

Pour la CAPB, c'est un territoire de deux kilomètres carrés au large du phare de Biarritz, à 7,5 kilomètres de la côte et à une profondeur comprise entre 60 et 70 mètres qui a été choisi.

Pour les Landes, surface et profondeur devraient être les mêmes et la distance de la côte serait portée à 10 kilomètres, en face des communes d'Ondres et de Labenne.

Alors que plusieurs systèmes existent : immergés, en surface, au large ou encore sur le rivage, ce sont donc des systèmes immergés et au large, de faible impact environnemental et visuel, qui ont été retenus.



L'énergie houlomotrice provient du mouvement oscillatoire des vagues, qui est généré par le vent soufflant sur la surface de l'océan. Supérieure à celle des courants de marée (énergie marémotrice) elle est convertie en électricité à l'aide de diverses technologies.

La production d'énergie houlomotrice est plus constante que celles liées au soleil et au vent, elle est **encore inexploitée en France** (un projet est à l'étude en Bretagne). La centrale de Mutriku, au large de Bilbao, inaugurée en 2011, est la première centrale houlomotrice en exploitation commerciale en Europe.

Selon le World Energy Council le potentiel exploitable de l'énergie houlomotrice serait de 8 000 à 80 000 térawatts-heures (TWh) par an. À titre de comparaison, la consommation mondiale d'électricité a été de 27 520 TWh en 2021¹.

Abondante, renouvelable à l'infini, « propre », **l'énergie houlomotrice serait la panacée ?** Pas tout à fait. Plusieurs difficultés expliquent qu'elle ne soit pas encore, à l'échelle mondiale, produite de manière industrielle :

- la plupart des systèmes exploitent des technologies qui résistent mal aux conditions les plus extrêmes, comme les tempêtes ;
- les coûts d'exploitation sont encore très élevés ;
- la rentabilité est difficile à évaluer.

Au cours de la **5e journée du Gouf** en octobre dernier, Marc Lafosse, Président d'Énergie de la Lune (bureau d'étude en énergies marines renouvelables et génie océanographique), a présenté « **les énergies de l'océan** », la vidéo de son intervention est accessible en cliquant [ici](#).

¹ Selon EMBER, base de données qui regroupe production et importations pour 209 pays sur la période 2000-2020. Pour l'année 2021, les données portent sur 75 pays comptant pour 93 % de la consommation mondiale d'électricité.

Plusieurs hectares dans la zone portuaire de Bayonne, sur la commune de Tarnos, ont été réservés pour accueillir les infrastructures nécessaires à l'implantation de cette filière naissante.

Un programme d'investissement d'1,2 M€ a été voté par le département des Landes pour répondre aux besoins de la réalisation des études de faisabilité et percevoir des recettes à la suite de l'obtention de subventions.

La clé de répartition financière entre les trois membres du groupement sera de 50 % pour le département des Landes et 25 % pour chacune des deux communautés de communes.

Stratégie Locale de Gestion de la Bande Côtière

Pour faire face à la **problématique commune d'érosion marine et de recul du trait de côte**, Capbreton a engagé une stratégie locale incluant ses voisines Labenne et Soorts-Hossegor. Ce programme d'actions, initié par Capbreton en 2007 avec la mise en service du « by-pass », est entré dans sa deuxième période.

Pour rappel, l'intention de la **première période**, qui a couvert les années 2017 à 2022, était de :

- limiter le recul du trait de côte à l'aide du transfert hydraulique des sédiments (by-pass) et la gestion du cordon dunaire ;
- entretenir les ouvrages de protection (épaves, perrés, digues) du front de mer, des secteurs les plus urbanisés de Capbreton et maintenir le choix de ne pas les prolonger au sud ;
- réduire la vulnérabilité du littoral à l'aléa érosion : réfléchir à la relocalisation de certaines installations et constructions, comme la station d'épuration (STEP), dite "de la Pointe", qui traite la majorité des effluents de Capbreton et de Soorts-Hossegor.

Le bilan de la période est globalement positif, sauf pour la plage de Santocha dont l'érosion s'est poursuivie.

Le programme d'actions¹ de la **deuxième période** pour les années 2023 à 2027, s'inscrit dans la continuité du précédent et y ajoute l'amélioration de la connaissance des dynamiques hydro-sédimentaires à l'échelle des trois communes, ainsi qu'une réflexion sur la valorisation du sable issu des dragages de la passe du Boucarot et du lac d'Hossegor.

Capbreton, pilote du projet, a constitué un comité d'expertise au sein duquel les trois communes sont représentées. Nous avons proposé que Soorts-Hossegor le soit par un expert bénévole dont nous connaissons les compétences. Cette offre a été acceptée, c'est donc un géologue qui parlera sable et trait de côte au nom de notre commune

Une première étape permettra le recueil, par plusieurs laboratoires spécialisés, de données factuelles aujourd'hui inexistantes. SPSH a mis en relation les élus avec le Département Océanographique de Bordeaux (EPOC-CNRS) qui dirigera, au profit du projet, des thésards et post-doctorants sur une durée de quatre ans.

Notre association s'implique donc, dès la genèse de ces études, et se positionne comme un partenaire des pouvoirs publics dans la recherche de solutions durables pour l'avenir de notre littoral.

¹. Ce programme est financé à hauteur de 13,6 M€ HT par l'Europe, l'État, la Région, le Sydec, la Communauté de Communes MACS et les Communes de Capbreton, Labenne et Soorts-Hossegor.



© GIP Littoral

Les conséquences inattendues de la stratégie de Capbreton

Les observations régulières que nous effectuons, tant au niveau des plages que des structures qui les bordent, nous ont amenés à **deux constats inquiétants**. Nous en avons averti notre Maire et le Directeur Général des Services, nous résumons ici le contenu de notre communication à leur adresse.

1. L'impact de l'utilisation du by-pass sur les plages d'Hossegor

La photographie de la page précédente et celle ci-contre, mettent en évidence les conséquences de la présence de la digue nord à l'entrée de la passe d'accès au port de Capbreton :

- accrétion au nord, alimentée par les courants de secteur nord-ouest, qui semble diminuer, entraînant même depuis quelques années une érosion des plages d'Hossegor estimée à une perte de sable d'environ 15 000 m³/an ;
- forte érosion au sud, due à la rétention par la digue mais aussi peut-être à des phénomènes complexes de vortex (tourbillons) qui rapportent le sable des plages sud vers le pied de l'estacade et nourrissent la dune sous-marine de l'entrée du port, rendant périlleux son accès ;

Enfin, Il faut ajouter aux effets de la digue la présence du Gouf qui engloutit une partie du sable ayant réussi à passer l'obstacle qu'elle constitue, et ce au détriment des plages situées plus au sud.

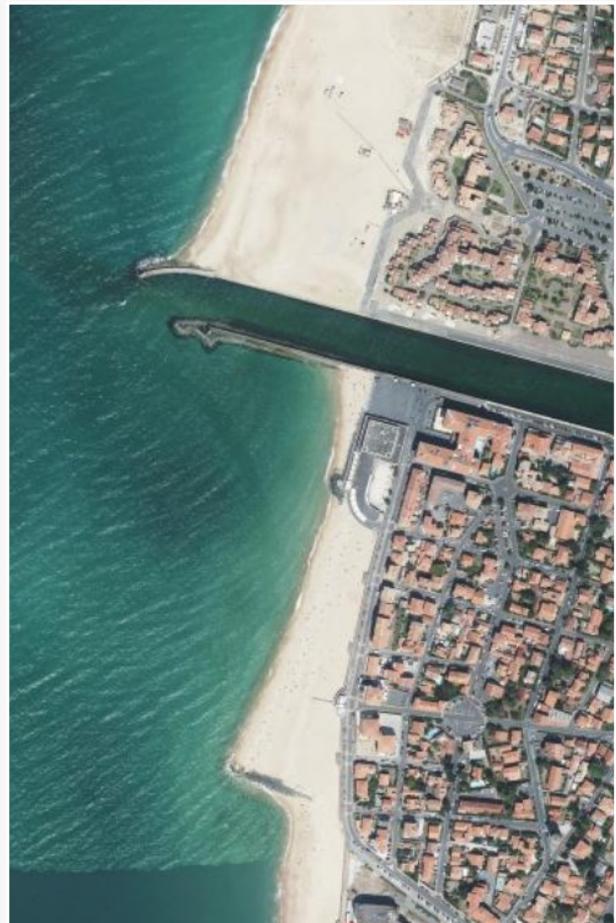
Afin de stabiliser le sable sur les plages d'Hossegor - la Sud, la Centrale et la Nord - deux épis rocheux perpendiculaires à la côte ont été édifiés dans les années 50. Ces deux épis immergés, posés sur le sable de l'avant-plage (le bas de la plage), sont situés de part et d'autre de la plage centrale.

Le by-pass de Capbreton

Il transfère le sable accumulé au nord de la digue (sur la plage Notre-Dame), vers les plages plus au sud, en passant sous le canal du Boucarot.

Les volumes prélevés sur la plage Notre-Dame font l'objet d'estimations contradictoires : 15 000 à 30 000 m³/an selon les sources du comptage, mais là n'est pas le sujet de cet article. L'important ici, nous allons le voir, est le lieu des prélèvements.

Capbreton n'a pas attendu le by-pass pour transférer le sable accumulé sur la plage Notre-Dame vers les plages au sud de l'estacade. Avant 2008 et l'installation de ce by-pass, les transferts étaient opérés par camions et les prélèvements effectués essentiellement sur l'arrière-plage (le haut de la plage). Aujourd'hui c'est une



pompe aspiratrice qui alimente la conduite et les deux tiers du sable prélevé le sont sur l'avant-plage. Ceci a deux conséquences :

- le niveau de la plage est abaissé, moins freinées les vagues avancent davantage et repartent en entraînant une plus grande quantité de sable avec elles ;
- l'abaissement de la zone de prélèvement, barrée au sud par la digue, provoque le glissement de la l'avant-plage plus au nord. **Inexorablement la plage Sud s'abaisse, puis, par effet domino, la Centrale, et enfin la Nord suivent le même mouvement**

Si les plages de notre commune, comme d'autres, souffrent d'un appauvrissement en apports naturels dû au fait que la création de sable charrié par les rivières et les fleuves est moins abondante, il semble que les prélèvements annuels de Capbreton accélèrent un phénomène d'érosion préjudiciable à plusieurs titres :

- il provoque un déchaussement de la digue nord compensé après chaque campagne de transfert par

un remblaiement mécanique (pelleteuses) qui augmente, sans bénéfice pour les plages du sud, les prélèvements qui nuisent à celles du nord ;

- il accélère l'enfoncement progressif des épis rocheux ;
- et, parce qu'il abaisse le niveau des plages, il en favorise l'érosion et le recul. **Toutes les plages d'Hossegor pourraient être touchées.**

Les points qui doivent être traités :

Ne serait ce pas jouer les apprentis-sorciers que vouloir augmenter - comme le souhaite Capbreton - le volume de sable transitant par le by-pass ?

Ne serait-il pas au contraire plus prudent de diminuer ce volume et de procéder au ré-ensablement des plages de Capbreton au moyen d'un dragage plus systématique de la dune sous-marine ?

On peut intuitivement supposer que cette méthode aurait le double avantage de sécuriser l'entrée du port

et, en vidant cette réserve de sable que constitue la dune, de limiter la quantité de sédiments qui pénètrent dans le port et dans le lac en empruntant le canal.

Cette méthode est employée avec succès à l'embouchure de l'Adour pour ré-engraisser les plages d'Anglet et diminuer l'ensablement du port de Bayonne.

Quant à la reconstitution des épis rocheux, nous devons rester prudents : leur efficacité est en effet tantôt affirmée, tantôt contestée par les spécialistes...

2. La dégradation du mur de soutènement de la place des Landais

L'abaissement progressif de la plage Centrale d'Hossegor favorise les coups de boutoir portés au mur de soutènement de la place des Landais et de la promenade du front de mer par l'océan et les vagues de submersion lors des fortes tempêtes.

Il a des conséquences sur l'arrière-plage où, par périodes, le pied du mur est proche du déchaussement.

Le vent compense momentanément cette érosion lorsqu'il pousse le sable de l'océan vers les terres. Il favorise donc un phénomène inverse et sécurise le pied de mur en le remblayant.

Un rapport, établi en 2018 par le bureau d'études qui suit l'évolution des plages de la commune depuis le début des années 2000, signale la vétusté, voire la totale disparition, des pieux en bois sur lesquels ce mur est bâti. La disparition de ces fondations, en l'absence d'ouvrage de retenue de poussée à sa base, pourrait provoquer le glissement du mur et/ou son affaissement sous son propre poids.

Nous avons recommandé à la Mairie qu'un contrôle régulier et préventif de l'état des structures soit effectué.

Les fissures doivent être calfeutrées afin d'éviter la corrosion des aciers.

Deux mesures permettraient de faciliter l'**écoulement des eaux pluviales et de submersion** : des créneaux ouverts à intervalles réguliers dans le muret qui supporte les garde-corps de la place des Landais - il en

Nous avons constaté qu'il y a peu de traces visibles de corrosion des aciers, lesquels sont pourtant soumis à une atmosphère marine agressive.

Quelques fissures verticales sont visibles, sans déplacement horizontal ou vertical de part et d'autre qui indiquerait des efforts de poussée ou de tassement différentiels.

En revanche nous avons remarqué un affaissement du dallage de la place des Landais tout nouvellement réalisé. L'instabilité du remblai de fondation qu'il signale pourrait avoir deux causes :

- l'inefficacité du réseau de collecte des eaux pluviales et de submersion marine, qui pourrait avoir été sous dimensionné et mal conçu ;
- l'absence, ou l'insuffisance, d'un drainage, nécessaire pour empêcher l'entraînement du sable de remblai le long de la face interne du mur et sous sa fondation.

existe mais leur taille et leur nombre sont insuffisants - et le surdimensionnement du réseau d'évacuation en tubant les regards jusqu'à une profondeur supérieure à la hauteur du mur de soutènement.

Une troisième, plus compliquée et plus onéreuse, serait de mettre en place en pied du mur un rideau de palplanches qui permettrait tout à la fois de **sécuriser la fondation du mur et de stabiliser le remblai sous la place.**

Le quai Pompidou fait la place belle aux piétons et cyclistes



À **Capbreton**, l'avenue Georges Pompidou, entre le pont Bonnamour et le marché aux poissons, se transforme et **augmente encore l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes**.

En novembre dernier, MACS a entrepris des travaux d'étanchéité et de stabilité des quais, entre le pont et la cale du ponton G.

Pour sa part, Capbreton aménage l'espace pour **séparer les piétons et les cyclistes** en édifiant sur 450 mètres linéaires une passerelle en bois au-dessus de l'eau (*tracée en pointillés rouges sur la carte ci-dessous*).

Un parvis devant le mini-golf prolongera l'ouverture sur le port et des plates-bandes végétalisées, entrecoupées de noues d'infiltration des eaux pluviales, sépareront les voitures des vélos.

Il est prévu que le chantier soit achevé à la mi-juin pro-

chaine. C'est l'entreprise Ocelian qui a été retenue pour effectuer les travaux pour un montant de 3,4 millions d'euros TTC.

Après la place de la Gare, les allées Marines et du Bou-digau, la place de l'Hôtel de ville, l'avenue de Verdun, la rénovation prochaine du marché couvert et d'autres aménagements trop nombreux pour que nous les citions tous, Capbreton n'en finit plus de se refaire une beauté. Les perfides diront qu'elle était tombée bien bas et que le charme perdu ne sera pas retrouvé. Sans doute, mais un autre est en train de naître. La Mairie a recensé près de 200 maisons « intéressantes » qui seront protégées des pelleteuses et organise avec intelligence et goût ses espaces de circulation. Alors réjouissons-nous que notre voisine soit soucieuse de son apparence et du confort de ses habitués.



Un RER basco-landais

Les zones urbaines (on parle de « conurbation ») comprises entre Dax et San Sebastian sont en pleine croissance démographique et connaissent une activité touristique soutenue. Elles comptent 1,4 million d'habitants dont les besoins de déplacements nationaux et transfrontaliers ne cessent d'augmenter. Aujourd'hui, ces déplacements sont effectués presque exclusivement en voiture individuelle. Ils génèrent des embouteillages, accrus en période estivale, et une importante pollution de l'air.

Porté par plusieurs collectivités¹ le projet dit de **RER basco-landais** doit permettre à l'horizon 2032 un report de la voiture vers les transports en commun, notamment pour les trajets du quotidien ou touristiques, grâce à l'augmentation de l'offre ferroviaire autour de Bayonne.

¹. la Région Nouvelle-Aquitaine, le Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, l'agglomération du Grand Dax, les communautés de communes de Marenne Adour Côte - Sud, du Pays d'Orthe et Arrigans, du Seignanx.

Ce service de transport sera déployé sur trois grands axes :

- Dax - Bayonne - Hendaye/Irun ;
- Bayonne - Puyoô, en direction de Pau ;
- Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port.

À long terme, au-delà de 2032, la ligne Dax - Bayonne - Hendaye (Irun en Espagne) sera prolongée jusqu'à San Sebastian pour proposer un véritable service de transport transfrontalier.

Le RER basco-landais devrait desservir 33 gares et haltes sur près de 260 km de ligne.

L'objectif de fréquence et d'amplitude est ambitieux : un train toutes les demi-heures et un service ininterrompu **de 6 heures à minuit**.

9000 voyageurs quotidiens sont attendus.

La feuille de route, partagée par l'ensemble des collectivités partenaires, fixe une gouvernance au projet de RER basco-landais et définit les actions à engager dès 2024.

Elle permet également de positionner favorablement le projet afin d'être labellisé en tant que **service express régional métropolitain (SERM)**, sur décision du Ministre en charge des transports.

Dans le cadre de la loi adoptée le 27 décembre 2023, ces projets de SERM pourront bénéficier d'un soutien financier de l'État. L'objectif est de mettre en place au moins dix SERM, dans un délai de dix ans à compter de la promulgation de la loi.



Les grandes étapes

Entre 2024 et 2026 : les infrastructures et les ressources existantes seront utilisées au maximum de leur potentiel pour renforcer l'offre ferroviaire. En parallèle, les études nécessaires pour préparer les opérations à venir seront lancées.

Entre 2027 et 2032 : de nouvelles rames seront acquises et les infrastructures modernisées pour permettre la poursuite du développement de l'offre ferroviaire.

Au-delà de 2032 : le service complet sera déployé, y compris sur la partie transfrontalière, avec la finalisation des travaux d'infrastructure.

La France planifie son espace maritime, donnez votre avis !

La mer en débat : environnement, éolien en mer, activités maritimes et littoral

📍 France

📄 Plan ou programme national

La Commission nationale du débat public (CNDP) organise un débat public d'ampleur sur la planification maritime : sur l'avenir de la mer, du littoral, de la biodiversité marine et de l'éolien en mer. Ce débat national sera décliné sur le territoire des façades maritimes de la France métropolitaine.

Le débat se tient du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024 pour permettre à toute personne de prendre part à l'élaboration de choix qui seront faits en 2024 sur l'avenir de la mer et de l'éolien en mer.

La CNDP propose une vidéo « 7 minutes pour tout comprendre » et des rencontres (du 21 au 24 février pour le sud des Landes et le Pays basque). [Pour en savoir plus et participer : cliquez ici.](#)

Capbreton, « Port d'Avenir »

Les concessions de la zone technique attribuées sur le domaine public portuaire sont arrivées à échéance à la fin de l'année 2023.

Les bâtiments présentent des non-conformités structurales, sécuritaires, sanitaires (présence d'amiante) qui rendent nécessaire leur démolition et la reconstruction d'une nouvelle zone technique qui devrait être achevée à l'automne 2026.

Une organisation transitoire, jusqu'à la livraison des nouveaux équipements, a été conçue en 3 phases.



Vue aérienne de la zone technique du port (cernée de pointillés)

La 1^{ère} s'est achevée le 31 décembre dernier. Elle a consisté à accompagner la fin d'activité des exploitants en place, à prévoir l'entretien et la maintenance des bateaux pendant les travaux (activités de calage), à préparer l'aménagement de la zone durant la phase transitoire.

La 2^e phase débute et s'achèvera en avril : les bâtiments seront démolis et la zone mise à nu.

Durant cette période :

- le service Port et Lac assurera le maintien des grutages et le calage sera effectué par les professionnels autorisés qui pourront accéder à la zone technique ;
- MACS (la gestion du port relève de sa compétence) procédera à l'attribution des nouvelles autorisations d'occupation temporaire (concessions) et à la sélection des professionnels du nautisme qui pourront intégrer la zone dès avril 2024

La 3^e phase, d'avril 2024 à octobre 2026. Des installations provisoires seront aménagées pour permettre aux professionnels retenus d'assurer un service minimal à destination des plaisanciers-usagers du Port (vente de matériel, entretien et réparation, ...).

Le SITCOM taxe aveuglément

Courant novembre tous les autoentrepreneurs, gérants de SCI et autres détenteurs d'un numéro SIREN ou SIRET ayant domicilié leur entreprise ou société à leur domicile et soumis à titre personnel (propriétaires ou locataires de leur logement) à la Taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), ont eu la surprise de recevoir un courrier du SITCOM les informant que leur entreprise devrait dorénavant s'acquitter de la « redevance spéciale », sans qu'ils soient eux-mêmes pour autant exonérés de la TEOM !

La Direction du SITCOM prétend ainsi assurer « une équité de traitement des professionnels qui utilisent les services du SITCOM ».

Nous sommes bien sûr partisans de l'équité mais ici elle ne nous apparaît pas. La gérance d'une SCI familiale, les activités de conseil, de conception, de création, les professions liées au numérique dont la pratique est dématérialisée et tant d'autres encore, exercées parfois même hors du domicile de l'inscrit au RCS, génèrent-elles des déchets « non-ménagers » que le SITCOM devrait traiter ?

Nous invitons la Direction du SITCOM à repenser sa conception de l'équité en considérant plus précisément la nature de l'activité de ceux qu'elle entend taxer. Renvoyer la liste des assujettis et les critères d'exonération nous semble être une nécessité.

Population, logement, équipement, services

Tandis que la population de toutes les communes voisines augmente, celle de Soorts-Hossegor décroît : 3819 habitants en 2014, 3497 en 2020 selon l'INSEE. Si la tendance se maintient nous pourrions n'être plus qu'environ 3000 en 2030...

Pourtant, près de 4100 personnes étaient inscrites sur les listes électorales lors du dernier scrutin (2022). Si nous excluons les mineurs (près de 500) des 3597 Hossegoriens comptabilisés cela signifie que plus de 1000 personnes domiciliées ailleurs et en villégiature ici s'intéressent suffisamment à notre cité pour venir y voter.

A l'inverse des chiffres de la population, la moyenne d'âge, les prix de l'immobilier et le nombre de résidences secondaires (+ 430 entre 2015 et 2020) ne cessent de croître... Ceci explique sans doute cela : com-

bien de familles actives avec enfants peuvent prétendre s'installer ici ? Les locations sont saisonnières, les terrains à bâtir sont aussi rares que chers, les maisons et appartements ne sont accessibles qu'aux plus fortunés qui préféreront, pour vivre à l'année, disposer de plus de services et de loisirs de proximité que notre (petite) ville ne peut en offrir.

Quant à l'augmentation de la moyenne d'âge, ce phénomène, propre à la Côte d'Azur au siècle dernier, s'étend maintenant à l'ensemble du littoral français : les retraités, migrants de l'intérieur, s'installent près de la mer et de l'océan.

La population, le logement, l'équipement et les services dans notre commune constituent des sujets à multiples facettes. Nous en parlerons dans notre prochaine Gazette.

Qu'avons-nous fait en 2023 ?

Les membres des six commissions - Comptes publics, Environnement, Lac, Sécurité, Trait de côte, Urbanisme - le Président et l'ensemble des administrateurs et bénévoles n'ont pas chômé !

En plus des observations et informations qu'ils recueillent et analysent au quotidien et des réunions internes à l'association, ils ont participé à près de 60 réunions avec des élus, des représentants de l'État, des experts, des responsables d'organismes publics et privés ; ils les ont rencontrés et ont échangé avec eux au cours de nombreuses entrevues privées ; ils leur ont écrit : des dossiers, des notes de synthèse, des courriers.

Tous les sujets d'intérêt des commissions ont été abordés : les budgets (municipaux et intercommunaux), la fourniture et le traitement de l'eau, la collecte et la ges-

tion des ordures ménagères, l'état écologique et biologique du lac, le couvert forestier, l'ensablement du lac, les incivilités, les nuisances, l'évolution du trait de côte, les risques naturels, les autorisations d'urbanisme, l'évolution du PLUi, celle du règlement du SPR (site patrimonial remarquable), la mobilité, la préservation et l'avenir de la commune.

Beaucoup de travail, accompli avec conviction et persévérance. Il en faut car les contraintes et les freins auxquels nous nous heurtons sont nombreux, les avancées se font à tout petits pas, les progrès ne sont perceptibles que sur le long terme. C'est ainsi, nous le savons et nous continuons.

Merci à toutes et tous de nous conserver votre confiance et de nous témoigner votre soutien.