

# Mémoire de réponse Procès-verbal d'enquête publique – DPMEC

Plan Plage de La Lagune  
La Teste-de-Buch

Janvier 2023

## **Avant-propos :**

Faisant suite à la procédure d'enquête publique relative à la déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) dans le cadre de la piste cyclable en rétro littoral de la Lagune réalisée du lundi 14 novembre au mardi 13 décembre 2022, un procès-verbal de notification des observations est transmis le 16 décembre 2022 au service de l'ONF par M. Phillipe Leheup, Commissaire Enquêteur.

Plusieurs observations ont été formalisées lors de l'enquête et consignées dans le procès-verbal rédigé par M le commissaire-enquêteur. Ce mémoire apporte les éléments complémentaires pour répondre aux questionnements formulés par M Leheup et l'association ayant émis une observation.

Afin d'en faciliter sa lecture les questions soulevées sont rappelées en début d'argumentaire. La numérotation des observations du procès-verbal de notification est reprise dans le présent document.

***1 – En l'absence de Schéma de cohérence territoriale (SCOT), annulé le 18 juin 2015, le PLU doit être compatible avec le Schéma régional d'aménagement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), approuvé le 27 mars 2020 par la Préfète de région. Ce document traite notamment de la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, nationaux ou européens, de l'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile, et de la protection de la biodiversité.***

***La mise en compatibilité du PLU prend-elle en compte les règles et objectifs de ce schéma régional ?***

Le SRADDET approuvé le 27 mars 2020 établit trois règles en lien avec le projet de relocalisation de la Véloodyssée :

Règle N°15 : L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée. (Pages 57 et 58)

Règle N°18 : Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens. (Pages 63 et 64)

Règle N°26 : Les documents de planification et d'urbanisme anticipent les évolutions de la bande côtière et réduisent les risques côtiers. (Pages 83 – 85)

Il apparaît donc que la déclaration de projet emportant mise en compatibilité avec le PLU prend bien en compte ces trois règles.

En effet, il ne s'agit que d'une relocalisation d'une portion de la piste cyclable déjà existante afin de tenir compte de l'évolution du trait de côte en net recul sur cette



portion de territoire et l'implanter le plus en retro-littoral possible en détramant les EBC nécessaires.

*2 - S'agissant de la mise en compatibilité du PLU, le dossier mentionne une réduction de la superficie d'Espaces boisés classés (EBC) de soit 2 075 m<sup>2</sup>, soit 4 050 m<sup>2</sup> selon la longueur du tronçon prise en compte, voir même un solde positif de 2 025 m<sup>2</sup>. Par ailleurs, le rapport de présentation du PLU, approuvé en 2011 et modifié, mentionne que les pistes cyclables sont détramées (pages 255 et 256), donc leurs empreintes retirées de la surface totale des EBC.*

*Serait-il possible de bien préciser la surface locale d'EBC (réduction ou augmentation), en tenant compte des dispositions du rapport de présentation du PLU ?*

Dans le PLU de 2011, les règlements des zones NR - zone naturelle de protection des espaces remarquables - et NP – zone naturelle de protection des espaces naturels - précisent les conditions d'implantation de pistes cyclables.

Afin d'apporter certaines précisions, la zone NP ne comprend aucun EBC et l'implantation d'une piste cyclable n'a donc aucune incidence quantitative sur les surfaces déclassées ou classées. Pour la zone NR, toute nouvelle piste cyclable se doit d'être détramée et implique donc une réduction de surface de l'EBC, d'une part, et un tronçon supprimé induit un accroissement de la surface d'EBC, d'autre part.

Dans le rapport de présentation du PLU communal, approuvé par délibération du conseil municipal en date du 6 octobre 2011, il est indiqué que « un travail important a été fait sur les EBC pour détramer les (...) réseaux (voiries, pistes cyclables...) ».

Par conséquent, ce travail est traduit sur la planche d'ensemble (Pièce 4). Cette planche laisse apparaître les cheminements, dont les pistes cyclables ainsi que les cabanes forestières répertoriées par un inventaire et faisant l'objet d'un détramage des EBC.

La piste cyclable menant à Biscarosse (véloodyssée) est donc détramée des EBC.

Les EBC couvrent (...) près de 60% des espaces naturels terrestres. (...) Cette méthode permet de rendre lisible la politique de détramage que la Commune a entrepris dans son PLU ».

Ainsi sur un plan limité à la surface terrestre comprise entre le Petit Nice et La Lagune, concernant la superficie de l'EBC, l'évolution positive de la surface d'EBC est **d'environ 2 025 m<sup>2</sup>**. En effet, en zone NR, le démantèlement et la renaturation de l'ancienne piste cyclable, surface détramée dans la planche d'ensemble du PLU de 2011, entraîne le reclassement de 4 100m<sup>2</sup>, - 820 ml sur une largeur de 5m -. Le projet prévoit que, sur l'ensemble de la nouvelle piste, la construction du tronçon ne nécessite de détramer en zone NR qu'une longueur de 415 m sur une largeur de 5m, soit une surface de 2075m<sup>2</sup>, le reste de la piste étant construite en zone NP.

**3 – Le dossier mentionne différentes largeurs de la bande de roulement de la piste cyclable, d’une part, et la nature de son revêtement, d’autre part.**

***A ce stade du projet, quelle serait la largeur à retenir et quelles sont les impératifs particuliers liés au revêtement des pistes cyclables sous couvert forestier ?***

Au vu des dispositions et attentes de la commune et du schéma directeur cyclable aquitain, la bande de roulement de la piste cyclable sera réalisée en enrobé à froid, avec un profil bombé et sur une largeur de 3m. Seront ajoutés 2 accotements stabilisés de part et d’autre de la surface revêtue de 1m de large.

Le choix d’un enrobé à froid permet de concilier la prise en compte des impacts environnementaux et la durabilité du revêtement sous un couvert forestier soumis aux aléas climatiques et sur un secteur cyclable très fréquenté. De plus cette voie doit permettre la circulation de véhicules de secours et de service. Le revêtement doit alors pouvoir supporter des passages de véhicules légers.

Il aurait pu être envisagé l’utilisation d’un revêtement perméable pouvant être, en apparence, plus enclin à une limitation des GES (ex : enrobé drainant, béton poreux, sol souple). Néanmoins, le couvert forestier favorise la création de mousse sur un revêtement alvéolé qui nécessite sur le court terme l’utilisation d’intrants chimiques pour entretenir et sécuriser la bande de roulement. Sur le moyen terme cela nécessite un réinvestissement précoce pour reprendre des tronçons qui se dégradent plus rapidement. L’enrobé à froid, revêtement adapté aux pistes cyclables, semble donc être le meilleur compromis alliant un entretien assez faible, une pérennité sur plusieurs années et une dépense énergétique faible par rapport à un enrobé à chaud,

De plus, a été fait le choix d’un profil en travers bombé, dit en toit, permettant le libre écoulement des eaux de part et d’autre de la bande de roulement. Les eaux de pluie s’écouleront donc naturellement vers les accotements puis vers le sol forestier composé d’un substrat sableux et donc particulièrement favorable à l’infiltration des eaux. Ainsi la réalisation de cette piste cyclable en enrobé dans cet immense massif forestier ne limite en rien l’infiltration des eaux et le projet n’a donc pas d’impact sur l’imperméabilisation des sols.

**4 - Le dossier présenté à l’enquête a été rédigé en mai 2022 et ne prend pas en compte, à l’exception d’une planche, les dégâts occasionnés par les incendies de l’été 2022**

***Serait-il possible de disposer de données concernant d’éventuelles études complémentaires sur le volet spécifique « Plans plage ». Dans ce nouvel environnement, la prise en compte du projet soumis à l’enquête publique serait-elle susceptible de le faire évoluer de manière substantielle ?***

La procédure réglementaire du projet de piste cyclable a débuté avant les incendies de l'été 2022. Il est nécessaire de préciser que le projet de piste cyclable était, déjà, en mai 2022, un projet d'urgence extrait du projet plus global de relocalisation des Plans Plage domaniaux de La Teste de Buch : Le Petit Nice, La Lagune et La Salie.

Les grands principes d'aménagement ont été déterminés en octobre 2021 et des COPIL ainsi que des groupes de travail organisés en 2022 afin d'envisager les Plans Plage de demain. De nombreux acteurs du territoire ont fait part de leur réflexion lors de ces réunions : DDTM 33, SGAR, FNADT, Région, GIP Littoral, Département 33, Commune, Communauté de Communes, Syndicat Mixte du Grand site de la Dune du Pilat, SDIS33, Police municipale et nationale, MNS et ONF.

Une étude naturaliste ainsi qu'une étude sur l'évolution du trait de côte ont été menées entre 2020 et 2021 permettant de relater l'urgence de la situation sur les Plans Plage et plus précisément sur la piste cyclable du Plan Plage de La Lagune.

Les incendies de l'été 2022 demandent aux gestionnaires du territoire de revoir sous une nouvelle perspective le projet de relocalisation des Plans Plage qui nécessite d'être repensé au regard des évolutions physiques des sites mais aussi des nouvelles attentes en ce qui concerne la protection des milieux naturels contre le risque incendie et le risque érosion.

Ainsi, l'ONF s'attache depuis septembre 2022 à permettre la réouverture des sites après incendie et à mener une réflexion conjointe avec les acteurs du territoire sur les futures propositions d'aménagement des sites Plans Plage. Une étude paysagère menée par un groupement de paysagistes, urbanistes et architectes a été engagée. Le territoire de l'étude englobe les sites Plans Plage et les infrastructures à proximité : piste cyclable, dune du Pilat, mobilité Nord-Sud (Pyla, bourg, Biscarrosse), forêt domaniale, forêt usagère etc.

De ce fait le projet de piste cyclable soumis à enquête publique est bien pris en compte dans le nouvel environnement incendié et les futures dispositions Plan Plage en cours de réflexion. Il n'a pas vocation à évoluer dans les années à venir de manière substantielle, seul son environnement va évoluer.

De plus, il est nécessaire de préciser que les pistes cyclables en forêt ont une vocation loisir pour l'éco-tourisme, transport pour les mobilités douces et sécuritaires. Aussi, en cas de besoin d'accès des véhicules de secours ou d'une évacuation rapide des plages et Plans Plage, les pistes cyclables sont utilisées comme voie de secours en complément des voies de secours existantes et des pistes DFCl. Pour ce projet, la reconnexion favorise l'évacuation sur le site de La Lagune.

Dès lors, la reconnexion de ce tronçon de piste cyclable devient une priorité pour les gestionnaires et les acteurs du territoire afin d'aborder une saison estivale 2023 en toute sécurité pour l'ensemble des usagers.

**5 – Le dossier n’aborde pas l’aspect économique du projet.**

***Serait-il possible de disposer d’informations sur le coût prévisionnel du projet de relocalisation de la piste cyclable (démolition de la piste actuelle, construction du nouveau tronçon...)?***

Estimé à plus de 40 000€, le projet sera soumis au code des marchés publics. Ainsi à ce jour nous ne pouvons pas proposer un budget arrêté.

Néanmoins, le projet de piste cyclable a été estimé à 270 400€ pour :

- L’installation de chantier
- Les travaux de destruction de l’ancien tronçon,
- La création du nouveau tronçon avec dessouchage si nécessaire, terrassements généraux, préparation de l’emprise et mise en œuvre des revêtements,
- Les études complémentaires : géomètre et coordinateur SPS,
- Les charges de maîtrise d’œuvre pour le montage du marché public, le suivi administratif et de chantier.

Le mode opératoire proposé pour la création de cette piste cyclable permet de mettre en place un système vertueux en réemployant les matériaux de démontage de l’ancienne piste. Il n’est donc pas nécessaire de faire évacuer les matériaux de démontage ni d’en importer de nouveaux pour réaliser les fonds de forme.

**6 – Le dossier fait implicitement référence à des conventions signées entre la commune de La Teste de Buch et l’Office national des forêts (ONF).**

***L’ONF pourrait-il fournir les principales orientations de conventions générales et d’une convention particulière liée au projet de relocalisation de la piste cyclable ?***

La commune de La Teste de Buch et l’Office National des Forêts ont signé une convention particulière au projet de relocalisation de la piste cyclable de la Lagune. Elle a pour but de fixer les modalités d’octroi de l’aide communale allouée à l’ONF pour la réalisation des travaux dans le cadre d’un maintien de l’accueil du public dans des conditions optimisées de sécurité ainsi que les modalités de gestion future de l’ouvrage.

## Annexe Synthèse par thèmes

### 1. Procédures

*P 4 : fait l'objet de 2 procédures administratives, déplorons cet enchevêtrement et cette lourdeur*

*P 6 : il est inapproprié de se référer à l'article relatif aux équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations et à la préservation des espaces naturels, en conséquence cette opération ponctuelle devrait être soumise à l'obtention d'un permis d'aménager*

*P 7 : la procédure de déclassement apparaît comme superflue, d'autant moins nécessaire que nous plaçons pour une diminution de cette largeur - piste cyclable -*

*P 8 : surpris que l'association syndicale autorisée (ASA) de DFCI de La Teste de Buch ne figure pas parmi les personnes invitées à la réunion d'examen conjoint du 8 juin 2022*

*P 10 : laisser place à une urgence plus vaste de la remise en état de tous les équipements d'accueil de la forêt domaniale de La Teste endommagés par le feu, pour préparer la saison estivale 2023,*

*P 10 : suggérons de surseoir aux deux participations du public afin qu'un état des lieux post-incendie soit réalisé afin de vérifier si le tracé ne doit pas être modifié*

P4. P7.P8 La commune de La Teste-de-Buch ainsi que l'Office National des Forêts n'a pas la compétence dans le choix des procédures réglementaires à réaliser. Les démarches réglementaires entreprises pour ce projet de piste cyclable ont été guidées et sollicitées par la DDTM 33 lors des comités de pilotage et groupe de travail réalisés entre 2020 et 2022. La liste des Personnes Publiques Associées a été elle aussi rédigée par l'autorité environnementale.

Il convient de préciser que la DFCI est un partenaire privilégié de l'ONF dans toutes ses démarches en forêt domaniale. A noter que le SDIS33 a également participé aux réflexions lors des groupes de travail.

P6. La référence à l'article 6 du R.121-5 ajouté par le décret n°2019-482 du 21 mai 2019 couvrant notamment les équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations est une demande de la DDTM 33.

P10. Cf. question n°4 du procès-verbal de synthèse

## 2. Dossier

*P 4 : dossier sans résumé non technique, évaluation environnementale ainsi que d'autres parties techniques trop détaillées, dossier volumineux*

*P 8 : contrairement à ce qui est écrit au dossier, le PPRIF (plan de prévention des risques d'incendies de forêt) prescrit par l'Etat en 2007 sur la commune de La Teste n'a, hélas, dramatiquement, jamais abouti*

*P 9 : plusieurs itinéraires ont été étudiés, il aurait été souhaitable qu'ils aient été présentés au dossier*

*P 9 : dossier présente laconiquement 3 vues photographiques des dégâts des incendies, aucun texte n'accompagne ces images, ces éléments sont insuffisants pour apprécier l'étendue de la perturbation par le feu*

P4. Le projet n'ayant pas fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale, aucun résumé non technique n'a été rédigé.

P8.

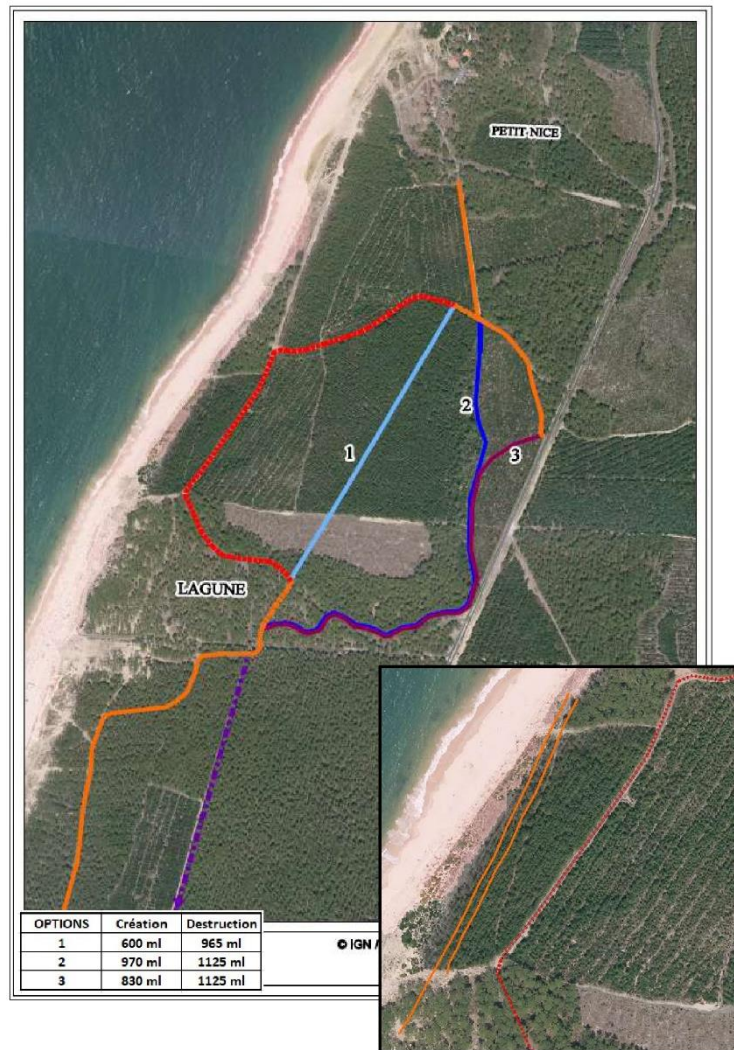
Le PPRIF concernant la commune de La Teste de Buch a été prescrit le 1<sup>er</sup> février 2007 mais n'a, effectivement jamais été approuvé.

P9. En effet, plusieurs itinéraires cyclables ont été étudiés par les membres du comité de pilotage, ci-contre une cartographie des 3 itinéraires étudiés.

Le choix s'est porté sur l'itinéraire n°3 pour les raisons suivantes :

- Itinéraire le plus éloigné du trait de côte
- Proximité avec les infrastructures routières, ce qui limite l'artificialisation des sols et facilite l'accès aux secours ou l'évacuation des sites Plans Plage en cas de besoin.
- Topographie avantageuse pour les cyclistes puisque l'itinéraire contourne les pentes les plus abruptes.
- Utilisation d'une emprise située en limite de parcelle forestière ce qui aurait limité la coupe d'arbres dans un contexte où l'incendie n'aurait pas eu lieu.





Carte réalisée par l'ONF en octobre 2020

Linéaire rouge : Piste initiale (le tronçon le plus à l'Est ayant disparu en 2021)

Linéaire orange : piste cyclable de la vélodyssée actuelle

Linéaire bleu clair : itinéraire cyclable n°1

Linéaire bleu foncé : itinéraire cyclable n°2

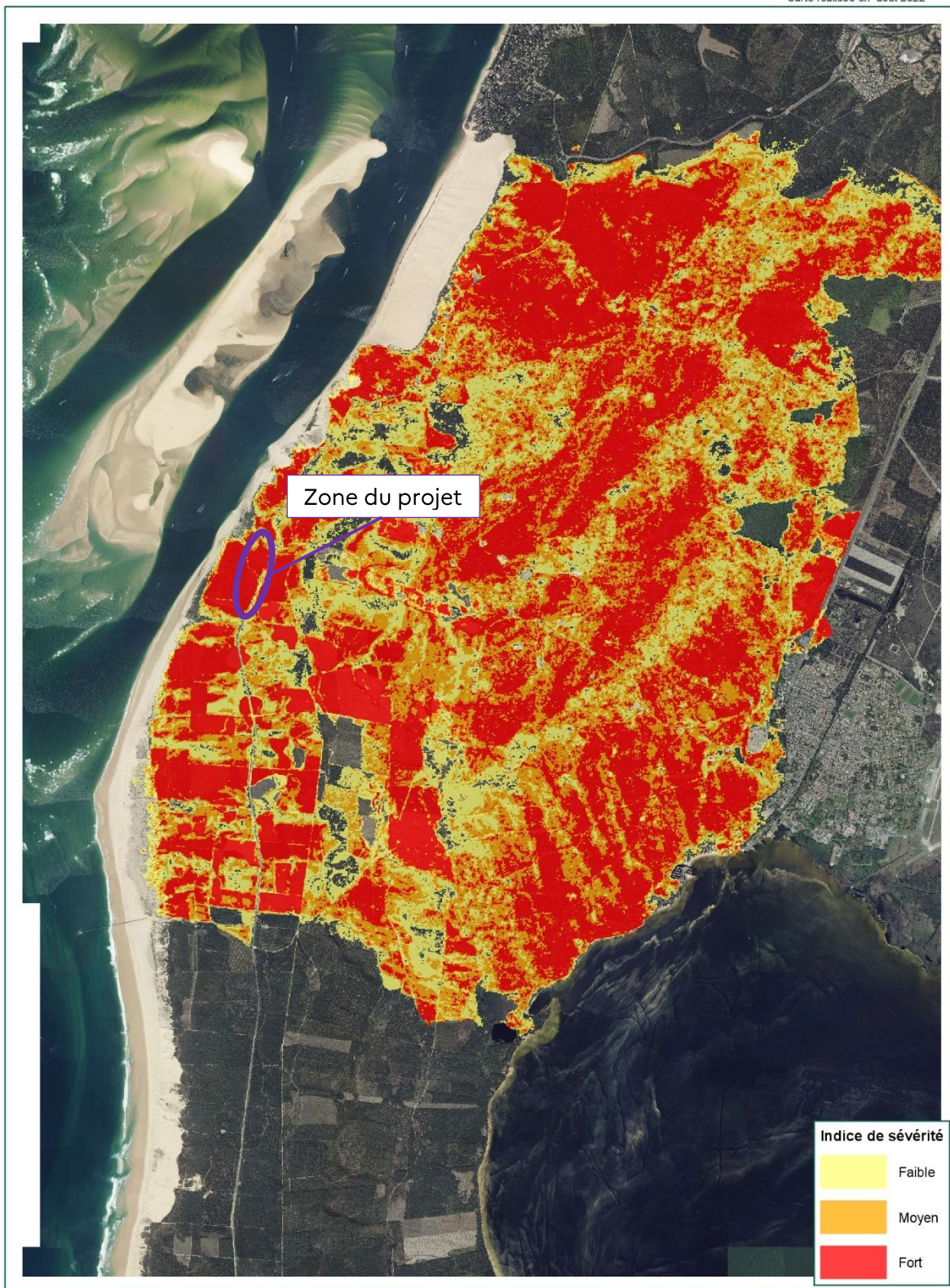
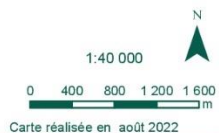
Linéaire violet : itinéraire cyclable n°3

P9. En septembre 2022, lors de la rédaction du dossier d'enquête publique l'inventaire des dégâts incendie n'avait pas encore été validé. Néanmoins, les dégâts étaient connus, c'est pourquoi il a été fait le choix de poursuivre les procédures réglementaires. Afin d'apporter des compléments sur les dégâts occasionnés par l'incendie, une carte de sévérité a été créée; le tracé se situe en zone rouge (végétation totalement incendiée):



### Incendie La Teste de Buch

Evolution de l'indice NDVI avant/après incendie



### 3. EBC déclassement

*P 6 : largeurs d'emprise totale de 5 m et d'un fuseau de 10 m, considérons que le déclassement ne peut concerner qu'une emprise réelle, doit intervenir qu'une fois l'ouvrage réalisé et relevé par un géomètre-expert habilité à établir les documents de modification du parcellaire cadastral (DMPC)*

*P 8 : la largeur de déclassement devrait se limiter à la plate-forme de la piste cyclable, soit environ 3 mètres de largeur, voire moins si l'on réduit la largeur de la chaussée*

Le déclassement des EBC ne peut intervenir après les travaux. En effet, l'article L113-2 du code de l'urbanisme dispose que « le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au chapitre 1<sup>er</sup> du titre IV du livre III du code forestier. »

En tout état de cause, l'étape préalable à tout travaux est le déclassement des EBC, sans quoi, les travaux n'ont aucune base légale. La déclaration de projet est donc l'étape préalable indispensable.

La largeur de déclassement a été discutée et actée avec les services de l'Etat et l'ONF. Il faut savoir qu'une structure de chaussée est plus large que l'ouvrage superficiel porté et que cette structure de chaussée pour la pérennité de l'ouvrage ne peut inclure de souches ou racines d'arbres susceptibles de pourrir et de créer des vides et donc des affaissements. C'est pourquoi, la largeur de déclassement a été portée à 5m.

### 4. Etat des lieux insuffisant après incendie

*P 9 : une actualisation du projet, plus étayée que par la seule planche photographique, apparaît nécessaire*

*P 9 : Le site étant inaccessible, la route départementale étant fermée à la circulation, nous n'avons pas pu faire une reconnaissance post-incendie du site*

P9 Le site était en effet inaccessible au public jusqu'au 17/12/2022 à la suite de l'arrêté préfectoral du 2 septembre 2022 portant réglementation temporaire de la circulation sur le réseau routier départemental et interdisant la circulation sur la RD218, sur la commune de La Teste-de-Buch. Néanmoins, à la demande et sous autorisation préfectorale une visite du site aurait pu être organisée.

### 5. Revêtement de la piste cyclable

*P 6 : dans le dossier consultation du public : existe sur le marché des revêtements de sol à la fois perméable, durable et résistant, les arguments avancés ne*



*sauraient prospérer dans le nouveau contexte législatif de « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050*

*P 10 : mettre en œuvre un revêtement de chaussée des pistes cyclables (ainsi que des parkings) perméable*

Cf. question n°3 du procès-verbal de synthèse.

## **6. Défense contre l'incendie**

*P 3 : la piste vient longer la sous-parcelle 15f, qui correspond à une pente abrupte de versant Est dont le débroussaillage peut poser des difficultés*

*P 8 : les largeurs de zones de débroussaillage sont peu importantes (0.85 côté piéton et 1.05 m à l'opposé), la piste cyclable doit absolument être régulièrement débroussaillée sur 10 m de part et d'autre de la chaussée, l'élagage des arbres doit maintenir les premières branches à une hauteur minimale de 2.5 m du sol,*

*P 9 : les zones de débroussaillage DFCI devraient être portées à 10 m de large de part et d'autre de la piste et un élagage à 2.5 m de hauteur. Vérifier que cet élagage est faisable sans compromettre la vie des arbres - jeunes résineux -, suggérons de consulter les spécialistes dans ce domaine, au cas où cette opération d'élagage menace la vitalité des arbres, envisager un autre tracé*

*P 10 : se conformer aux prescriptions de la DFCI le long de toute piste cyclable (débroussaillage de 10 m et élagage des branches basses sur 2.5 m de hauteur)*

P3. Comme évoqué dans la réponse 2.P9. le choix d'itinéraire prend en compte le dénivelé. Le tracé ne se situe pas dans la pente et est légèrement décalé de celle-ci. Il s'agit plutôt d'une appréciation d'échelle de la cartographie. De plus, un débroussaillage peut se réaliser sur une pente abrupte avec l'utilisation de débroussailleuses à bras déporté mais cela n'est pas nécessaire dans ce cas précis.

P8. P9. P10. Les travaux en forêt et l'Office National des Forêts Landes Nord Aquitaine sont soumis au Code Forestier ainsi qu'aux prescriptions DFCI détaillées dans l'arrêté du 20 avril 2016 pour les communes Girondines, Landaises et du Lot-et-Garonne.

Les Obligations Légales de Débroussaillage sont portées à 10m pour les voies privées selon l'article L134-6 du Code Forestier : « 2° Aux abords des voies privées donnant accès à ces constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur fixée par le préfet dans une limite maximale de 10 mètres de part et d'autre de la voie »

Le guide national des OLD précise que les voies entravées d'une manière ou d'une autre pour la libre circulation des véhicules routiers ne sont pas soumises aux dispositions de l'article L134-10 du code forestier.

P9. L'Office National des Forêts, gestionnaire des forêts publiques sur le territoire national, s'appuie sur un large réseau de professionnels de la forêt pour réaliser des diagnostics, des expertises et mettre en œuvre les opérations de gestion de ces



forêts. Ainsi, toute décision de travaux notamment routier sous couvert forestier ou de travaux forestiers y compris élagages et débroussaillments est réalisé par des spécialistes dans ce domaine. Les prescriptions et les interventions sont donc adaptées à l'environnement de travail : topographie, type de peuplement, risques à la lumière des prescriptions et des recommandations citées précédemment.

Fait à La Teste-de-Buch, le 03/01/2023

Le maire de La Teste-de-Buch



Patrick Davet

Pour le MAIRE  
et par délégation  
Le 1er Adjoint  
Gérard SAGNES

Fait à Bruges, le 03/01/2023

L'adjoint au directeur,  
Agence Landes Nord Aquitaine,  
Office National des Forêts

Sébastien Gendry

