



Réponse au document de l'enquête publique

Version 3

Conçue par l'Association du Littoral de Penvenan et rédigé par :
Marie-Thérèse et Louis Dorner (marie-therese.dorner@laposte.net)
Yves-Antoine Emmanuelli (yae@online.fr)

Date : 29 mai 2007

Un littoral remarquable, mais fragile



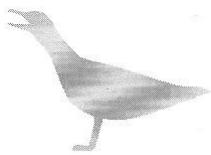
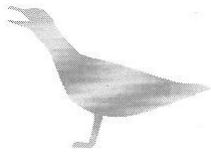


Table des matières

1. Préambule.....	3
2. Considérations Générales.....	4
2.1. Spécialistes insuffisamment impliqués dans le projet.....	4
2.2. Un littoral remarquable mais fragile entre Disken an Aod et Boutil.....	4
2.3. Problèmes juridiques.....	6
2.4. Constatation relative à la liste des travaux.....	6
2.5. Liste de questions.....	7
2.6. Etran praticable.....	9
2.7. GR 34 pittoresque.....	9
3. Examen du projet site par site.....	10
3.1. Disken an Aod.....	10
3.2. Castel Bouc'h.....	11
3.3. Pellinec.....	12
3.4. Placen Amic.....	14
3.5. Roverc'h.....	16
3.6. Kerué.....	18
3.7. Castel Coz.....	19
3.8. Lindberg.....	20
3.9. Bilo.....	21
3.10. Instan.....	22
3.11. Boutil.....	23
4. Conclusion.....	25
5. Annexes.....	26

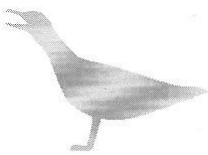


1. Préambule

Ce document présente le résultat au 29 mai 2007 des réflexions de l'Association du Littoral de Penvenan, concernant le projet de SPPL, dont nous avons pris connaissance le 24 avril 2007. Dans les pages qui suivent, nous formulons des observations générales, puis nous passons en revue les sites pour lesquels le projet nous paraît plus particulièrement poser des problèmes. Ce document intègre de manière cumulative le contenu des versions 1 et 2.

Nous avons l'intention de continuer notre réflexion après l'enquête publique.

Nous nous tenons à votre disposition pour tout complément d'information.



2. Considérations Générales

2.1. Spécialistes insuffisamment impliqués dans le projet

On peut lire dans le bulletin municipal de novembre 2006, que « l'attention sera portée sur la protection efficace et la valorisation des paysages ». « La commune jouit d'un grand intérêt patrimonial et paysager, notamment pour son littoral », à savoir, « le marais du Launay, l'anse de Pellinec, l'estran qui longe le territoire communal,... composé de cordons littoraux, zones humides littorales, pointes rocheuses,... [qui] sont d'intérêt majeur. Ils sont reconnus comme tels par leur appartenance au réseau européen Natura 2000, à l'inventaire ZNIEFF, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique, et aux sites classés et inscrits ».

Nous pensons que ce constat aurait nécessité l'intervention de compétences spécialisées, telles que celles d'un architecte paysagiste, d'un géomorphologue, d'un spécialiste des zones humides...

2.2. Un littoral remarquable mais fragile entre Disken an Aod et Boutil

2.2.1. Restaurer et protéger avant d'accueillir

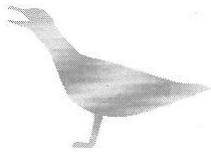
Alors que notre littoral est fragile, surtout de Disken an Aod à Boutil, on décide d'attirer le plus grand nombre sur cette portion de côte, sans s'en donner les moyens. En effet, la frange littorale terrestre concernée par la SPPL est en l'état incapable de faire face à une hausse de fréquentation notable. Ce projet met la charrue avant les bœufs, à savoir qu'il organise l'accueil du public avant les travaux nécessaires à la restauration et à la consolidation du littoral à protéger. De plus, un afflux supplémentaire de piétons agraverait le problème déjà sérieux de la circulation et du stationnement sauvage d'engins motorisés sur l'estran.

2.2.2. Murs de mer

Le POS de 1999 qualifie d'« éléments de paysage remarquables les murets et talus en pierres sèches à conserver. ».

Ces murs de mer existent sur plus de 3 km de côte, de l'Anse de Pellinec à Boutil. Certains sont en très bon état, d'autres en cours de dégradation, voire en mauvais état. Ils ont été construits de main d'homme au plus tard au 19ème siècle, avec pour fonction de protéger les parcelles littorales contre les assauts de la mer à marée haute de vive eau. Ils font tous partie des espaces remarquables littoraux, zone NDL du POS (article L146.6 de la loi Littoral). Ces murs sont tous construits selon le même appareillage spécifique mais diffèrent par leurs dimensions, et selon qu'ils sont ou non surmontés de talus éventuellement plantés de végétation arbustive. Dans certains cas la haie ne surmonte pas le mur.

La commune a pris l'initiative de faire restaurer une partie du mur protecteur de la parcelle 472 dans l'anse de Pellinec, dans le cadre du programme Life Natura 2000. Dans la revue du Conseil régional de septembre 2006, il est écrit : « à Penvénan, après avoir affronté les



critiques, le maire aimerait bien voir restaurer les murets de pierre de la côte ».

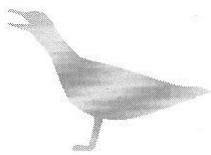
Mais seuls les propriétaires sont responsables des dommages causés par les éboulements de leurs terrains. Par contre, les règles d'urbanisme prescrivent que les travaux de défense face à la mer, à effectuer forcément sur le domaine public maritime sont interdits aux particuliers. Hors domaine public maritime, ces travaux sont également interdits car les terrains sont situés en espace remarquable. Devant cette contradiction, il est donc indispensable que la collectivité initie avec les particuliers un projet de rénovation globale de ces murs de mer. Selon nous, ce projet doit être étudié puis réalisé par des hommes de l'art avant d'envisager toute initiative visant à amener une fréquentation supplémentaire.

Mur en bon état



Mur démolî





2.3. *Problèmes juridiques*

2.3.1. Il manque le rapport d'étude d'impact sur l'environnement

Le dossier soumis à enquête publique ne comporte pas le rapport d'étude d'impact sur l'évaluation des incidences du projet sur les habitats et les espèces de cette zone Natura 2000 (zone FR5300010, Trégor Goëlo) et en site classé pour partie. Dès lors qu'il y a enquête publique, ce rapport ne doit-il pas obligatoirement être joint au dossier ? (Article R414-19 du Code de l'Environnement, circulaire du 5 octobre 2004, décret du 26 juillet 2006).

2.3.2. Problème des antennes et impasses

Le problème se pose à deux endroits du tracé, sur la parcelle 412 (entre Castel Bouch'h et Pellinec) et sur les parcelles 297, 296, 293 (partie la plus nord du tracé).

Il est stipulé, page 92 de l'ouvrage « Le littoral », qu'un tracé qui se termine en impasse est considéré comme ne répondant pas aux prescriptions de la loi. Par ailleurs l'article L 160-6 du Code de l'Urbanisme définit pour la SPPL « une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons ce qui exclut l'idée d'un stationnement prolongé des piétons sur les terrains grecés par la servitude (page 101 du « Littoral », Norbert Calderaro, éditions le Moniteur, ISBN 2-281-12369-3, 2005).

2.3.3. Non utilisation d'un chemin préexistant

Sur le secteur de Disken An Aod (parcelles 706, 802, 797 et 798), pour se conformer à la loi, le projet aurait dû utiliser le chemin existant, au lieu de prévoir un tracé en retrait.

2.3.4. Clause relative aux parcelles 1424, 1423

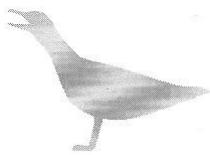
La notice descriptive indique qu'un arrêté préfectoral du 24 mai 1967 contient une clause imposant la mise à disposition d'une bande de 3m de largeur en bordure de mer, pour la libre circulation du public. La servitude résultante n'ayant pas été mise en œuvre depuis plus de trente ans, cette clause est devenue caduque.

2.4. *Constatation relative à la liste des travaux*

La liste des travaux ne prévoit que des aménagements mineurs insuffisants pour assurer la pérennité du passage et, dans certains cas, la sécurité.



Comme le disait Jean-Pierre Pinot, « l'expérience de ces dernières années montre que les itinéraires de randonnée supportent mal leur grande fréquentation actuelle, et on sera bien forcé un jour ou l'autre de leur associer de nombreux ouvrages accessoires prévenant leur dégradation » (Ar Men, juillet 2000). Minimiser les travaux pour laisser le passage se faire naturellement mènerait à des dégradations comme on peut le voir en limite des parcelles 538 et 541 : un escalier « naturel » contestable s'est constitué.

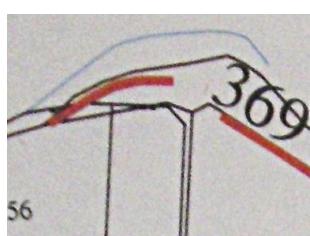


2.5. *Liste de questions*

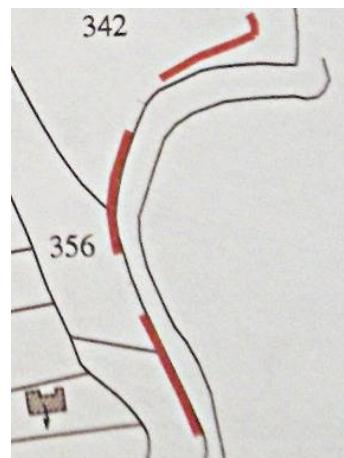
2.5.1. Questions d'ordre général

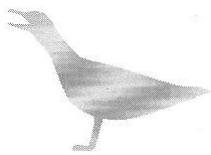
1. Quel serait le budget prévisionnel du projet de SPPL (coût de mise en œuvre, coût annuel de maintenance) ?
2. Comment s'assurer que la SPPL soit exclusivement réservée aux piétons ?
3. Comment concilier l'accès des engins agricoles aux parcelles cultivées avec l'exclusivité piétonnière de la SPPL ?
4. Comment a été prise en compte dans le projet la hausse prévue du niveau de la mer ?
5. Pourquoi la notice descriptive indique-t-elle que le cheminement « pénètre ensuite dans les prairies d'un seul tenant 1507, 1508, 271 » ? En réalité, ce sont des jardins attenant à des maisons d'habitation. De plus, les parcelles 1507 et 1508 ont fait l'objet d'un partage en 1972.
6. Pourquoi ne généralise-t-on pas les dispositifs anti-pénétration à l'ensemble des parcelles cultivées et des jardins attenant à des habitations ? Il en est seulement prévu sur les parcelles 366, 706, 802, 797, 798, 1993 et 298, soit pour éviter que les piétons ne s'aventurent dans les propriétés, soit pour canaliser les usagers de la SPPL dans la parcelle 1993 cultivée. La non généralisation de ces dispositifs nous semble discriminatoire.
7. Quels moyens d'éducation, de dissuasion et de répression seraient déployés pour assurer le respect de la réglementation sur les 11 km de littoral ? Sous quelle responsabilité (nationale ? départementale ? municipale ?)
8. Quelle est la signification du trait bleu clair qui longe une partie de la parcelle 369, puis la parcelle 587 à la parcelle 272 sur l'estran, puis à l'intérieur des parcelles 283 à 1850, puis au droit des parcelles 1850 jusqu'à la route submersible qui va au port. Quelle est la signification du trait noir sur l'estran face à la parcelle 342 jusqu'à la parcelle 1934 ?

Trait bleu



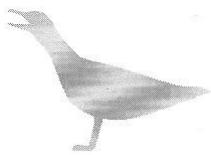
Trait noir





2.5.2. Questions concernant la liste des travaux

1. Comment « conserve-t-on et préserve-t-on la végétation sur le banc de galets », section D, parcelles 5, 1 et 4 ?
2. Pourquoi y a-t-il si peu de dispositifs anti-pénétration : sur quels critères ont été choisies les parcelles en bénéficiant ? De quelle nature sont ces dispositifs ?
3. Pourquoi n'a-t-on prévu aucun dispositif d'accès aux parcelles 472, 251, 252, 1507, 1773, 383 et 1328 à partir du domaine public ?
4. Pourquoi a-t-on prévu un escalier pour rejoindre la voie communale dite rue de Castel Coz pour la parcelle 588, alors qu'il s'agit de la parcelle 593 ?
5. Pourquoi le percement de talus ou de murets n'est-il pas signalé sur les parcelles 1993, 504, 1499, 1492, 765, 764, 763, 762...
6. Quelle sera l'incidence sur l'érosion du « décapage de terre végétale entre 15 et 30 cm suivant la configuration des sols » ? N'y a-t-il pas un risque de stagnation de l'eau quand un tel sentier passe en contrebas de parcelles agricoles ? Quelle sera l'incidence du percement des talus perpendiculaires au littoral, en particulier quand ce littoral est limité par un mur de mer ?
7. Ne faut-il pas prévoir des dispositifs spécifiques pour les traversées de zones humides des secteurs de Roverc'h (parcelles 1416, 533, 534 sud), de Guernotier (parcelles 1188, 1189), de Kerué/Roc'h Glas (parcelles 1452, 1505, 1506, 585, 586). Seule la zone de Pellinec (parcelles 504, 509, 510), mentionne des « aménagements sommaires pour traverser la zone humide (caillebotis) », contestables. Nous sommes défavorables à la traversée des zones humides « dont nul n'est en droit d'ignorer aujourd'hui qu'elles ont une haute productivité biologique, qu'elles enrichissent tout le milieu marin dont elles dépendent, non sans avoir joué un rôle d'épuration essentiel » (Ar Men janvier 1999).
8. Quels sont les dispositifs prévus pour la traversée des deux ruisseaux de Pellinec (parcelles 499 et 509) et du ruisseau séparant les parcelles 585 et 586, à l'est de Kerué.
9. Ne faut-il pas prévoir des dispositifs pour faire en sorte que la SPPL soit de fait exclusivement réservée aux piétons ? Quels dispositifs efficaces, pérennes et esthétiquement intégrés au site sont envisagés pour empêcher le passage sur la SPPL des deux roues, des cavaliers, de tous engins motorisés et des animaux ?
10. A-t-on prévu des dispositifs permettant la non dissémination des déchets divers... Si oui à quels endroits ?
11. Quels moyens d'information sur site exposant les droits et devoirs du public seraient prévus et sous quelle forme, à quels points du parcours ?



2.6. *Estran praticable*

2.6.1. Entre Roverc'h et la rue Lindberg

L'estran est de fait un chemin de roulement convenant parfaitement à la circulation des piétons aux heures de randonnées, sauf entre les parcelles 535 à 538. De plus, il existe sur cette zone cinq accès transversaux au domaine public maritime. Nous proposons donc dans ce secteur une suspension de la SPPL sur le domaine public maritime. Cette solution permet d'éviter les zones humides correspondant aux parcelles 1416, 533, 534 (sud), 1189, 585 et 586, ainsi que d'éviter une dégradation supplémentaire des murs, désignés sur le POS comme à conserver.

Chemin de roulement sur l'estran



2.6.2. En face de l'île Instan

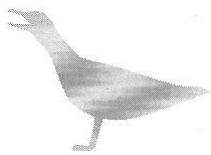
Un chemin de roulement existe également sur ce secteur, entre les parcelles 381 et 762.

2.7. *GR 34 pittoresque*

Depuis longtemps, le sentier de Grande Randonnée GR 34 offre un parcours pittoresque et varié, passant sur la frange littorale quand c'est la meilleure solution, mais sachant aussi, à d'autres endroits, prendre de la hauteur en s'éloignant du rivage, offrant ainsi des vues grandioses : ses concepteurs ont su prendre tout en compte pour son tracé.

Là où le projet de SPPL ne suit pas le parcours du GR34, c'est en général pour passer derrière des haies bouchant la vue, ou bien à travers des zones humides.

Le projet de SPPL ne présente donc pas d'intérêt supplémentaire notable par rapport au tracé du GR 34.



3. Examen du projet site par site

3.1. Diskén an Aod



3.1.1. Constatations

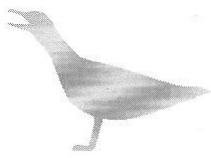
Suite aux travaux réalisés sur la parcelle 369, la SPPL est praticable, depuis le Port de Port Blanc, jusqu'au chemin de Disken an Aod (allée des Pins).

Nous notons qu'une chicane vient d'être renforcée sur le tracé, parcelle 798, et une autre installée à l'ouest de la parcelle 369. Cependant, entre ces deux endroits, sur les deux accès au domaine public maritime des parcelles 369 et 798, le passage des chevaux a encore été constaté durant l'hiver 2007, et le 7 mai 2007, un groupe d'une quinzaine de VTTistes est passé par dessus les chicanes, en protestant.

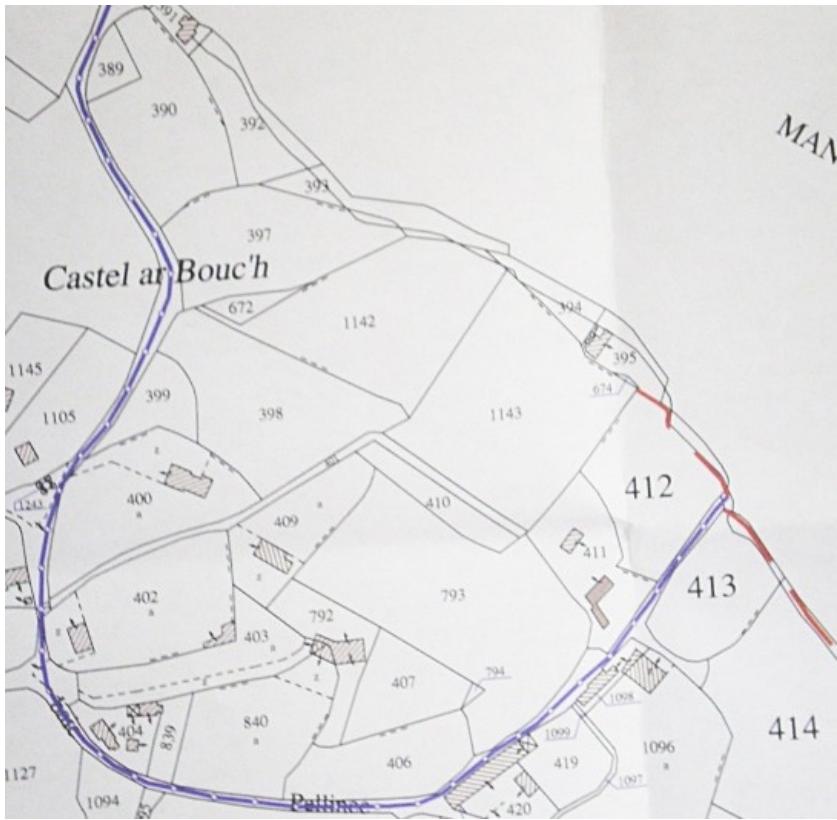
3.1.2. Propositions

Tant que n'ont pas été résolus les problèmes liés à l'absence d'assainissement collectif et au ruissellement des eaux pluviales du bassin versant des secteurs des chemins de la Marine et de Disken An Aod, une suspension provisoire de la SPPL sur les parcelles 706, 802, 797, 798, 379 et 380, nous paraît souhaitable. Nous proposons que soit retenu un tracé alternatif qui emprunte le chemin de Disken an Aod, puis le chemin de la Marine, pour rejoindre le tracé du projet par la rue de la baie de Pellinec, puis la voie communale n°84 (chemin de Ty Glas), jusqu'à sa limite avec le domaine public maritime, entre les parcelles 412 et 413.

Quand auront été réalisés les travaux d'assainissement et de l'écoulement satisfaisant des eaux pluviales et de protection du bas de la falaise sur le trait de côte encore menacé (bas de la parcelle 369), la SPPL pourra emprunter le tracé du sentier existant, jusqu'au chemin communal n°90 de Castel ar Bouc'h, parcelles 706, 802, 797, 798, 379 et 380, après drainage des eaux de ruissellement.



3.2. Castel Bouc'h



3.2.1. Constatation

L'antenne (tracé en impasse) sur la parcelle 412 est illégale. Il est stipulé, page 92 de l'ouvrage « Le littoral », qu'un tracé qui se termine en impasse est considéré comme ne répondant pas aux prescriptions de la loi. Par ailleurs l'article L 160-6 du Code de l'Urbanisme définit pour la SPPL « une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons ce qui exclut l'idée d'un stationnement prolongé des piétons sur les terrains grevés par la servitude (page 101 du « Littoral », Norbert Calderaro, éditions le Moniteur, ISBN 2-281-12369-3, 2005).

3.2.2. Proposition

Nous proposons que cette antenne en impasse soit supprimée.



3.3. ***Pellinec***



3.3.1. **Constatations**

Le trajet prévu au travers de la parcelle 504 correspond à la partie la plus profonde et la plus humide de la roselière. Ce tracé serait traumatisant pour les rousserolles effarvattes qui se reproduisent dans les chaumes secs des roseaux (*phragmites australis*). Les roseaux entre le mur extérieur de la roselière, (mur de l'ancienne pêcherie) et le tracé prévu seraient condamnés à terme.

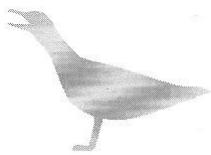
De plus, des roseaux flexibles de 2m50 de part et d'autre d'un chemin de 1m20 obstrueraient très vite ledit chemin. Les roseaux pousseraient aussi entre les planches des caillebotis, rendant ainsi très difficile la maintenance. Les piétons ne bénéficieraient ainsi d'aucune vue en traversant cette zone humide à l'horizon bouché par les roseaux, lieu de reproduction des vipères péliades (espèce protégée).

Les destructions de roseaux décrites précédemment diminueraient sensiblement leur capacité d'absorption des nitrates, générateurs d'algues vertes, dans un fond de baie, en aval d'un bassin versant agricole.

De plus, le projet présenté nécessiterait d'éventrer un mur talus de 1m de hauteur sur 2m de largeur, surmonté d'une haie de végétaux protecteurs d'une hauteur de 3 mètres, nécessitant l'intervention d'engins lourds, incompatibles avec la non accessibilité et la fragilité de ce site, qui fait l'objet d'une fiche spécifique Natura 2000. La liste des travaux ne prend pas non plus en compte la nécessaire traversée de deux ruisseaux.

3.3.2. **Proposition**

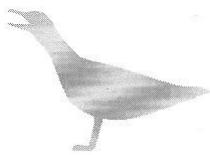
Nous proposons donc que la SPPL emprunte, après consolidation, le parcours déjà fréquenté par les piétons, à savoir, le mur de l'ancienne pêcherie. Ce trajet résout les problèmes précédemment évoqués et offre une vue incomparable sur la baie de Pellinec. Une signalisation devra inciter les piétons à emprunter le gué existant dès que la marée le permet, pour ne pas amener une trop forte fréquentation sur ce site fragile.



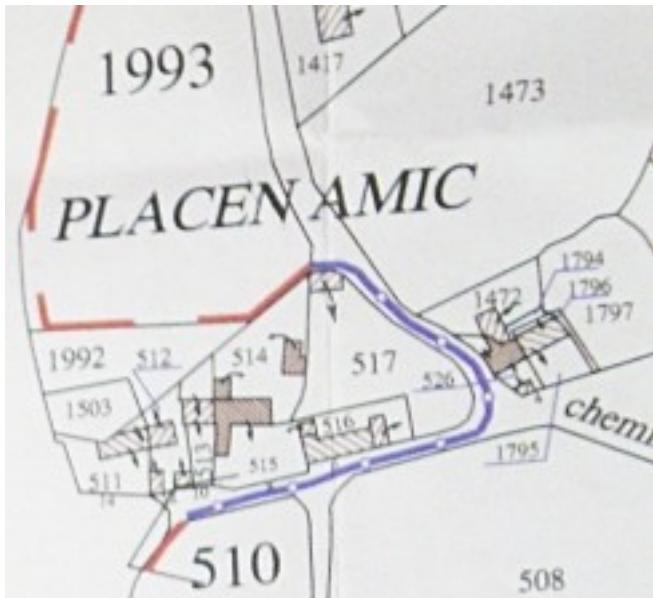
Photos



Le mur de l'ancienne pêcherie.



3.4. *Placen Amic*

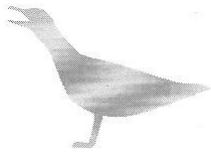


3.4.1. Constatations

Sortant de l'anse de Pellinec, par le gué ou la parcelle 510, à l'extérieur du mur, la servitude est suspendue sur le domaine public, rue de la Baie de Pellinec. Après avoir tourné rue de Roverc'h, le projet SPPL prévoit de passer à l'arrière des maisons bordant la rue de la Baie de Pellinec, en empruntant la parcelle 1993, en limite des parcelles 514 et 1992. Le projet longe ensuite le talus en partie basse le long du domaine public maritime côté terre. Ce champ, en pente vers la mer, est bordé d'un mur de pierres sèches, complanté d'arbustes, qui se dégrade sérieusement par endroits. Situé en partie basse du champ, le sentier ne ferait qu'accélérer la dégradation de ce mur (érosion par les eaux de ruissellement et les cheminements répétés). De plus, la vue sur la baie serait occultée par le rideau végétal. La sortie de la parcelle 1993 devrait s'effectuer par une brèche perçant le mur et la haie.

3.4.2. Proposition

Nous proposons que le tracé continue la suspension sur le domaine public, en suivant la rue de Roverc'h, rue en impasse ne desservant que deux habitations. Cette rue ne présente donc aucun danger pour les piétons, et de surcroît, évite de gêner les propriétés de Placen Amic sur leur troisième côté nord, et fournit une vue imprenable sur la baie de Pellinec et Port Blanc.



Entrée sur la parcelle 1993 vue de la rue de Roverc'h, côté parcelles 514 et 1992.



Mur de mer de la parcelle 1993.



Anse de Pellinec et Port-Blanc vus de la rue de Roverc'h



3.5. *Roverc'h*



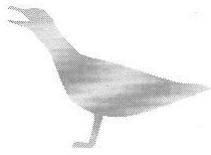
3.5.1. Constatations

Au bout de la rue de Roverc'h après la suspension sur le domaine public maritime, le sentier prévoit de rejoindre les parcelles 522, 1416 et 533. Cette solution passe inutilement à l'intérieur de la parcelle 522, alors qu'il suffirait de combler un creux limité pour que les abords immédiats nord de la parcelle soient toujours accessibles aux piétons.

Nous remarquons que la liste des travaux prévus comporte des travaux sur les parcelles 519, 520 et 521 de l'île Roverc'h, alors qu'il n'est aucunement prévu que le tracé y passe. Sur tous les documents, il est stipulé que le projet ne concerne pas les îles.

3.5.2. Proposition

Nous proposons que la SPPL passe à l'extérieur de la parcelle 522, au nord, ce qui permet ensuite d'éviter les prairies humides 1416, 533 et 534, en empruntant la flèche littorale entre le continent et l'île Roverc'h, déjà aménagée en chemin de roulement avec buse de drainage.



Photos



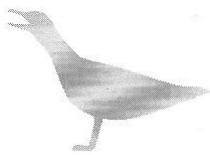
Chemin de roulement, pleine mer de 100



Chemin de roulement et buse



Potager, au nord de la parcelle 522



3.6. Kerué



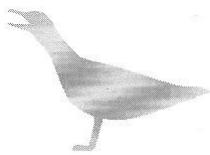
3.6.1. Constatations

Les propriétaires des parcelles 1454, 1499 et 1500 doivent consolider leurs murs, suite aux tempêtes d'hiver. Une fréquentation régulière sur ces murs agraverait ce problème.

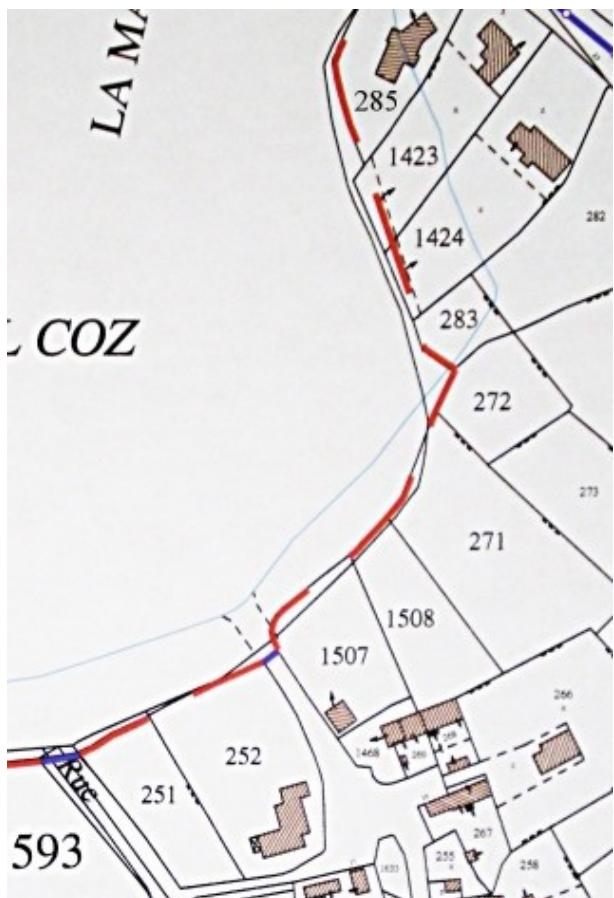
Les marches prévues pour accéder à la parcelle 1454 doivent tenir compte de l'exposition plein ouest. Il est inutile de contourner l'éperon rocheux (parcelle 1452) par le sud, le passage nord étant tout à fait praticable. Nous émettons les plus vives réserves quant à la poursuite du cheminement sur les zones humides 1505, 585 et 586. La liste de travaux ne mentionne pas le passage du ruisseau séparant les parcelles 585 et 586.

3.6.2. Proposition

L'estran est tout à fait praticable aux heures de randonnée par le chemin de roulement. Aux heures de marée haute de vive eau, il est tout à fait possible d'emprunter la rue de l'île Marquer, peu fréquentée, qui respecte la sécurité des piétons et offre une vue sur la baie, comme les concepteurs du GR 34 l'ont remarqué.



3.7. *Castel Coz*



3.7.1. Constatations

Les parcelles 252, 1507, 1508, 271 et 283 sont des jardins entretenus attenant à des maisons d'habitation et non pas des « prairies ». Tout ce secteur est un groupe de maisons d'habitation. Dans cette zone, trois chemins communaux permettent l'accès transversal au domaine public maritime, sur un trait de côte d'environ 280m. Le projet ne mentionne pas les travaux nécessaires au franchissement des dénivélés entre les parcelles en surplomb de ces accès transversaux.

Lors des marées noires de l'Amoco Cadiz et du Tanio, les rochers disséminés sur la grève qui jouaient un rôle de brise lames ont été pour la plupart enlevés, aggravant ainsi la fragilité des murs. Ces murs de mer, exposés au nord et à l'ouest, ont dû être renforcés.

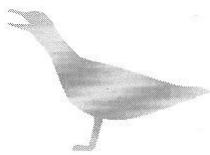
L'arrêté préfectoral du 24 mai 1967, référencé par la notice descriptive [page 19](#), obligeant les propriétaires des parcelles 1424, 1423 à laisser une bande de 3 mètres en bordure de mer pour le passage des piétons, n'ayant pas

été suivi d'effet depuis plus de trente ans, est devenu caduque.

L'estran est praticable et pratiqué aux heures de randonnée, et a été empierré et rehaussé pour permettre le passage d'engins lourds pour les travaux d'assainissement, ainsi que l'accès des véhicules de service à la station de relevage de Prat Ily (parcelle 272).

3.7.2. Proposition

Nous recommandons le passage sur l'estran : s'il est admis que des engins lourds peuvent l'emprunter sans l'endommager, on est forcé d'admettre que des piétons ne provoqueront aucune nuisance supplémentaire au domaine public maritime. De plus, le principe d'interruption de passage à marée haute de vive eau est admis pour rejoindre le port, donc ce principe peut à fortiori être admis dans le cas de l'anse de Castel Coz, lieu de promenade. Dans les cas de marées de fort coefficient, le matin ou le soir, il reste possible d'emprunter l'itinéraire du GR 34 actuel, très pittoresque, à travers le village de Buguélès : rue de Castel Coz, rue Ambroise Thomas, venelle Saint Nicolas et rue Lindberg, pour déboucher ensuite sur le domaine public maritime via le chemin communal entre les parcelles 297 et 298. Des points de vue permettent de surplomber toute l'anse de Castel Coz et les îles, à savoir Crec'h Nalquet, puis le point culminant de la rue Lindberg, bien mieux que derrière des haies.



3.8. Lindberg

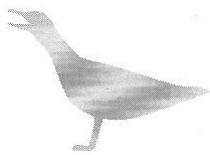


3.8.1. Constatations

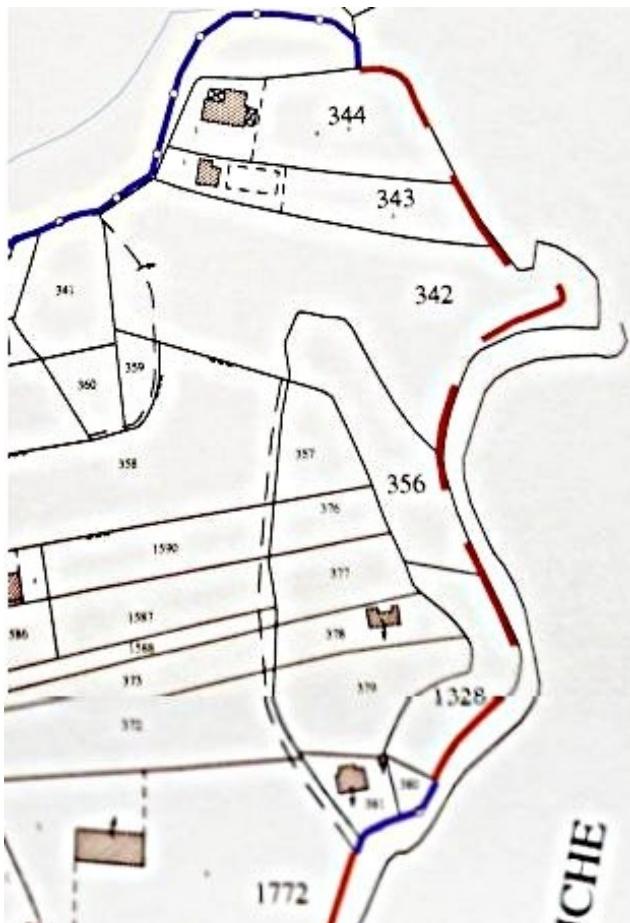
L'antenne (tracé en impasse) prévue sur les parcelles 297, 296 et 293 est illégale. Il est stipulé, page 92 de l'ouvrage « Le littoral », qu'un tracé qui se termine en impasse est considéré comme ne répondant pas aux prescriptions de la loi. L'article L 160-6 du Code de l'Urbanisme définit pour la SPPL « une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons ce qui exclut l'idée d'un stationnement prolongé des piétons sur les terrains gérés par la servitude (page 101 du « Littoral », Norbert Calderaro, éditions le Moniteur, ISBN 2-281-12369-3, 2005).

3.8.2. Proposition

Nous proposons que cette antenne en impasse soit supprimée.



3.9. *Bilo*

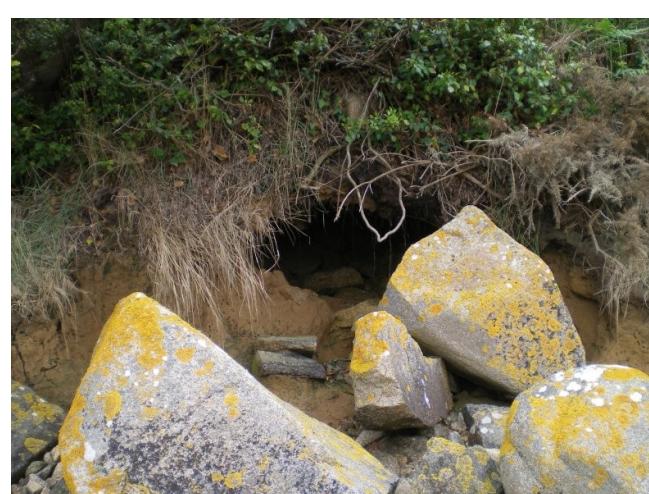


3.9.1. Constatations

Le projet n'a pas pris en compte la fragilité et l'état de dégradation du bord de mer (parcelles 344, 343, 342, 356, 1328). Il y a des excavations importantes dans l'argile, sous la végétation. Au sud de l'éperon rocheux, la parcelle 1328 est constituée de remblais meubles.

3.9.2. Proposition

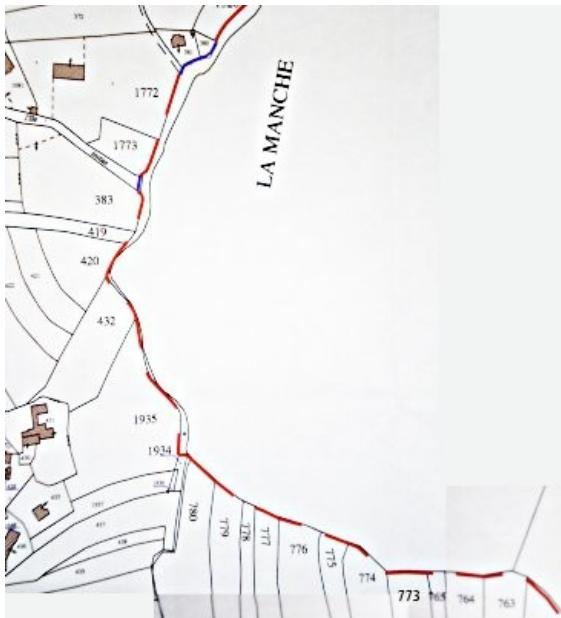
Nous proposons que la SPPL après avoir longé la parcelle 341 sur le domaine public maritime, traverse les parcelles 342 et 356 pour rejoindre le domaine public maritime au nord des excavations sus mentionnées.



Excavation sous le rebord du rivage au sud de la parcelle 356.



3.10. *Instan*



3.10.1. Constatations

De la rue de l'île Instan à la parcelle 763, le cheminement est possible aux heures de randonnée sur le chemin de roulement existant sur l'estran jusqu'au droit de la parcelle 765.

De la parcelle 383 (rue de l'île Instan) à la parcelle 773, les murets qui protègent les champs cultivés sont répertoriés par le POS comme étant à conserver. Ils sont en mauvais état et nécessitent d'être rénovés. Ces parcelles étant en pente, il est nécessaire de gérer l'écoulement des eaux pluviales.

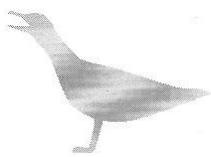
3.10.2. Question

Comment concilier l'accès des engins agricoles aux parcelles cultivées avec l'exclusivité piétonnière de la SPPL ?

3.10.3. Proposition



Nous proposons de longer les parcelles 765, 764, 763 à l'extérieur, sur un espace herbu, jamais recouvert par la mer. Ce tracé éviterait le perçement de trois talus.



3.11. ***Boutil***



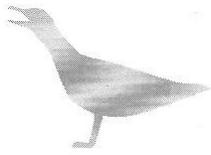
3.11.1. Constatations

Depuis la parcelle 791 jusqu'à la parcelle 803, le tracé prévu au projet surplombe une falaise tantôt limoneuse tantôt rocheuse, en cours d'érosion importante. Il nous apparaît dangereux et pour les piétons et pour la falaise elle-même de faire passer la SPPL à cet endroit.

A quelques dizaines de mètres, en recul de cette falaise, passe le chemin rural n° 16, emprunté par le GR 34. Ce chemin rural offre aux piétons un couloir de verdure pittoresque, et une vue panoramique sur l'anse de Gouërmel.

3.11.2. Proposition

En conséquence, nous proposons que la SPPL, emprunte ce chemin, puis la rue de Buguélès, en direction de Plougescant. Le bas-côté du chemin permet, avec des plots au sol, d'assurer la sécurité des piétons jusqu'à l'anse de Gouërmel en Plougescant.



Photos



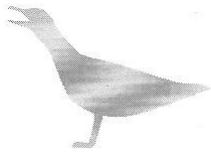
Falaise ravinée



Glissement de terrain



Anse de Gouërmel vue de l'actuel sentier GR 34



4. Conclusion

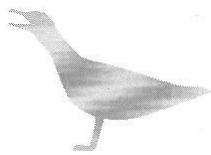
Le projet aurait dû prendre en compte le caractère exceptionnel, unanimement reconnu, mais éminemment fragile du littoral de notre commune. Une augmentation significative de sa fréquentation aurait dû motiver une étude exhaustive, pour que le projet s'inscrive réellement dans une perspective de développement durable.

En particulier, il manque au dossier les pièces suivantes :

- État des lieux (faune, habitats naturels, marées...).
- Étude d'impact sur l'environnement (ceci n'est pas conforme à la loi).
- Étude prospective de la fréquentation touristique et son impact.
- Une liste de travaux contenant des indications vraiment spécifiques à chaque parcelle.
- Une étude technico-économique de réalisation et de maintenance.

Il nous semble primordial de prendre en compte les us et coutumes de ce littoral encore préservé, ainsi que les conflits d'usage potentiels.

Ainsi qu'il a été proposé à maintes reprises avant l'enquête publique, nous nous tenons à votre disposition pour contribuer positivement à l'élaboration d'un projet de sentier littoral optimisé, en tenant compte de l'ensemble des facteurs nécessaires à son succès et sa pérennité.



5. Annexes

Rapport sur les risques liés à l'évolution du littoral entre Penvenan et Plouha, préparé pour le SMVM « Trégor - Goëlo », par Jean-Pierre Pinot, Professeur de Géographie de la Mer à l'Université de Bretagne Occidentale, mai 1997, extrait du fascicule 2.

③ Depuis le Port-Blanc jusqu'à l'anse du Pélinec, il existe des falaises taillées dans les dépôts meubles du Quaternaire. Là, la circulation des eaux pluviales dans le sol crée, lors des années pluvieuses, des effondrements brutaux de la falaise. Localement on a même observé des «renards», c'est-à-dire des puits naturels créés au bas des champs, suivis d'une sorte de tunnel longeant une

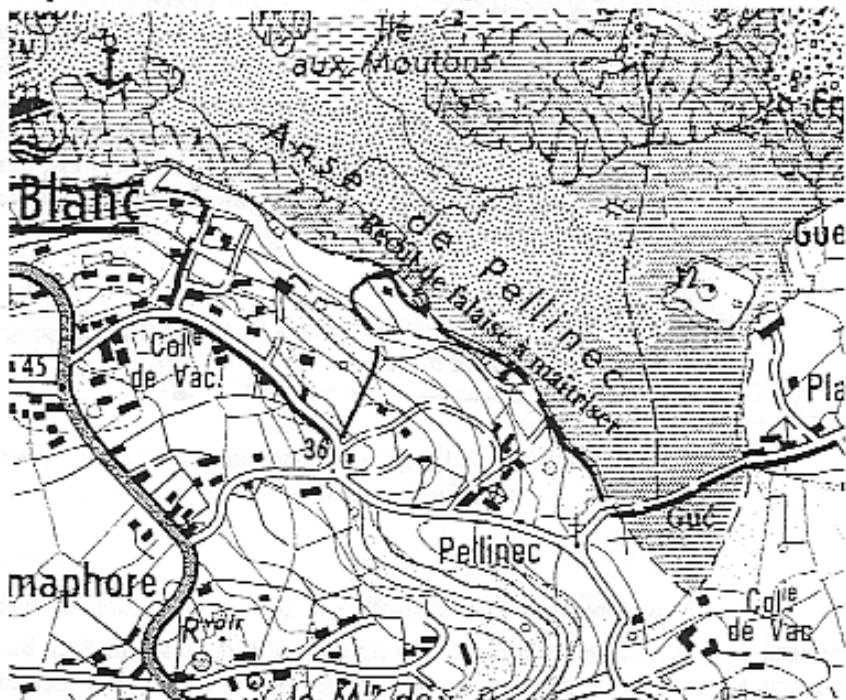
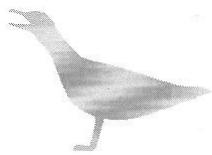


Fig. 38 - Secteur des falaises du Pélinec,
extrait de la carte au 1/25 000 de l'I.G.N., agrandi au 1/10 000.

couche moins perméable, et débouchant à mi-hauteur de la falaise.

Dans ces secteurs, actuellement non construits en bord immédiat de la falaise, on doit éviter à l'avenir toute construction non raccordée à un réseau de collecte des eaux usées et des eaux pluviales. Dans les champs, il serait souhaitable d'adopter systématiquement la pratique des labours parallèles aux courbes de niveau, mais malheureusement le plan du parcellaire ne s'y prête guère. On devrait au moins laisser une végétation buissonnante se développer en haut de falaise, sur 4 ou



Extrait du rapport de la commission des sites du 15 décembre 2005.

Ensuite, afin d'assurer le libre accès au rivage, le cheminement emprunte, en servitude modifiée, l'escalier existant dans la parcelle 798 et qui descend depuis le sommet de la falaise jusqu'au D.P.M.. Depuis le sommet de cet escalier, le cheminement pénètre en servitude modifiée dans la parcelle E379 puis passe dans la parcelle cultivée E380 en servitude modifiée pour atteindre le chemin communal n°90 de « CASTEL AR BOUCH ».

En conséquence, Mme DEBROISE émet un avis favorable aux propositions de modifications et suspensions du tracé en site classé du maître d'ouvrage car elles permettent de respecter au mieux les fragilités et particularités de chaque secteur sans dénaturer aucunement les sites classés traversés.

Mme PROTEAUX émet le vœu réalisé par la commission des sites en 2003 de la destruction de l'abri des marins dans le quartier du port.

Mme FIANNACCA signale que, dans la section E, la servitude du littoral se situe en hauteur et qu'il y a des ruissellements d'eaux pluviales qui entraînent une érosion naturelle et, à terme, un déplacement de la servitude.

Mme DEBROISE indique que les arrivées d'eaux pluviales sont des facteurs d'érosion de la servitude et que la commune a la possibilité de construire un talus afin d'éviter les écoulements.

Le Président demande à la commission de se prononcer sur les modifications et suspension de la servitude de passage des piétons de long ~~éta~~ littoral, en site classé, en précisant qu'une attention particulière devra être portée sur le traitement de l'écoulement des eaux pluviales.

Avis favorable à l'unanimité.

La commission souhaite, par ailleurs, que l'abri des marins soit détruit.