

Le projet de plan local d'urbanisme (PLU) révisé arrêté en conseil municipal me paraît comporter plusieurs anomalies :

- **des illégalités (§ 1, pages 1 et suivantes) :**
  - violation par le PADD de l'article L101-2 4° du code de l'urbanisme : extension de la zone industrielle sur des terrains pollués dont la préfecture a ordonné la réhabilitation, mais que la mairie a laissé en l'état ;
  - violation par le PADD de l'article L151-5 2° du même code : absence d'orientation générale en matière de transport routier de marchandises malgré les nuisances connues que ce transport cause aux habitants ;
- **des incohérences (§ 2, pages 7 et suivantes) :**
  - extension de la zone industrielle, prévue par le PADD, sur un site d'intérêt historique à protéger (vestige d'un moulin du XVIII<sup>e</sup> siècle), alors que ce même document ainsi que l'OAP Bel Air prévoient de mettre en valeur le patrimoine historique de la commune ;
  - incohérence par rapport au PADD des règlements des zones UA (dont le bourg), UB et UC (zones pavillonnaires), et UE qui permettent l'extension de la ZI sur ces zones, alors que ce PADD en limite l'extension uniquement « *sur deux sites en continuité de celle-ci* » ;
  - incohérence, dans le PADD, entre la volonté de développer le tourisme local et l'exclusion du patrimoine historique communal comme moyens de ce développement ;
  - incohérence, dans le PADD, entre la volonté de renforcer la concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi pour réduire l'usage de la voiture dans le travail et l'absence d'évocation du dispositif nécessaire pour y parvenir ;
- **des informations fausses** qui amènent à s'interroger sur la connaissance de la commune par les élus, et donc sur la crédibilité du projet (**§ 3, pages 19 et suivantes**).

**NB :** [les annexes citées sont accessibles et téléchargeables ici](#).

## **1. LES ILLÉGALITÉS PROBABLES**

### **1.1** Violation par le PADD de l'article 101-2 4° du code de l'urbanisme

Le PADD (versions 2023 et 2018) prévoit l'extension de la zone industrielle sur un site pollué classé ICPE qui n'a pas été réhabilité, malgré les injonctions de la préfecture.

Le site pollué correspond aux [parcelles 761 à 766 de la section A](#) du cadastre, situées au lieu-dit « Les Vergnes » (le lien dirige vers le formulaire de recherche de cadastre.grouv.fr).

Par [arrêté du 16 janvier 2008](#), le préfet de la Gironde signale que ce site a servi de décharge exploitée illégalement par la commune (précédente municipalité). Il en ordonne

la réhabilitation par évacuation de tous les déchets enfouis depuis 2004 vers une installation dûment autorisée. Dans ses visas, l'arrêté précise que « *des dégagements importants de méthane [sont] susceptibles de générer un risque d'explosion, ainsi qu'un risque sanitaire par contact direct au niveau des sols du à la présence de plomb, cuivre, arsenic, chrome... »*. La remise en état du site est ordonnée sous un mois.

Le préfet met en demeure le maire d'alors, Serge Roux, en se référant à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Mais 8 ans plus tard, le 8 juin 2016, la réhabilitation des lieux n'est toujours pas intervenue faute d'un « *plan de gestion pour la remise en état de la décharge* » suffisant (extrait de la [fiche géorisques publiée sur le site internet du BRGM](#)).

En juillet 2024, la situation n'a pas évolué puisque l'ancienne décharge des « Vergnes » est toujours classée ICPE, sur le site internet [georisques.gouv.fr](http://georisques.gouv.fr), en raison de sa pollution.

Les seules mesures de protection prises, à ce jour, par la mairie, est un arrêté municipal du 6 novembre 2023 (Mme Favre, maire) qui renouvelle certaines des prescriptions prises antérieurement par l'ancien maire, en exécution des injonctions préfectorales, ainsi que leur mise en œuvre : fermeture du site et affichage de l'arrêté sur place, mesures qui se révèlent dérisoires dans les faits puisque, faute de surveillance – par caméra, par exemple - de cet endroit isolé, elles sont régulièrement enlevées ou déplacées par des pollueurs qui déposent même leurs déchets sur le bord du chemin des Vergnes où la mairie se contente d'afficher l'inscription : « *SCÈNE D'INCIVILITE - Recherche des auteurs en cours* », qui semble inspirée des « scènes de crimes » de la série policière américaine « Les Experts ». Ici, la mesure consisterait donc à copier une fiction télévisée de série B au lieu de rechercher une solution réaliste.

Il apparaît ainsi que, malgré la dangerosité des lieux et les prescriptions sanitaires ordonnées par le préfet, il y a 15 ans, les différents maires n'y ont donné que des suites négligeables qui n'apportent aucune amélioration à l'environnement.

C'est dans ce contexte que le PADD prévoit d'utiliser ces terrains pour y installer des entreprises (on verra plus loin – **§ 2.4, pages 16 et suivantes** - qu'il s'agit d'entreprises à but d'emploi, et donc, susceptibles d'employer un grand nombre de personnes). En effet, le PADD évoque l'extension de la zone industrielle sur des « *terrains en partie dégradés* » (page 35), sans préciser, toutefois, la nature de ces dégradations (le PADD de 2018, de la précédente majorité municipale évoquait seulement, en page 6, la concentration d'ICPE dans cette zone).

Des informations complémentaires sur cette extension ont été données lors d'une « concertation » avec des habitants, sous forme d'une [réunion publique du 30 mai 2024](#).

Elles confirment l'extension de la zone industrielle sur les terrains dont la commune est propriétaire au lieu-dit « Les Vergnes » (rapport de réunion, page 24), sans que soient évoqués l'état de pollution des lieux, les injonctions préfectorales de 2008, ni la dangerosité du site. Il est seulement mentionné que « *l'aménagement **devra tenir compte des contraintes de la topographie locale (ancienne gravière en partie comblée)*** » (en gras dans le texte), ce qui évoque davantage le relief du terrain que la menace qu'il représente. Sur ce point, la « concertation » s'en est donc tenue à une présentation évasive auquel le public était invité à s'en remettre (il est écrit qu'il doit « *rester sur la vision globale [du projet] sans zoomer sur les cas particuliers* » : page 3 du rapport). Autrement dit, il n'était pas souhaité d'évoquer les insuffisances « de détail » du projet municipal.

Cette « concertation », par l'« oubli » d'un problème majeur, a donc manqué d'objectivité.

Or, l'[article L151-1 du code de l'urbanisme](#) impose le respect, par le PLU, des principes énoncés, notamment à l'[article L101-2](#) du même code. Parmi ces principes, sont mentionnés, au 4° de ce second texte, les sécurité et salubrité publiques.

**Le PADD ne semble donc pas conforme à l'article L101-2 4° en ce qu'il prévoit l'implantation d'entreprises à fort taux d'emploi sur un site pollué qui comporte un risque pour la santé et la sécurité publiques, alors qu'il n'envisage pas l'évacuation préalable des déchets et la réhabilitation des lieux, mesures pourtant ordonnées par la préfecture en 2008 et non suivies d'effets.**

Par ailleurs, le site est également défini comme une OAP ([OAP Bel Air](#), 57<sup>ème</sup> à 63<sup>ème</sup> pages du document OAP du projet de PLU). Son aménagement industriel y est confirmé sous la réserve d'« *investigations complémentaires [qui] seront nécessaires dans le but d'actualiser l'état des milieux et pour proposer des mesures de gestion appropriées en vue du futur usage et des travaux pourraient être préconisés pour dépolluer le site* ». Or, l'arrêté préfectoral du 16 janvier 2008, cité plus haut, non seulement n'est pas rappelé dans les commentaires de l'OAP, mais il a déjà ordonné les mesures nécessaires, dont l'évacuation des déchets. L'OAP, qui ne prévoit d'ailleurs aucun délai de mise en œuvre de l'aménagement, s'en tient donc à un statu quo de l'état du site qui poursuit l'inaction des précédents maires. En outre, cette OAP, qui est située en zone AUY, c'est-à-dire en zone à urbaniser, devrait comporter, ce qui n'est pas le cas, un « *échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation et de réalisation des équipements correspondants* », conformément à l'[article L151-6-1 du CU](#) qui s'applique aux projets non encore arrêtés au 25 août 2021, comme celui de Saint-Loubès.

**Ainsi, l'OAP elle-même contrevient à la loi.**

### **1.3** Violation par le PADD de l'article L151-5 2° du CU

Plusieurs articles de presse, anciens et récents, ainsi qu'une enquête de trafic antérieure, évoquent la nuisance des poids lourds à Saint-Loubès :

- 2005 : enquête de trafic commandée par la mairie (voir jugement du tribunal administratif de Bordeaux du 1er juillet 2008 : **annexe 1**)
- 2010 : [journal Sud Ouest](#),
- 2023 : [France 3 région Nouvelle Aquitaine](#).

**1.3.1** La mairie actuelle connaît ces problèmes : [une délibération du 27 juillet 2023 le prouve](#) (page 3, rubrique « *Transports* »). Il est notamment précisé : « *la problématique de la circulation des poids-lourds est prise au sérieux à Saint-Loubès : la traversée par ceux-ci de la commune et du centre bourg génèrent des nuisances de pollution et de sécurité routière. Des arrêtés de circulation sont travaillés actuellement avec les communes limitrophes pour tenter de les détourner des voies du territoire communal* ».

De même, le [document établi par la mairie lors de la réunion publique sur la sécurité routière du 7 octobre 2023](#) fait état du « *constat partagé* » par les participants et les élus qu'il y a « *trop de camions qui traversent la ville* » (page 4). Les élus de la nouvelle majorité municipale se prévalent des « *actions déjà réalisées* » pour limiter cette circulation (pages 14 et 15) : « *interdiction circulation aux poids lourds (PL) de plus de 7,5 tonnes* » prise par arrêté « *concernant tous les chemins et rues de la commune* », le « *renforcement de l'équipe de 4 policier.es municipaux.ales* » (l'orthographe « originale » de certains mots est celle contenue dans le document). Ils font aussi valoir de prétendues « *actions à venir* » (page 16) : « *Interdiction de circulation des poids lourds (PL) de plus de 7,5 tonnes* ». À cette fin, un arrêté doit être pris pour interdire cette circulation « *sur la Route Départementale 242 (RD 242) hors dessertes locales* », ainsi qu'un « *élargissement de l'amplitude horaire des policiers municipaux* ».

Mais cette volonté de réduire le trafic des poids lourds apparaît comme une simple façade. Le document du 7 octobre 2023 révèle, en effet, un gonflement artificiel des mesures annoncées puisqu'il compte parmi les « *actions à venir* » des « *actions déjà réalisées* » : l'interdiction de circulation pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sur tous « *les chemins et rues de la commune* ». Or, par la généralité de ces termes, les chemins et rues incluent nécessairement la D 242 qui, dans sa traversée du bourg, s'appelle « avenue de la République », mais aussi « avenue Pasteur » à l'ouest, et « route de Libourne » à l'est !

De plus, cette volonté de réduire le trafic des poids lourds est très en retrait des promesses électorales de l'actuelle majorité municipale. En effet, dans ses tracts électoraux de 2019-2020, la liste alors candidate s'engageait à un « *contrôle des camions dans la zone interdite aux plus de 7,5 t* », cet engagement étant l'une de ses

« *propositions phares* » réalisable « *dès 2020* ». La réalité a été bien différente puisque 2020, 2021 et 2022, au moins, n'ont pas donné lieu aux contrôles annoncés... Cette liste allait même jusqu'à fixer l'**objectif de réduire des deux tiers ce trafic de poids lourds en simple transit (voir annexe 2), objectif qui avait sa place dans un PADD**, d'autant plus qu'il laissait entendre que la liste candidate disposait de mesures fiables.

Or, la seule mesure fiable connue à ce jour date d'il y a 20 ans. En 2005, ce problème du trafic des poids lourds en simple transit était déjà brûlant et avait provoqué une enquête à la demande de la mairie (ancienne majorité municipale). Celle-ci, réalisée sur 3 jours, entre le 25 janvier et le 1er février, pendant 13 heures, avait révélé le passage, sur la D242, d'une moyenne de 25 poids lourds à l'heure... dont plus de la moitié en simple transit !

Cette information est extraite d'un jugement du tribunal administratif de Bordeaux du 1er juillet 2008, rendu sur recours d'une entreprise de transport (**voir annexe 1**).

D'autres enquêtes ont été réalisées plus récemment, mais elles **ne fournissent aucune information sur le trafic des poids lourds** et semblent peu fiables. Ainsi, en 2019, le bureau d'études Agoracité avait remis un rapport commandé par la CdC du secteur de Saint-Loubès (devenue CdC Les Rives de la Laurence). Il mentionne **6.250 véhicules par jour** circulant, **en 2016**, à l'est de la **D242** (croisement avec les chemins de Péligon et du Livey) (**voir annexe 3a**). En **2022**, ce même bureau avait remis un autre rapport commandé, cette fois, par la mairie de Saint-Loubès (actuelle majorité municipale). Il mentionne **10.350 véhicules par jour**, circulant également à l'est de la **D242** (croisement avec chemin des Bryons et rue du 19 mars 1962, près du croisement précédent), et 15.750 à l'ouest (sur la ZI, un peu avant le croisement avec les chemins de Maubourguet et de la Cavernière) (**voir annexe 3b**). La date de la mesure n'est pas précisée, mais on peut penser qu'elle est de 2022. **Cette augmentation considérable du trafic routier à l'est de la D242 (plus de 65 %) et presque au même endroit, en seulement 6 ans, ne peut que surprendre ;** alors que, [selon l'INSEE \(période 2015-2021\)](#), **la population de la CdC a augmenté... de moins de 8 % dans la même période !**

La fiabilité de ces mesures semble donc douteuse (une vérification des moyens utilisés, en 2016 et en 2022, par Agoracité, pour réaliser ces mesures serait sans doute nécessaires).

Quant à l'absence d'information sur le trafic des poids lourds, elle est la conséquence de la mission confiée au prestataire : il devait s'en tenir aux « liaisons douces » et non mesurer le nombre de poids lourds en circulation. Ce qui, pour la mission de 2022 confiée par la mairie de Saint-Loubès, constituait un important recul par rapport aux engagements électoraux : **comment mesurer la réduction des 2/3 du trafic des PL en simple transit ?**

Jusqu'en juin 2021, les habitants pouvait encore croire au sérieux de cet engagement, [la mairie ayant annoncé](#) (page 9 du bulletin municipal et **annexe 3c**) « *une mission d'étude de traversée d'agglomération et de modération de la vitesse* » dont le « *diagnostic de sécurité (relevés de trafic, de vitesse, de comportement)* a pour objectif de faire des propositions d'aménagement visant à sécuriser la traversée d'agglomération et les secteurs dangereux de la commune ».

**Finalement, les poids lourds ont échappé à cette étude.**

Le jugement de 2008 reconnaît la validité de l'interdiction faite aux poids lourds d'un tonnage supérieur à 7,5 tonnes de circuler dans Saint-Loubès, sauf desserte locale, à condition d'être limitée aux voies publiques situées en agglomération ([article L2213-1 du code général des collectivités territoriales alors applicable](#)). Depuis 2020, cette limitation n'existe plus et un maire peut donc interdire la circulation des poids lourds sur toutes les voies publiques de la commune, comme cela est annoncé dans le document municipal du 7 octobre 2023, dès l'instant que cette circulation est susceptible de compromettre,

notamment la tranquillité publique.

Il est intéressant de rappeler la motivation du tribunal qui reste très actuelle. Il s'appuie notamment sur l'[article L2213-4 du code général des collectivités territoriales](#), toujours en vigueur. Selon ce texte, « *Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre [...] la tranquillité publique [...]* ». Le tribunal estime que « *l'interdiction est justifiée par le souci de l'autorité municipale d'assurer, à l'intérieur de l'agglomération dont elle a la charge, la tranquillité publique et la sécurité de passage [...]* » et que « *cette mesure ne présente pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés dès lors que ceux-ci ont la possibilité de contourner l'agglomération par l'autoroute A10 et la route nationale 89, sans que l'allongement du temps de trajet ainsi occasionné apparaisse excessif* ».

Des panneaux d'interdiction avaient été posés, qui existent toujours. Seule manque l'intervention de la police municipale pour en assurer le respect.

**Ainsi, non seulement l'actuelle majorité municipale annonce des contrôles de poids lourds seulement à partir de 2023 alors qu'elle s'était engagée à les réaliser dès 2020, mais, encore, elle n'annonce aucun moyen pour mesurer l'efficacité des mesures prises (réduction des 2/3 du trafic des camions), et s'en tient à des évocations comptables (augmentation du nombre de policiers municipaux et élargissement de leurs amplitudes horaires) qui ne révèlent en rien la réalité des interventions de la police. Les habitants en sont réduits à croire « en la bonne parole » des élus (dans le rapport de réunion du 30 mai 2024, page 3, il est question de « *faire confiance à l'objectif commun* »). **Et surtout, elle n'intègre pas cet objectif de réduction du trafic des poids lourds dans les orientations générales du PADD.****

L'augmentation du nombre de policiers municipaux était un engagement électoral de la majorité actuelle pour permettre, notamment, ce contrôle des PL en simple transit en déchargeant aussi ces policiers de « *tâches chronophages hors de leur cœur de métier* ». Parmi ces tâches, « *la sécurité des enfants devant les écoles* [qui était] transférable à un agent municipal » (**voir annexe 2**). Mais 4 ans plus tard, en avril 2024, la police municipale continue d'assurer cette tâche chronophage ([voir bulletin municipal n° 56](#), page 6, « *Respectons la police municipale...* »).

**1.3.2** Les articles L151-5 et L151-6 du code de l'urbanisme prévoient, pour le premier, que « *le projet d'aménagement et de développement durables définit : [...] 2° les orientations générales concernant [...] les transports et les déplacements* » ; le second précise : « *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les dispositions portant sur [...] les transports, les déplacements [...]* ».

Un PADD doit donc définir les orientations générales en matière de transport. Et ces

orientations ne se réduisent pas aux « mobilités douces » ([un projet d'OAP cheminements doux](#) a été adopté : 73<sup>ème</sup> page des OAP), au covoiturage et à la circulation automobile qui ne concernent que les particuliers, seuls pris en compte, pour l'essentiel, dans le PADD : elles comprennent aussi les transports routiers de marchandises effectués par les entreprises.

**1.3.3** Or, le PADD fait l'impasse totale sur ce second point. En effet, son § 5.1.1.2 (page 19) est consacré, en grande partie, aux déplacements à pied et à vélo que la mairie souhaite favoriser (sans se soucier, donc, du trafic des poids lourds), à contre-courant des besoins quotidiens des habitants provoqués par le mitage à tout va de la commune depuis les années 1970 (\*). Car ces besoins quotidiens n'ont rien d'étonnant dans la mesure où plus de 80 % des habitants travaillent à l'extérieur de la commune (voir **page 21**). Quant aux déplacements locaux, notamment pour les achats alimentaires, la voiture reste le moyen le plus pratique pour les transporter en raison de la distance qui sépare les quartiers pavillonnaires, où habitent la plupart des habitants, excentrés du bourg, alors que les commerces y sont concentrés ou se trouvent à proximité (supermarché Carrefour, notamment).

(\*) Situation provoquée depuis les années 1970, par l'ancienne municipalité, qui a favorisé l'étalement urbain, lequel a conduit progressivement à transformer la commune en cité pavillonnaire lui faisant perdre, de ce fait, son identité historique : voir **§ 2.1.2, page 8**.

**1.3.4** Le PADD ne prévoit donc aucune orientation générale concernant le transport routier de marchandises en simple transit. Et aucune OAP n'a été définie dans ce sens alors qu'un projet d'[OAP sur les cheminements doux](#) a été adopté (73<sup>ème</sup> page).

**Dans la mesure où un PADD doit définir les orientations générales en matière de transport, y compris de transport routier de marchandises, cette omission le rend non conforme à l'article L151-5 2° du code de l'urbanisme, d'autant plus que le trafic des poids lourds en simple transit sur la commune est un problème connu, à la fois actuel et ancien, qui nuit à de nombreux riverains.**

## **2. LES INCOHERENCES DU PADD ET DE L'OAP BEL AIR**

**2.1** L'extension de la zone industrielle sur un site à protéger prévue par le PADD et l'OAP alors qu'ils expriment, aussi, la volonté de mettre en valeur le patrimoine historique communal

**2.1.1** [Le PADD](#) prévoit l'extension de la zone industrielle sur un terrain, voisin du terrain pollué (**voir § 1.1, page 1**) et propriété de la commune, où subsiste le vestige d'un ancien moulin à vent du XVIII<sup>e</sup> siècle (voir page 36 du PADD, lieu-dit « Les Vergnes »,



parcelle 657 de la section A). Cette extension est confirmée dans l'[OAP Bel Air](#) précité (57<sup>ème</sup> à 63<sup>ème</sup> pages).

Or, tant le PADD que l'OAP expriment aussi la volonté de valoriser le patrimoine historique de Saint-Loubès, ce qui rend ces documents contradictoires.

**2.1.2** Une première expression de cette volonté est inscrite dans le PADD (versions 2023 et 2018). En effet, il constate la perte d'identité qu'a subi la commune depuis les années 1950 (en fait, essentiellement depuis les années 1970 qui marquent le début de l'administration communale par l'ancienne municipalité ROUX et DURAND, qui a duré de 1971 à 2020, soit pendant 50 ans).

En page 12 du PADD de 2018, on peut lire ce commentaire :

« [...] l'extension dont la commune a fait l'objet depuis la 2<sup>nd</sup>e moitié du XX<sup>ème</sup> siècle – et qui correspond aux bouleversements qu'a subis la Métropole -, a modifié ses composantes et complexifié la perception de son identité. **La structure historique de la ville est peu lisible et mérite d'être valorisée** ».

Le PADD de 2023 reprend, en page 18, et presque au mot près, le commentaire précédent :

« Or, l'extension urbaine qu'a connu la commune depuis la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle (et qui correspond aux bouleversements subis par la Métropole), a modifié ses composantes et complexifié la perception de son identité. **La structure historique de la ville est devenue peu lisible et mérite d'être valorisée** [...] ».

Les deux majorités municipales – celle d'avant 2020, qui est à l'origine du problème, et l'actuelle – sont donc d'accord sur le constat fait par l'agence d'urbanisme qui a préparé le PLU : l'évolution négative du bâti de la commune durant les soixante-dix dernières années (mais avec une nette dégradation depuis les années 1970) et l'intérêt d'une remise en valeur de sa « *structure historique* ». Or, l'une de ces évolutions négatives qui a fait perdre son identité à Saint-Loubès est précisément l'extension de la zone industrielle de la Lande, commencée en 1972. C'est, en effet, le 1er juillet 1972 que le conseil municipal décide de créer une ZAC industrielle située sur les terrains de la Lande qui appartenaient à la commune (voir la [plaquette patrimoine n°6 de 2013](#) disponible sur le site de la commune).

Depuis, cette zone n'a cessé de s'étendre d'une manière débridée, par ventes de terrains communaux pour financer des projets municipaux, au point que, aujourd'hui, habitations et entrepôts ou usines voisinent sans que l'ancienne municipalité ne se soit soucée de cohérence visuelle ni de protection paysagère (chemin de Couvertaire, chemin de Maubourguet, chemin de Salles, chemin de Bellevue, chemin de la Rafette).



**2.1.3** La seconde expression de cette volonté de valoriser le patrimoine historique est inscrite en page 21 du [PADD](#). Il est question de « *partager l'identité historique* » de la commune. Est prévu, en particulier, de « **protéger les marqueurs identitaires : - qu'ils soient bâtis (édifices, puits...) ou naturels [...], - qu'ils soient ponctuels ou qu'ils forment un ensemble [...]** » (page 22).

Il s'agit d'une simple reprise de la formulation du PADD de 2018 (page 13).

Or, l'ancien moulin de Bel Air est indiscutablement une « *structure historique* » et un « *marqueur identitaire* » de la commune, à la fois par son signalement dans le plan de zonage du PLU de 2008 et dans l'Inventaire général du Patrimoine culturel d'Aquitaine (voir plus bas **§ 2.1.4, page 10**).

**L'OAP Bel Air confirme le rôle de marqueur identitaire du moulin** (voir 58<sup>ème</sup> et 59<sup>ème</sup> pages du document OAP) puisque sa « *protection* » y est inscrite (« *la conservation du moulin et sa réhabilitation devra s'accompagner [...]* » d'« *un traitement paysager de qualité [...]* »). Et le [zonage nord du projet de PLU](#) mentionne une étoile noire sur le moulin. La légende précise qu'il s'agit d'une protection au titre de l'[article L151-19 du CU](#), comme celle retenue dans le [PLU de 2008](#) qui protège le moulin au titre de l'[article L.123-1 7°, en vigueur en 2007](#). Il figure dans le [règlement annexe du patrimoine bâti](#) sous le n°64.

Mais une remarque s'impose : quand bien même le moulin serait réhabilité, son voisinage restera, comme le précise l'OAP, celui d'entreprises industrielles, « **dans la continuité de ce qui existe sur la zone de Lalande** » [lire : la Lande] (58<sup>ème</sup> page). Or, le bâti de cette zone est essentiellement en tôle, à l'esthétique douteuse, typique de la ZI (SPIE, Neogem, Transgourmet, Siniat, pour s'en tenir aux industries les plus proches de l'ancien moulin). Et pour reprendre les termes « diplomatiques » de l'OAP La Rafette (49<sup>ème</sup> page), « *la qualité urbaine et architecturale, sans être totalement absente, est fréquemment défectueuse* ». Le moulin lui-même sera accolé à un bâti « *dédié aux activités de restauration à destination du personnel de la zone* » (58<sup>ème</sup> page de l'OAP) dont on peut penser qu'il sera à l'image du bâti industriel. Ainsi, il est à craindre que le moulin servira simplement de faire-valoir à un bâti à l'aspect visuel quelconque.

**L'extension prévue de la zone industrielle vers l'ancien moulin ne fera donc qu'aggraver la perte d'identité historique de la commune. De ce fait, ce projet d'extension est incohérent avec la volonté affichée de valoriser le patrimoine historique.**

Pourtant, en choisissant de protéger l'ancien moulin, la mairie pouvait s'orienter vers sa mise en valeur culturelle et historique qu'inspire spontanément un vestige du XVIII<sup>ème</sup> siècle plutôt que d'en faire un simple faire-valoir d'un restaurant de zone industrielle.

L'article L.123-1 7° cité plus haut n'était pas destiné à enfermer le moulin dans une telle zone.

Mais en fait de protection, la précédente municipalité a tout simplement laissé dépérir le lieu alors qu'elle l'avait elle-même désigné comme un intérêt à préserver.

Et cela à juste titre...

**2.1.4** Car il est référencé dans l' « *Inventaire général du Patrimoine culturel d'Aquitaine* » ([Mérimée IA33001127](#)).

Et un historien local, Pierre BARDOU, y a consacré une page de son livre « *Saint-Loubès en Entre-deux-Mers* », publié en 1975, qui évoque, notamment, les moulins du XVIII<sup>ème</sup> siècle présents sur la commune à cette époque (page 78 : **voir annexe 4a**). L'ancien moulin, qui est appelé moulin de « *Bel Air* » ou de « *Claverie* », est mentionné comme un moulin à vent « *encore debout de nos jours* ». Ces deux appellations se retrouvent, effectivement, dans la carte de Belleyme (vers 1785 : **voir annexe 4b**), qui indique « *M<sup>n</sup> de Claverie* », et dans la carte d'État-Major de 1820-1866, qui indique « *Moulin de Belair* » (**voir annexe 4c**). Il est également mentionné, mais sans nom, sur la carte de Cassini (1714-1784) qui représente un moulin à proximité des domaines « *Jauga* » et « *Chartran* » (**voir annexe 4d**), noms toujours actuels, comme le révèle la [carte topographique de l'IGN](#) ou [Google Maps](#). Il est également présent dans le plan cadastral de 1822, sur un terrain appelé « *Belair* » où il apparaît sur la parcelle 604, à proximité d'un chemin dénommé « *chemin de S<sup>nt</sup>-Loubès au Moulin* » devenu, aujourd'hui, après modification du tracé, l'avenue du Vieux-Moulin (**voir annexe 4e**).

Pierre BARDOU laisse entendre que les anciens moulins de Saint-Loubès révèlent une agriculture historique dominante différente de l'actuelle : celle des céréales - le blé, notamment - et non la vigne qui n'a pris que tardivement - au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle - la place qu'on lui connaît. Il écrit, en effet (**voir annexe 4a**) :

« *Si la vigne est une culture ancienne à Saint-Loubès, on aimerait cependant connaître les surfaces emblavées, qui doivent être sans nul doute bien plus importantes* ».

Cette importance dominante des céréales dans l'agriculture d'autrefois est confirmée par l'[agence de développement touristique de la Gironde, Gironde Tourisme](#), à laquelle collabore le conseil départemental :

« *Un inventaire dressé en 1809 recense 1801 moulins [...] en Gironde, reflet de l'importance des surfaces consacrées aux céréales (blé, froment, orge et seigle). Celles-ci occupaient jadis la grande majorité des terroirs, loin devant la vigne* ».

Cet ancien moulin est donc le témoin de l'histoire locale et de l'économie agricole dominante pratiquée jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Le PADD et l'OAP Bel Air, en enfermant ce moulin dans une extension de la zone industrielle, ne cherche donc pas à protéger ce marqueur identitaire. Cette protection nécessiterait, au contraire, un aménagement à forte connotation touristique où la présence d'un restaurant, en harmonie avec le moulin, servirait d'attraction complémentaire (voir § 2.3.3, pages 15 et 16 et proposition annexe 17) et commencerait à rompre avec l'image repoussante offerte par la ZI.

**2.2** Les règlements des zones UA, UB et UC, de la zone UE, et l'OAP Jean Videau sont en contradiction avec le PADD car ils prévoient l'extension possible de la zone industrielle sur ces zones.

**2.2.1** Rappel de l'une des orientations du PADD, dans le domaine économique (page 35) : « *Encadrer fortement les extensions de la zone d'activité économique sur deux sites en continuité de celle-ci et composés de terrains en partie dégradés* » (lieu dit « Les Vergnes » : voir **page 2 et page 17, § 2.4.3**).

Il va de soi qu'un tel encadrement n'est pas seulement territorial (définir les terrains pouvant recevoir des constructions industrielles ou des hangars de même aspect), mais aussi professionnel (définir les activités pouvant y être exercés). Dans ce dernier sens, de telles activités ne peuvent donc être exercées ailleurs que sur les deux sites désignés.

**2.2.2** Selon le [zonage général du projet de révision du PLU](#), la zone industrielle est classée en zone UY et son extension, en zone AUY. Quant à l'« hyper centre », comprenant le bourg historique, il est classé en zone UA, et les quartiers pavillonnaires, en zones UB et UC. Or, ces trois zones sont susceptibles de recevoir de nouvelles constructions industrielles, techniques et artisanales (des hangars) des administrations publiques, ainsi que des ICPE, y compris d'entreprises privées, sous la seule condition qu'elles n'entraînent pas de « nuisances pour le voisinage » (12<sup>ème</sup> page, article 1.2, points 1 et 2, du [règlement des zones](#) pour la zone UA ; 22<sup>ème</sup> page, même article, pour la zone UB ; 32<sup>ème</sup> page, même article, pour la zone UC et **voir annexe 5**).

Or, ces activités non tertiaires ont une zone dédiée qui est la zone UY (59<sup>ème</sup> page du règlement), et son extension, la zone AUY (81<sup>ème</sup> page).

**Il apparaît ainsi que, contrairement aux orientations du PADD, l'extension de la zone industrielle devient possible dans les zones UA, UB et UC, c'est-à-dire dans une grande partie du territoire communale où sont situées les zones d'habitation, par création d'activités non tertiaires hors de leurs zones dédiées. Le règlement généralise ainsi ce type d'activités au gré d'opportunités inconnues à ce jour mais que l'autorité municipale pourra exploiter selon son bon vouloir.** Il va de soi que la condition posée à cette extension (absence de nuisances) est purement formelle puisque invérifiable, a priori, par les riverains. En effet, tant que la construction n'est pas autorisée,

ils ne peuvent savoir si elle dénature leur voisinage (nuisance visuelle des hangars). Puis, une fois autorisée, seule leur exploitation permet de constater qu'elles génèrent ou non des bruits, des odeurs ou autres désagréments. Mais Il est alors trop tard. Et ces riverains peuvent s'attendre à ce que leurs recours gracieux contre de tels projets soient systématiquement rejetés par un maire qui n'aura aucune raison de revenir sur un permis de construire qu'il aura accordé conformément à ses visées industrielles et artisanales, même en faveur d'administrations publiques.

**2.2.3** Le règlement prévoit aussi une zone UE réservée aux équipements publics et privés, et, cette fois, sans condition d'absence de nuisances (51<sup>ème</sup> page et suivantes du règlement). Si de tels équipements peuvent être culturels, sportifs, administratifs et de santé, et trouver naturellement leur place dans les zones d'habitation, ils peuvent aussi constituer des hangars industriels, techniques ou artisanaux et comprendre des ICPE. Dans ce cas, ces équipements, comparables à ceux de la zone industrielle, n'ont pas leur place dans les quartiers habités.

Actuellement, une telle zone UE existe au sud du bourg historique et dans son prolongement immédiat, avec des équipements culturels (salle de spectacle la Coupole, écoles, collège), sportifs (terrains de sports, complexe sportif, piscine) et administratifs (siège de la communauté de communes). Mais elle existe aussi, et dans un genre radicalement différent, sur la zone industrielle (déchetterie, station d'épuration).

Ainsi, ce règlement, faute de différencier ces équipements publics et privés aux aspects très disparates nuisibles à la qualité architecturale, crée une menace d'installation de hangars en tôle parmi les habitations. C'est d'ailleurs cette absence de différenciation dans le règlement actuel qui a permis, en 2013, la construction, à proximité du bourg (zone UE), d'une unité de production alimentaire de 10.000 repas par jour alors que cette activité, manifestement industrielle, aurait dû se situer en zone UY ou AUY. Il s'agit de la cuisine centrale installée 39 rue du Stade. Sa forme massive, essentiellement fonctionnelle, et son architecture de tôle, inadaptée au lieu, sont typiques des hangars industriels de la ZI et du supermarché Carrefour et contribue à dégrader le paysage proche du bourg historique.

On relèvera que cette cuisine centrale comprend deux restaurants scolaires. De tels restaurants ont leur place à proximité du bourg où sont d'ailleurs situées les écoles. Mais une architecture respectueuse de cette proximité aurait été la bienvenue dès l'instant que la cuisine centrale était écartée de la zone d'habitation.

**2.2.4** Enfin, à l'intérieur de la zone UC est prévue l'OAP Jean Videau (voir 1AUa dans le zonage général). Or, cette OAP est susceptible de recevoir des « *activités artisanales* » exercées dans des hangars en tôle en totale discordance avec le bâti environnant.

Les contradictions qui précèdent ouvrent la brèche aux visées versatiles des maires qui

pourront ainsi saisir diverses opportunités, mêmes divergentes, au détriment de l'environnement des riverains et de la cohérence architecturale.

**Dans la mesure où le projet de règlement du nouveau PLU autorisent l'implantation en zones UA, UB, UC et UE, ainsi que dans l'OAP Jean Videau, parmi les habitations ou à leur proximité immédiate, d'équipements publics ou privés à caractère industriels, techniques ou artisanaux, y compris des ICPE, ils sont en contradiction avec le PADD qui limite à la seule zone AUY l'extension de la zone industrielle.**

**2.3** La contradiction entre la volonté de « faire du tourisme un vecteur de développement local » et l'exclusion du patrimoine historique appartenant à la commune comme l'un des moyens de ce développement.

**2.3.1** Cette volonté est exprimée en page 35 du PADD de 2023 (rubrique 5.4.4) où l'essentiel des lieux d'intérêt touristique retenus ne comprend que des « *châteaux viticoles* » privés.

En effet, la carte de la page 36 (et page 11 de la version 2018 de la précédente majorité municipale) signale ces lieux par une étoile rouge qui signifie : « *sites ponctuels d'intérêt touristique* ». Le zonage général du projet de PLU donne, pour sa part, la légende suivante à ces étoiles : « *changements de destination au titre de l'article L151-11 du code de l'urbanisme* ».

Le PADD s'en tient aux « *châteaux viticoles* », au port de Cavernes et au bourg. Or, d'un point de vue touristique, la commune n'a pas de prise sur les « châteaux » puisqu'il s'agit de domaines privés que seuls leurs propriétaires peuvent mettre en valeur dans ce but. Tout au plus, la commune peut-elle contribuer de façon marginale – par un fléchage, par exemple – au signalement d'un lieu d'intérêt touristique lorsqu'il s'agit d'une propriété privée.

Ces étoiles excluent tout autre lieu susceptible de présenter un intérêt touristique, alors que leur aspect et leur histoire justifieraient le contraire.

Si bien que les seules parties du domaine public signalées dans le PADD, dont la mise en valeur, de ce point de vue, peut être envisagée par la commune, sont le centre-bourg et le village de Cavernes. Mais ces lieux comprennent, en grande partie, un domaine public départemental (la D242 qui traverse le bourg et la D115E4 qui conduit au port de Cavernes), et un domaine public d'État (le fleuve de la Dordogne). Leur mise en valeur touristique dépend donc d'un accord des collectivités concernées et non de la seule volonté de la commune. Quant au bâti qui borde ce domaine public, il s'agit essentiellement de propriétés privées. Leur mise en valeur est soumise, comme pour les « châteaux viticoles », à la bonne volonté de leur propriétaire.

Mais le [zonage général](#) abandonne finalement plusieurs de ces étoiles rouges du PADD (il n'en reste que 11 sur 17). Ainsi, le château Reignac, au Truch, le bourg de Saint-Loubès et le port de Cavernes n'apparaissent plus parmi ces sites.

Une observation particulière doit être faite au sujet du port de Cavernes. [Le PADD en fait un « vecteur de développement \[touristique\] local »](#) grâce au développement du tourisme fluvial (page 35, qui n'est qu'une reprise de la page 10 du PADD 2018) favorisé par l'absence, à proximité, d'une zone d'activités (industrielles) : la carte de la page 36 ne montre aucune zone proche, de couleur orange définissant la « zone d'activités actuelle », qui serait de nature à nuire à ce développement. Mais une telle zone apparaît finalement près du port dans le [zonage général](#) (zone UYi, à l'ouest, correspondant à l'emplacement de l'ancienne usine Deutsch : **voir page 19, § 3.1.1**) ainsi que dans le [règlement de la zone UY](#) qui la définit « *comme un secteur plus particulièrement orienté vers l'accueil d'activités liées à la proximité du port de Cavernes* » (59<sup>ème</sup> page). Cette nouvelle zone UYi révèle la volonté de développer une zone industrielle à proximité du port de Cavernes, écartant celui-ci des vecteurs de développement touristique, en contradiction avec le PADD (comme le moulin de Bel Air est exclu de tout projet touristique en raison de l'extension de la ZI sur le site). **Par suite, le zonage général et le règlement de la zone UY ne sont plus cohérents avec le PADD.** Et on verra plus loin (**page 27, § 3.3**), que la définition de la zone UYi donnée dans le règlement est fausse.

Parmi les étoiles conservées dans le zonage général, des sites d'intérêt touristique ne sont plus les mêmes. Ainsi, apparaissent des bâtiments en pierre du domaine de La Rafette, près de l'OAP Bel Air, sur la ZI, dont le [changement de destination est envisagé](#) (7<sup>ème</sup> page du règlement changement de destination), et trois anciens bâtiments du château de Chelivette (19<sup>ème</sup> page), près du hameau de Terrefort. Dans les deux cas, ces changements sont motivés par un éventuel projet touristique.

Ces exemples montrent que la mairie est totalement tributaire des propriétaires de domaine pour leur mise en valeur touristique. Ils révèlent ainsi que cette orientation du PADD est inconsistante et a uniquement une fonction de remplissage du document.

**2.3.2** Or, Il existe un patrimoine historique dont la mise en valeur à des fins touristiques – et culturel – ne dépend que de la commune. Il s'agit, en particulier, de trois sites qui lui appartiennent :

- le château Modery et son parc,
- La chapelle Saint-Loup,
- l'ancien moulin de Bel Air, déjà cité.

Le premier est recensé à l'Inventaire général du Patrimoine historique d'Aquitaine ([Mérimée IA33001144](#)) en tant que manoir ayant remplacé, au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'ancienne maison noble de la Motte datant du XVI<sup>ème</sup> et dont il subsiste des éléments. **La commune (nouvelle municipalité) l'a acheté, avec son parc, en 2022, et prévoit la restauration**

## et le réaménagement de l'ensemble.

Le deuxième site, la chapelle Saint-Loup, date des XI<sup>ème</sup> et XIII<sup>ème</sup> siècles et est située en plein bourg. Mais aucun panneau ne la signale, ni de près ni de loin. Il s'agit pourtant du plus ancien et de l'unique patrimoine restauré de Saint-Loubès inscrit, depuis 1992, à l'[inventaire supplémentaire des monuments historiques](#). Même la plaque « Monument historique » n'a jamais été posée, révélant le peu d'intérêt que les deux municipalités accordent, en réalité, au patrimoine historique local.

Il n'est pas utile de revenir sur le troisième site, déjà présenté, et qui nécessite des travaux de restauration (voir **§ 2.1.3, pages 8 et 9**).

**2.3.3** Le PADD prévoit également de « *concevoir l'offre touristique au sein d'une offre territoriale plus globale [...] en lien avec la politique touristique de l'Entre-deux-Mers* » (page 35). Ce faisant, il reprend seulement la formulation du PADD précédent (page 10). Or, la politique touristique de l'Entre-deux-Mers est gérée par [Entre-deux-Mers Tourisme](#), établissement qui regroupe plusieurs communautés de communes dont celle des Rives de la Laurence dont fait partie Saint-Loubès. Et son offre touristique inclut, précisément, le patrimoine historique, dont des moulins restaurés par des communes.

Dans ce secteur, Entre-deux-Mers Tourisme est un prestataire parmi d'autres. Gironde Tourisme, citée plus haut (**page 10**), offre également ce type de prestations. Elle assure la promotion du patrimoine culturel de la Gironde dont font partie les moulins. En ce qui les concerne, l'organisme cite l'[Association Girondine des Amis des Moulins](#) qui fédère tous les acteurs assurant leur sauvegarde, leur mise en valeur et leur animation. Il serait sans doute bon, compte tenu de sa spécialisation, de consulter cette association et de s'appuyer sur son expertise plutôt que de s'orienter, d'une manière irrémédiable, vers une extension de la zone industrielle qui ne fera que noyer le moulin de Bel Air dans une médiocrité architecturale ; consultation d'autant plus justifiée qu'est envisagée, à moins de 300 m du moulin, à vol d'oiseau, l'éventualité de la création de chambres d'hôtes, d'une activité hôtelière ou d'un espace de restauration. Ce dernier site est une propriété privée (domaine de la Rafette, déjà cité en **page 14**, parcelle A 672) comprenant des immeubles en pierres de taille à restaurer (peut-être du XVIII<sup>ème</sup> siècle, [présents dans le cadastre de 1822](#)) et qui feraient l'objet de changements de destination.

Compte tenu de la proximité du moulin de Bel Air et de cette propriété privée, il serait cohérent de prévoir une identité d'usage avec une orientation touristique et culturelle marquée qui commencerait à rompre avec l'environnement industriel qui nuit au paysage (l'**annexe 17** propose une remise en état avec création d'un restaurant, la servitude d'utilité publique de la ligne électrique BASSENS-IZON n'empêchant pas un tel projet, malgré la résistance prévisible de RTE à réaliser les travaux de modifications nécessaires sur sa ligne : voir l'encadré qui suit).



Le code de l'énergie autorise le propriétaire du terrain faisant l'objet d'une servitude d'utilité publique à réparer et à surélever ses bâtiments car la servitude n'entraîne aucune dépossession, à la différence de l'expropriation. La Cour de cassation a jugé, en 2002, que le concessionnaire doit alors modifier ou déplacer les ouvrages à ses frais : **voir annexe 17**).

Cependant, RTE freinera alors des quatre fers de telles modifications ou déplacements d'ouvrages en raison des moyens qu'il devrait mettre en œuvre (coût et fonctionnement interne, notamment), comme le montrent les réponses obtenues du centre de maintenance de Floirac (33). En effet, seul un changement de pylônes (probablement les pylônes 62, près du moulin, et 61, près de la ligne SNCF) permettra à RTE de s'adapter au projet de restauration proposé du moulin (**voir annexe 17**).

Il apparaît ainsi que la commune néglige son patrimoine historique en l'excluant de son projet de développement touristique alors qu'il s'agit du seul patrimoine public dont elle a la maîtrise. Au contraire, elle s'en tient, pour l'essentiel, à des propriétés privées sur lesquelles elle n'a pas de prise et dont la mise en valeur touristique dépend de la seule volonté de leurs propriétaires.

**Il y a donc incohérence entre cette volonté affichée de « faire du tourisme un vecteur de développement local » et le fait d'exclure le patrimoine historique communal de la liste des sites d'intérêt touristique à mettre en valeur.**

**2.4** L'incohérence entre la volonté de renforcer la « concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi » pour réduire l'usage de la voiture dans le travail et l'absence de mise en place du dispositif nécessaire pour y parvenir.

**2.4.1** En page 33 du PADD est annoncée la volonté de réorienter l'activité économique locale : « Il s'agit avant tout de favoriser l'implantation d'activités responsables et solidaires, dotées d'une faible empreinte carbone, dans le but d'agir pour le renforcement de la concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi » (et réduire, ainsi, les « déplacements pendulaires » évoqués en page 18 du PADD).

Il n'est cependant pas fait référence au dispositif permettant de renforcer cette concordance, alors que cette référence était tout-à-fait possible lors de la préparation de la version 2023 du PADD. Cet « oubli » oblige à se référer à la promesse électorale faite par la nouvelle majorité municipale, lors de sa campagne électorale de 2019-2020, puisque ce dispositif y est expressément cité. Cette promesse permet de lever l'ambiguïté des termes « *activités responsables et solidaires* ».

Son tract d'avant le 1er tour précise :

- « *Créer un Territoire Zéro Chômeur Longue Durée [...]* ».

Et son tract d'avant le second tour est encore plus précis (page 3, engagement n°22) :

- « *Créer le comité de pilotage d'un futur Territoire Zéro Chômeur Longue Durée », et ce, dès 2020 (voir annexe 2).*

Autrement dit, la nouvelle majorité municipale savait, dès 2020, quel dispositif elle allait mettre en œuvre pour renforcer la concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi pour réduire l'usage de la voiture dans le travail.

Car une commune ne peut, sans un dispositif approprié lui donnant certains droits, imposer à une entreprise privée, non seulement l'embauche d'un personnel, mais encore l'embauche d'un personnel résidant obligatoirement sur son territoire.

**2.4.2** Le dispositif « *Territoire Zéro Chômeur Longue Durée* » offre cette possibilité.

Actuellement, ce « Territoire » est un projet expérimental encadré par deux lois de 2016 et de 2020. Il permet l'embauche en CDI de personnes habitant une commune et privées durablement d'emploi, par des entreprises à but d'emploi (EBE). Ces entreprises relèvent de l'économie sociale et solidaire (celles évoquées précisément dans le PADD) et sont conventionnées pour permettre leur financement par des fonds publics.

**Pour mémoire** : en principe, ce financement ne représente pas un coût supplémentaire pour la collectivité nationale car il est compensé par les économies et les nouvelles recettes qu'elle réalise du fait de ces embauches (indemnités de chômage et minima sociaux économisés, impôts reçus, par exemple). Par ailleurs, une commune peut vendre à bas prix (euro symbolique, par exemple), à une entreprise, un terrain lui appartenant (aides immobilières des collectivités locales, notamment sous forme de rabais sur le prix de vente, au titre de l'article [L1511-3 du CGCT](#)), si ce prix est justifié par un intérêt général et comporte des contreparties suffisantes. Le Conseil d'État admet qu'une création d'emplois entre dans cet intérêt général ([CE 3/11/1997, 169473](#)). Ainsi, la commune pourrait céder pour l'euro symbolique à des EBE les terrains pollués des Vergnes... sous réserve de la légalité du PADD sur ce point.

Le dispositif expérimental du « Territoire » permettrait donc à la commune d'imposer à ces nouvelles EBE des recrutements de loubésiens au chômage de longue durée.

**2.4.3** [Le débat en conseil municipal du 24 janvier 2023 sur le PADD](#) laisse entendre la volonté de la majorité municipale d'adopter ce dispositif (pages 9 et 10), conformément à sa promesse électorale. Son appellation n'est cependant pas expressément utilisée.

- « *Madame la maire rappelle que la volonté municipale est de freiner les implantations de type entrepôts logistiques au profit d'implantation d'entreprises d'économie sociale et solidaire [...] Les entrepôts logistiques ne sont pas la cible de la municipalité qui vise la valeur ajoutée pour la population et un fort taux d'emploi par mètre carré construit » ;*
- les terrains d'implantation – qui sont pollués et pourraient donc être vendus aux entreprises pour l'euro symbolique - « *se situent entre la zone industrielle actuelle et la voie ferrée [lieu-dit Les Vergnes] », « la commune souhaite valoriser une emprise foncière [lui] appartenant qui a servi dans le passé de lieu de dépôts de remblai [en réalité, des déchets polluants], ainsi que d'autres emprises foncières dans des secteurs agricoles mais dont la qualité des sols ne présente pas de potentiel agronomique ».*

**2.4.4** Mais le « comité de pilotage » du futur « Territoire Zéro Chômeur Longue Durée » que la nouvelle majorité municipale s'était engagée à mettre en place dès 2020 (**voir annexe 2**) n'a, en réalité, jamais vu le jour (ce « comité de pilotage » est appelé « comité local » dans l'[article 14 du décret n°2021-863 du 30 juin 2021](#) et sert à « piloter l'expérimentation dans le territoire habilité [...] »).

D'ailleurs, dans son bulletin municipal n°42 (page 7), la mairie reconnaît que cette promesse n'a pas été tenue (**voir annexe 6**). Et aucune nouvelle date n'est envisagée pour cette création : le projet n'est tout simplement plus d'actualité dans les supports de communication utilisés par la mairie (bulletin municipal, site internet, panneaux d'affichage). Et en avril 2024, Saint-Loubès n'est toujours pas un « Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée », comme le montre le site consacré à ces territoires : <https://etclld.fr/les-territoires/> où seules Bordeaux « Grand Parc » et Castillon-la-Bataille, en Gironde, sont officiellement habilitées.

Car, pour être habilitée, la commune devait d'abord déposer un dossier de candidature et avoir créé un comité local pour l'emploi (CLE) – le « comité de pilotage » - qui « doit déjà avoir un fonctionnement opérationnel » (voir « [Cahier des charges pour la 2<sup>ème</sup> phase d'expérimentation territoires zéro chômeur de longue durée](#) », page 6, D).

Or, un tel dossier n'a jamais été déposé faute de création du comité, comme le montre la carte des candidatures en cours mise en ligne par l'ETCLD (Expérimentation Territoriale contre le Chômage de Longue Durée) : [voir le lien « Les territoires candidats »](#), en bas de la page citée.

[La date limite de dépôt était d'ailleurs fixée au 30 juin 2024.](#)

**Il apparaît ainsi que la volonté de réaliser l'orientation annoncée dans le PADD de renforcer la concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi n'était qu'apparente et a été contredite par l'inaction municipale.**

**2.4.5** Par ailleurs, l'[évaluation économique de l'expérimentation, publiée en 2019](#) par l'Inspection Générale des Finances et l'Inspection Générale des Affaires Sociales, avec le concours de la Dares, révèle que « le modèle économique actuel des EBE ne paraît pas soutenable, malgré les subventions de l'État. Il manque de clarté sur les coûts que les financements sont supposés couvrir et, donc, d'incitations à manier les bons levier ».

Ainsi, outre la volonté factice de renforcer la concordance entre lieu de résidence et offre d'emploi pour réduire l'usage de la voiture au travail, le PADD contient une ambition municipale qui s'appuie sur un dispositif dont l'efficacité reste à démontrer. Enfin, il est bon de rappeler que les terrains sur lesquels sont projetés l'extension de la zone industrielle censée créer des emplois pour les chômeurs de longue durée de la

commune, présentent une dangerosité liée à leur état de pollution et sont voisins d'un site d'intérêt historique à préserver (l'ancien moulin de Bel Air).

### **3. LES INFORMATIONS FAUSSES**

Elles concernent la justification de la zone industrielle, la cause de la division parcellaire et la définition de la zone UYi près du port de Cavernes. Ces informations fausses sont surprenantes pour des élus censés connaître la commune.

#### **3.1** Les informations fausses concernant la zone industrielle

En page 33 du PADD est écrit : « *Concernant la zone d'activités économiques, on soulignera qu'elle est présente depuis plus d'un siècle, et ce pour différentes raisons : [...], la proximité de grandes infrastructures de transport [...] et [...] la taille démographique de la commune (incluant une importante main d'œuvre disponible). Cependant, la zone industrielle initiale a évolué, elle s'est diversifiée au profit d'un secteur artisanal et d'un moindre secteur commercial. L'ensemble des raisons qui ont suscité l'émergence de la zone industrielle d'origine justifient pour les années à venir son confortement [...]* ».

Ce commentaire n'est qu'une reprise, quasiment mot pour mot, du commentaire de la page 8 du PADD de 2018 (rubrique 2, 2<sup>ème</sup> paragraphe).

**3.1.1** La zone d'activités économiques dont il est question est donc la zone industrielle. Or, la plaquette patrimoine n°6 de 2013 citée plus haut (§ 2.1.2, page 8) révèle que cette zone industrielle existe depuis une cinquantaine d'années seulement. Elle a, en effet, été créée par délibération du conseil municipal du 1er juillet 1972. Et si une usine – une seule - a bien existé à Saint-Loubès plus d'un siècle auparavant, elle ne s'est jamais située dans la zone industrielle, implantée sur le plateau, à la place d'anciens « communaux », et avait disparu en 1944, soit une trentaine d'années avant la création de cette zone. Il s'agit de la raffinerie de pétrole Deutsch (dit de la Meurthe) créée en 1879 près du port de Cavernes, au bord de la Dordogne, et détruite par l'aviation alliée le 8 août 1944 pour empêcher l'approvisionnement en carburant de l'armée allemande après le Débarquement en Normandie. Cette usine ne sera jamais reconstruite. Une autre usine a également existé à Saint-Loubès (usine Meneau, présentée dans la même plaquette). Mais, là encore, elle est bien en dehors de la zone industrielle (avenue Pasteur, dans le quartier Jean Videau, près du bourg, où une OAP est projetée) et n'a existé qu'à partir de 1951 – donc, bien moins d'un siècle auparavant.

Et aucun des terrains autrefois occupés par ces entreprises (l'usine Meneau n'est plus exploitée dans l'avenue Pasteur) n'est représenté, dans les PADD, comme partie

intégrante de la zone industrielle (désignée comme « zone d'activités », de couleur orange, en page 36 du PADD de 2023 et en page 11 du PADD de 2018). Mais, comme on l'a vu, l'OAP Jean Videau pourraient, à l'avenir, recevoir des hangars d'activités artisanales.

**Ainsi, la zone industrielle ne date, en réalité, que d'une cinquantaine d'années.**

Serge Roux, nouveau maire de Saint-Loubès à partir de 1971, était à l'origine de sa création. Pierre Durand, issu de sa majorité municipale lui a succédé en 2008. Il est actuellement conseiller municipal d'opposition. Il est alors surprenant que celui-ci n'ait pas relevé cette erreur grossière qui figure également dans le PADD de 2018 (page 8 : voir annexe 7), établi lors de son propre mandat de maire. Explication très probable : son désintérêt pour le PLU, aussi bien en 2018 qu'en 2023, désintérêt également révélé par son initiative bien trop tardive de proposer la révision du PLU de 2008 (voir page 26).

**3.1.2** Selon le PADD, « la proximité de grandes infrastructures de transport » et « l'importante main d'œuvre disponible » à Saint-Loubès, avait justifié, en partie, la création de cette zone.

**3.1.2.1** « La proximité de grandes infrastructures de transport ». - Ces grandes infrastructures sont la ligne SNCF Paris – Bordeaux, l'A10 et la N89. Mais la ligne SNCF, si elle date de plus d'un siècle (vers 1850), n'a jamais été reliée à la zone industrielle qui n'utilise pas ce moyen de transport, ni au départ de la zone, ni à l'arrivée (seule la raffinerie de pétrole Deutsch, installée au bord de la Dordogne, près du port de Cavernes, était reliée à la ligne ferroviaire jusqu'en 1944, année de sa destruction). L'A10 n'a été construite, dans sa partie locale qui comporte les sorties 41 et 42 (Saint-Vincent-de-Paul et Ambarès), qu'en 1974, et cette perspective favorable explique, à elle seule, la création de la zone industrielle de la Lande en 1972. Quant à la N89, qui existait en 1978, l'intérêt de la rejoindre depuis la ZI était très limité. D'une part, son accès n'était pas direct mais nécessitait un long détour par la D115, passant alors dans le bourg étroit d'Yvrac (depuis, cette commune a obtenu la déviation du passage). D'autre part, il n'existait qu'un accès à cette nationale depuis la D115, et il conduisait uniquement vers Bordeaux et sa banlieue. La direction de Libourne n'était pas possible.

Depuis, de nouveaux accès à la N89 ont été créés, conduisant à la fois vers Bordeaux et Libourne : à Montussan (sortie 4), à Saint-Sulpice-et-Cameyrac (sortie 5), à Beychac-et-Caillau (sortie 6) et à Vayres (sorties 7 et 8). Ils génèrent, depuis plusieurs années, un trafic de poids lourds en transit important sur la commune (transit A10 <=> N89) et des risques d'accidents. Ainsi, celui survenu, en novembre 2022, sur le chemin étroit de Reignac qui conduit de la route principale du bourg de Saint-Loubès (D242) à Montussan... (**voir annexe 8**).

On peut rapprocher ces nuisances de celles causées par l'ancienne raffinerie de pétrole Deutsch (voir **page 19**) : « L'installation de la raffinerie de pétrole dans le voisinage de l'agglomération de Cavernes a exposé et expose encore plus que jamais les habitants de ce village à des risques permanents d'incendie provoqués par l'explosion d'énormes réservoirs de pétrole » (extrait [de la revue historique et archéologique du Libournais](#) d'octobre 2007, disponible sur le site de l'université de Bordeaux Montaigne, page 81, et **annexe 9**).

Ces propos sont ceux de M. Hector DUCAMP, maire de Saint-Loubès en 1897 (**voir annexe 9**). Il n'avait probablement pas approuvé l'installation de cette usine (à la différence des élus de 1972, pour la ZI), imposée par arrêté préfectoral, et se souciait de la sécurité des habitants. Les maires de Saint-Loubès, de 1971 à aujourd'hui, n'ont manifestement pas le même souci, à l'exception de la parenthèse liée à l'arrêté de 2005 (voir **page 5**).

Ce trafic de poids lourds a provoqué des réactions d'habitants et la création d'une association de défense de riverains (voir page 9 du [bulletin municipal n°52 d'avril 2023](#) et image ci-dessous), faute de réponse apportée par la commune, y compris dans son projet de PADD qui n'aborde absolument pas ce problème pourtant connu depuis de nombreuses années (voir **§ 1.3.1, pages 4 et 5**). Et ce, malgré la promesse de l'actuelle majorité municipale, dans ses tracts électoraux de 2019-2020, de développer, dès 2020, le « *contrôle des camions dans la zone interdite aux plus de 7,5 t* » (**voir annexe 2**).



**Ainsi, des grandes infrastructures de transport, seule l'A10, avec ses deux accès à proximité de la ZI naissante, pouvait, en réalité, justifier sa création.**

**3.1.2.2** « *L'importante main d'œuvre disponible* ». - En réalité, cette main d'œuvre n'a jamais été employée que de manière marginale. En effet, il ressort d'un rapport de 2009 (« [Livre blanc de la communauté de communes](#) »), établi par l'a'urba, agence d'urbanisme de Bordeaux, à la demande des élus de la communauté de communes, que les entreprises employaient peu la population locale. Ainsi, en 2006, à peine 16 % des actifs de la commune travaillaient et habitaient sur place (le tableau de la page 72 du rapport mentionne le nombre d'actifs résidant et travaillant sur la commune, soit 511 personnes, et le nombre total d'actifs de la commune, soit 3179 ; d'où :  $511 / 3179 \times 100 = 16 \%$ ). Et encore, ces chiffres concernent-ils l'ensemble des emplois existants sur la commune et non les seuls emplois de la zone industrielle. Or, les fonctionnaires communaux, les salariés des commerces locaux, les commerçants eux-mêmes, les professions libérales et les agriculteurs n'y travaillaient pas. L'emploi sur la ZI représentait donc moins de 16 %



des personnes habitant la commune.

C'est dire que l'immense majorité de la main d'œuvre loubésienne (84 %, au moins, en 2006) était employée à l'extérieur de la commune.

Ce chiffre n'a presque pas évolué en dix ans puisque, en 2017, « *une très grande partie des Loubésiens (plus de 80 %) ne travaillent pas sur le territoire de la commune et se rendent quotidiennement dans la métropole bordelaise ou dans la communauté d'agglomération du Libournais, voire ailleurs dans le département* » (**voir annexe 10** : extrait de « *Saint-Loubès - Urbanité campagnarde* » par Xavier Guillot et Julie Ambal, dont les noms sont cités dans le PADD, en page 17, note 1). Et ce chiffre concerne, comme en 2006, l'ensemble des emplois existants sur la commune...

**Ainsi, la création de la zone industrielle, en 1972, n'était pas sérieusement justifiée par l'importante main d'œuvre disponible sur la commune, l'expérience ayant révélé que l'emploi de cette main-d'œuvre sur la ZI était assez illusoire.**

Par suite, des raisons fournies par les auteurs du PADD pour expliquer la création et le maintien de cette zone, datant d'une cinquantaine d'années seulement, seule la proximité de l'A10, avec la perspective prochaine de ses deux accès 41 et 42, permettant une liaison avec la D242, peut être retenue. Mais cette perspective n'était, en fait, qu'une condition technique nécessaire, et non la véritable motivation des élus : sans cette perspective, pas de ZI, les entreprises n'ayant pas d'intérêt à s'installer sur d'anciens « communaux » peu accessibles (autrement que par une D242 uniquement reliée à l'ancienne N10 encombrée, passant par Ambarès). Cette condition satisfaite, la commune pouvait, ensuite, profiter des avantages de cette création. Ces avantages sont les véritables raisons de l'émergence de cette zone (*voir l'encadré qui suit*).

**La motivation des élus de 1972** était la prévision de rentrées financières importantes consécutives, à la fois, aux nouvelles recettes fiscales (taxe professionnelle, notamment) et à la vente des « communaux » à des entreprises. En effet, la commune était propriétaire, depuis la Révolution, de nombreux hectares de terrains (les « communaux ») et leur vente permettrait de financer, en tout ou en partie, des projets municipaux valorisant le rôle des élus majoritaires, notamment du maire, sans se soucier des [nuisances futures causées aux habitants par les poids lourds](#), ni de pression fiscale. Exemple : la salle de spectacle [la Coupole, construite en 1993](#), dans des [dimensions pharaoniques pour l'époque](#) (termes du journal Sud Ouest), mais dont l'exploitation est devenue rapidement déficitaire, avait fait l'objet d'un [signalement par la Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine](#) (période 2003 – 2009 : voir page 3 du rapport de la CRC, rubrique 2, « La situation financière »). Ainsi, l'avantage tiré de la vente d'anciens communaux pouvait se trouver plus ou moins compromis par la réalisation d'un projet démesuré que la mairie n'avait pas la capacité de gérer, obligeant le contribuable loubésien à supporter les pertes.

**Pour mémoire** : rien ne permet de penser, au vu de l'expérience passée et de la défaillance de la mairie à créer un « comité de pilotage » (voir **§ 2.4.4, page 17**), que l'extension de la ZI apportera des emplois aux loubésiens en chômage de longue durée, plus que cette ZI ne l'a fait en 50 ans.

**3.1.3** Curieusement, le PADD ne cite pas, parmi les raisons du confortement de cette ZI,



les retombées fiscales prévisibles, pour la commune, de la présence de nouvelles entreprises (les EBE).

Car, en réalité, il n'y en aura pas... ou alors ces retombées seront très aléatoires ou négligeables.

Ces retombées sont actuellement de l'ordre de 2.720 k€, soit 44 % des recettes fiscales totales (particuliers et entreprises) qu'elle perçoit directement. Il s'agit donc de recettes importantes (*voir l'encadré qui suit*).

Recettes totales 2022 de la fiscalité locale perçue directement par la commune, soit 6.170 k€ + redistribution CdC au titre des impôts perçus sur les entreprises, soit 2.720 k€ (= 8.890 k€), d'où  $2.720 \text{ k€} / 6.170 \text{ k€} \times 100 = 44 \%$  (**voir annexe 11a**).

Dans l'annexe 11a, les attributions de compensation reversées par la CdC à la commune sont signalées par les sigles « AC + DSC » qui signifient attribution de compensation, pour le premier, et dotation de solidarité communautaire, pour le second.

Mais ce montant de 2.720 k€ ne bénéficie pas directement à la commune car son appartenance à la communauté de communes Les Rives de la Laurence (CdC) entraîne son versement à cette dernière qui redistribue, ensuite, les compensations qu'elle reçoit de l'État aux communes membres (**voir annexes 11a et 11b**).

Ces retombées correspondent aux impôts directs locaux payés par les entreprises à la CdC : cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et cotisation foncières des entreprises (CFE), regroupées sous l'appellation de « contribution économique territoriale ». Mais la CVAE, elle-même, n'est plus perçue par la CdC depuis 2023 et l'État compense cette perte de recettes par le reversement à cette collectivité d'une fraction de la TVA.

Actuellement, cette compensation par l'État est calculée sur la moyenne des quatre dernières années de perception de la CVAE (2020 à 2023) et aucun autre mode de calcul n'est prévu à ce jour. Cette moyenne est donc figée pour le calcul des compensations des années à venir. Autrement dit, si les retombées fiscales de la ZI sont indiscutablement une raison de sa création (bien que non citée dans le PADD et plus sérieuse que le potentiel d'emploi, très illusoire), elles n'apparaissent pas susceptibles d'être augmentées par de nouvelles entreprises qui s'installeraient sur l'extension projetée de cette zone (Les Vergnes et ailleurs) : il n'y aurait pas de compensation supplémentaire perçue par la commune, de la part de la CdC.

**Le « confortement » par extension de cette zone, évoqué dans le PADD, ne peut donc se justifier – et ne l'est d'ailleurs pas – par des retombées fiscales supplémentaires liées à l'implantation de nouvelles entreprises. Finalement, il ne reste, pour le justifier, que la proximité de l'A10 et de la N89 (par la multiplication de**

ses accès) qui favorisent le passage des poids lourds dont a vu les nuisances qu'il cause aux habitants.

### **3.2** Les informations fausses concernant la cause de la division parcellaire que la commune veut freiner

Le PADD explique (page 25 qui reprend la page 4 de la version de 2018) :

« L'attractivité de Saint-Loubès est constatée notamment au travers de l'explosion du phénomène de division parcellaire qui s'est décomplexé depuis 2014 [loi ALUR] sans que la municipalité puisse intervenir sur le phénomène [...]. Aujourd'hui, [il] apparaît problématique à plusieurs égards : - en impliquant la destruction du couvert végétal et en modifiant le tissu urbain d'origine, aéré, il détériore les caractéristiques paysagères de la grande couronne pavillonnaire de Saint-Loubès, qui, de « havre vert » [...] devient un ensemble imperméabilisé et confiné ; - en augmentant le nombre de résidences principales, il impacte à la hausse le nombre de logements sociaux à produire, tandis que la commune s'évertue à en réduire le déficit ; [...] ».

#### **3.2.1** Mais la loi ALUR n'est pas en cause. La cause est le refus persistant de l'ancienne majorité municipale de la densification depuis la loi SRU.

Il faut rappeler que la loi ALUR n'est que la continuité de cette loi de 2000 ([voir cette réponse ministérielle qui rappelle cette continuité](#)) qui a notamment pour objet de lutter contre la pénurie de logements et l'étalement urbain qui, à Saint-Loubès, a produit ce « havre vert » ( ?) pourtant considéré comme bénéfique dans le PADD de 2023.

Pour lutter contre cet étalement urbain, la loi SRU a supprimé plusieurs possibilités offertes auparavant aux communes (fixation de COS, superficies minimales des terrains constructibles). Or, plusieurs règlements de zone du PLU de 2008 – donc postérieur à la loi SRU - imposent une taille minimale de parcelle et un COS, en contradiction avec les prescriptions de cette loi :

- articles 5 et 14 du règlement de la zone UC,
- mêmes articles du règlement de la zone UG,
- article 14 du règlement de la zone AU.

Ainsi, lorsque la commune a adopté son PLU en 2008 (ancienne municipalité), elle n'entendait pas lutter contre l'étalement urbain, mais, au contraire, le favoriser. Et cette volonté est exprimée, dès 2003, soit à peine trois ans après la loi SRU, par le maire d'alors, Serge ROUX, qui « refuse la sur-densification que la loi SRU veut imposer » (compte-rendu du conseil municipal du 2 octobre 2003, pages 8 et 9 : **voir annexe 12**).

Cette position est maintenue, quinze ans plus tard, en 2019, par son successeur, membre de la même majorité municipale, Pierre DURAND ([compte-rendu du conseil municipal du](#)

26 mars 2019, page 6 : « Mais tant qu'il sera maire, il n'y aura pas d'immeubles à Saint-Loubès [...] C'est pourquoi il préfère construire le plus possible à l'extérieur du centre [...] »).

Pourtant, entre-temps, le rapport de l'a'urba de 2009, déjà cité (§ 3.1.2.2, page 21), est très explicite au sujet de la nécessaire croissance du parc de logements sociaux à Saint-Loubès (page 81) :

« La commune s'inscrit pleinement dans la problématique de la croissance du parc de logement inhérent à l'obligation légale de conforter le nombre de logements locatifs sociaux pour respecter l'article 55 de la loi SRU.

Elle a ainsi obligation de construire une vingtaine de logements sociaux par an pour la prochaine décennie [...].

Corollaire de cette obligation, la population communale devrait atteindre les 8 700 habitants à l'horizon 2020. »

Mais la commune n'a suivi cette recommandation de 2009 que sous la contrainte (voir § 3.2.2 qui suit). Et la prévision de population de l'a'urba sera malheureusement largement dépassée puisque, en 2018, elle atteindra déjà 9.770 habitants (12 % de plus que la prévision), et 10.005 en 2021.

Voir : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5001880?geo=COM-33433>

**Ainsi, la division parcellaire n'est pas la conséquence de la loi ALUR de 2014 mais la conséquence d'un refus municipal persistant de l'ancienne majorité municipale de la densification voulue par la loi SRU, lui préférant l'étalement urbain pavillonnaire.**

**3.2.2** Si une densification a finalement commencé à partir de 2010, elle n'a pas pris la forme d'une multiplication de pavillons de plain-pied construits sur des terrains exigus issus de divisions parcellaires, mais celle de maisons à étage construits dans un pré, à 1 km environ de la mairie. Et la pression des pénalités de carence infligées à la commune par la préfecture, depuis 2004, pour insuffisance de logement sociaux, est loin d'y être étrangère (arrêté préfectoral du 19 janvier 2006 qui constate le non respect de l'objectif triennal 2002-2004 : **voir annexe 13**). Un article du [journal SUD OUEST du 29 septembre 2011](#) en rend compte en citant Saint-Loubès parmi les « quinze « mauvaises élèves » » de Gironde. Et en janvier 2010, la mairie écrit : « Les 64 premiers logements sociaux, des maisons individuelles, sortiront de terre en 2010 » (bulletin municipal n°16, janvier 2010, page 8 : **voir annexe 14**).

2010 est donc la première année de « densification » à Saint-Loubès... 10 ans après la loi SRU. Et elle n'a pas pris la forme de la division parcellaire. Il s'agit des logements sociaux citées précédemment, construites chemin de L'Oustalot, à l'écart du bourg.

Autrement dit, la commune rattrapait en 2010 le retard accumulé depuis 2007 (les 20

logements sociaux par an estimés par l'a'urba), mais non le retard accumulé depuis 2002.

En 20 ans, les pénalités de carence ont coûté 1,7 million d'euros à la commune.

Il est clair que la division parcellaire n'aurait pas pris la tournure « dénoncée » dans le PADD (versions 2023 et 2018) si la mairie avait commencé à mettre en œuvre ses obligations en matière de constructions sociales dès la loi SRU. À ce moment-là, le quota de logements sociaux n'était pas de 25 % mais de 20 % (il n'a atteint 25 % qu'avec la loi ALUR, en 2014).

Et l'ancienne majorité municipale ne s'est souciée de la division parcellaire que lors de l'élaboration du PADD de 2018, dans le cadre d'une révision du PLU décidée en 2016. C'est dire qu'il ne s'agissait pas d'une priorité jusque-là, malgré la grande insuffisance de logements sociaux sur la commune (12,5 % en 2017 au lieu de 25 %). On peut, en effet, lire dans le bulletin municipal n°35 de septembre 2018 un long article consacré à ce sujet (page 10). La mairie demande une étude « *permettant de trouver des solutions pour maîtriser et organiser la densification plutôt que de la subir* » (de subir la division parcellaire, bien sûr). Et la conclusion est que « *l'encadrement de la division parcellaire est vivement souhaité [...]* »

Ainsi, la division parcellaire pouvait être réglementée par le PLU.

Mais en prescrivant sa révision en 2016 seulement, l'ancienne municipalité prenait une initiative bien trop tardive. En effet, elle savait, par expérience, qu'il faut environ 5 ans pour la faire aboutir puisque la décision de prescrire le premier PLU date du 7 octobre 2002 et son approbation, du 18 juin 2007. Le délai avait donc été de 4,8 ans et dans le cadre d'un même mandat (2001-2008).

En prenant un tel retard (3 ans), cette municipalité devait s'attendre, dans le meilleur des cas, à une application du PLU révisé en 2021, soit après les élections. Or, elle n'était pas assurée de garder sa majorité ni du maintien du PADD de 2018 en l'état, en cas de changement de majorité.

Changement qui s'est effectivement produit... au point que 8 ans après la décision de mise en révision (2016), celle-ci est toujours en cours et qu'aucune réglementation de la division parcellaire n'existe. Ce qui a ouvert la brèche à la division parcellaire comme solution de logement en réponse à la carence municipale.

**Ainsi, non seulement le développement de la division parcellaire n'est pas imputable à la loi ALUR, mais encore la gestion municipale de 2003 (refus de la densification par le maire d'alors) à 2020 révèle qu'il est la conséquence des négligences des anciens élus majoritaires qui ont eux-mêmes favorisé l'incapacité de la commune à freiner ce phénomène.**

**L'explication de l'explosion de la division parcellaire donnée dans le PADD de 2023 ne reflète donc pas la réalité.**

**3.3** La définition fautive du secteur UYi située à proximité immédiate du port de Cavernes dans le [règlement de la zone UY](#) (voir **page 14**)

Ce secteur est définie comme « *plus particulièrement orienté vers l'accueil d'activités liées à la proximité du port de Cavernes* » (59<sup>ème</sup> page).

Mais quelles sont, en réalité, les entreprises implantées dans ce secteur et leurs activités ?

- La [société immobilière PARTICED](#), un marchand de biens,
- la [société REMOP](#) qui exerce une activité d'économiste de la construction,
- la [société VRD CONSULT](#) qui est conseil pour les affaires et autres conseils de gestion,
- la [société AQUIT HOME](#) spécialisée dans la location de terrains et d'autres biens immobiliers,
- la [société SOTERIMMO](#) spécialisée dans la construction d'autres ouvrages de génie civil,
- la [société CDP IMMOBILIER](#) également spécialisée dans la location de terrains et d'autres biens immobiliers,
- la [société COREVIA](#) qui exerce des activités d'architecture, d'ingénierie et de contrôle et d'analyses techniques,

toutes situées au 3 route des Valentons,

- et, juste à côté, sur un terrain clôturé à l'aspect de terrain vague... stationnent des poids lourds des [transports MALHERBE](#) visibles depuis l'entrée. Officiellement, cette entreprise ne dispose que d'un seul établissement à Saint-Loubès, situé [15 rue Gutenberg \(ZA La Rafette\)](#).

**Manifestement, les activités de ces entreprises ne sont pas liées à la proximité du port ! La définition du secteur ne correspond donc pas à la réalité.**

De plus, le 3 route des Valentons (parcelle A 1844) ne peut être classé en secteur d'activités (UYi) en raison d'un [arrêté préfectoral du 9 décembre 2024](#) qui interdit, « *sur ces terrains, toute activité, notamment agricole ou d'élevage, aménagement ou construction* ». En effet, ils sont « *source d'éventuelles pollutions ponctuelles et diffuses par imprégnation des sols [...]* » par suite de l'exploitation illégale, par son propriétaire privé, d'une ICPE (déchetterie). **La mairie était informée de cette situation bien avant l'adoption de son projet de règlement le 10 octobre 2024** puisqu'il ressort de l'arrêté que le conseil municipal a émis un avis favorable aux mesures ordonnées par le préfet **dès le 5 juin 2023**. Pourtant, le projet de règlement de la zone UY adopté plus d'un an plus tard classe toujours la parcelle polluée dans cette zone « *dont la vocation est l'accueil spécifique des activités économiques [...]* » (page 49 du règlement). Toute activité étant interdite sur cette parcelle, l'activité de garage des poids lourds des transports MALHERBE n'y est pas autorisée. Il incombe au maire, en vertu des pouvoirs de police qu'il tient des [articles L.2212-1 et L.2212-2 du CGCT](#),

d'informer l'entreprise de l'illégalité de cette activité. Cette obligation, qui résulte également de l'arrêté préfectoral (article 9), confie notamment à « *Mme le maire de Saint-Loubès* » l'exécution de cet arrêté. Mais les poids-lourds sont toujours stationnés sur cette parcelle...

Cette situation rappelle celle des terrains situés à proximité immédiate du moulin de Bel Air, appartenant, cette fois, à la commune qui n'a, à ce jour, réalisé aucun des travaux de réhabilitation prescrits par le préfet de la Gironde, 15 ans auparavant. Elle rappelle aussi la carence de la mairie à contrôler le trafic des poids lourds sur la commune malgré la promesse de la maire actuelle, dans ses tracts électoraux de 2019-2020...

Au 1 route des Valentons, adresse voisine des précédentes, **la mairie révèle ses intentions en matière de qualité architecturale du bâti d'entreprises**. Le 1 est actuellement en [secteur UCa](#) défini comme « *extensions pavillonnaires plus éloignées du centre-bourg* » dans le PLU de 2008. Il est donc surprenant d'y trouver une [construction récente à l'aspect de hangar industriel](#), d'autant plus que ce secteur est [limitrophe du bâti ancien du village de Cavernes, classé en UA](#) (au même titre que le centre-bourg) et en UAb. Cela n'est pas sans rappeler l'installation de la cuisine centrale à proximité du bourg, en 2013... On peut ainsi constater que le pavillon initialement visible depuis la route des Valentons – pavillon, certes, sans intérêt architectural particulier mais assez peu visible car en retrait de la route - est maintenant caché par ce bâti d'entreprise particulièrement visible (voir **annexe 15**), très semblable aux constructions de la ZA La Rafette (voir **annexe 16**) dont on a vu que « *la qualité urbaine et architecturale, sans être totalement absente, est fréquemment défectueuse* » (voir **page 9**). Mais il y a pire : **la maire actuelle a autorisé cette construction alors qu'elle ne respecte pas l'article UC.11 du règlement**. En effet, cet article précise, au point 1, que les constructions doivent présenter une « *unité de matériaux* ». Or, la construction en a deux : tôle à l'étage et murs enduits au rez-de-chaussée. Quant au point 2 qui concerne l'aspect architectural, il précise, au sujet des matériaux apparents en façade, que leur teinte pourra être « *beige clair, ton pierre, sable clair, ocre, blanc et gris clair* ». Or, la tôle est de couleur noire !

**Ainsi, la mairie ne se soucie guère de qualité architecturale, ni de respect des zones et des règlements.**

\*\*\*

Le PLU actuel (2008) n'a pas empêché, ni même freiné, l'urbanisation négative de la commune qui lui a fait perdre son identité historique, du fait de l'indifférence du précédent maire pour cet urbanisme. Le projet de PLU n'annonce pas un avenir meilleur puisque, outre les anomalies détaillées plus haut, il dépend du seul arbitraire d'un maire de l'appliquer ou non, les habitants les mieux informés en étant réduits à présenter d'éventuels recours gracieux qui seront systématiquement rejetés.

Si bien que l'urbanisme de Saint-Loubès est la conséquence, d'une part, de la délivrance par les maires de permis de construire non conformes au PLU de 2008 et, d'autre part, des modifications non conformes de l'aspect extérieur des logements réalisées par des habitants, sans déclaration préalable ou autorisation, la mairie n'exerçant aucun contrôle [malgré le pouvoir que lui donne le code de l'urbanisme](#) (ceci est particulièrement vrai pour les constructions et les modifications de clôtures qui sont rarement conformes à l'article 11 du règlement de chaque zone).

Rien ne permet de penser que le projet de PLU, lorsqu'il sera définitif, améliorera ce comportement de l'autorité municipale.