

Sentiers d'Avenir

Association pour la Création de Sentiers Côtiers Pérennes Respectueux des Usages et de l'Environnement

Adresse : 9 Kercune 56550 Locoal Mendon

accueil@sentiersdavenir.fr

<http://www.sentiersdavenir.fr/>

Observations de l'association sur le dossier d'enquête publique - Mise en œuvre de la servitude de passage des piétons le long du littoral - Commune de Carnac (façade Océan) - à l'attention de madame la commissaire enquêtrice -

Ce dossier est assez similaire au dossier de la Trinité-Océan sur lequel l'avis porté par notre association a été défavorable.

Un arrêté du 9 avril 1998 a défini la servitude sur une partie de la commune (6.5 Km) et l'administration nous prévient que « *Les sections non-modifiées de cette SPPL initiale ne sont pas concernées par la présente enquête publique. Elles seront néanmoins illustrées par souci de compréhension de la logique d'ensemble* ». Le problème est qu'il n'est pas simple de faire le tri entre les parties de la servitude de 1998 qui sont modifiées par cette proposition de l'administration avec « la servitude modifiée » au titre de l'article L121-32 du code de l'urbanisme.

Cette configuration de « modification de servitude modifiée » se retrouve par exemple sur les Parcelles AW 301, 135 ou 338 (annexe 2 page 15). A noter que l'administration prévoit pour l'une de ces parcelles que « *Pour des questions de stabilité des sols et de sécurité du cheminement, le tracé de la servitude modifiée est en recul à l'intérieur de la propriété (distance pouvant varier de quinze à vingt-cinq mètres des limites cadastrales) sur les autres soixante mètres* ». Cette imprécision des distances et l'importance du recul sans aucune justification sont inacceptables.

Il s'agit donc en quelque sorte pour l'administration de constater que « la mer avance » et donc que « le sentier recule » ; dans le cas de cette servitude modifiée, l'Etat prend arbitrairement de l'avance sur l'érosion future, sans aucune justification de l'ampleur du recul.

Dans le cas d'une servitude « de droit », notre association considère que cette façon de procéder conduit à fixer arbitrairement la limite du rivage par l'établissement de la servitude de 3 mètres qui la jouxte. C'est inacceptable. La limite du rivage doit être constatée en application des articles L2111-5 et suivants du code de l'environnement et pas de façon arbitraire à l'occasion de l'établissement des servitudes.

Apparemment aussi, une partie du tracé présenté reprend des cheminements existants, informels ou pas. Par cette procédure, il semblerait que l'objectif de l'Etat et du Département du Morbihan soit de mettre un statut sur des cheminements qui n'en n'ont actuellement pas.

Enfin, on constate que des emprises de servitude jouxte des chemins existants en prenant sur des parcelles adjacentes. Cette façon de procéder ne s'appuie sur aucune réglementation. Dans un pareil cas on doit utiliser le chemin existant.

C'est le cas des AY 12 et 13 : rien qu'ici, plus de 500 mètres carrés sont asservis par erreur (illégalement). Il y a d'autres cas similaires (BC 26 et 39 etc. ...). Cette erreur a déjà été faite en 1998 (parcelles AY 17 et 19 etc. ...).

AY	12	Voie d'accès	Modification	La servitude modifiée traverse la voie d'accès puis se poursuit parallèlement à celle-ci, mais en retrait de deux mètres.	99	IMG_20240918_105245 IMG_20240918_105308
AY	13	Champ	Modification	La servitude modifiée continue parallèlement à la voie circulée en retrait de deux mètres dans la parcelle.	150	IMG_20240918_105350 IMG_20240918_105457



L'Etat et le département ont multiplié les études et les documents pour démontrer le non impact du projet sur l'environnement, déjà très dégradé dans cette partie du littoral. Certaines sont anciennes. Une avifaune très spécifique utilise pourtant encore les rares espaces libres subsistants. On nous explique que le passage sur une sente de quelques personnes accompagnées de leurs chiens en laisse ne perturbera pas le milieu naturel. Mais ce n'est pas de cela dont il s'agit : il s'agit en effet de la prolongation du « GR34 ». La fréquentation de cet axe qui va être définitivement établi à l'occasion de cette procédure SPPL sera très importante et ce sujet est à peine abordé. (seulement Page 11 de l'annexe 6).

On peine par ailleurs à trouver les justificatifs réglementaires des modifications qui sont proposées.

La détérioration de 100% de l'espace côtier français se poursuit donc. La frange littorale est sauf exception très étroite. La bétonisation de cet espace a été freinée par la « loi littoral » mais son anthropisation se poursuit à grand pas.

Notre avis sur ce projet est donc très défavorable : ci-après nos autres observations.

Qui est réellement le maître d'ouvrage et quel est le vrai objectif ?

Nous souhaitons en préalable rappeler la complexité organisationnelle de ces créations :

- Les services locaux de l'Etat sont responsables du tracé lorsque la loi est inapplicable au terrain, ce qui est très généralement le cas. La servitude légale de 3 mètres à partir de la limite du rivage, qui ne nécessite aucun arrêté, est « reprise » dans les arrêtés préfectoraux de modification ou de suspension, sans doute pour éviter une délimitation officielle du rivage. Cette façon d'opérer est très ambiguë, nous y reviendrons.
- Le département du Morbihan finance les aménagements dans un objectif de classement des voiries futures au PDIPR.
- La fédération de randonnée attend que ces formalités soit terminées pour labelliser le tracé (ici ce sera le GR34).
- Le maire de la commune assurera l'entretien et l'exploitation du passage.
- Les propriétaires restent propriétaires et à ce titre doivent continuer, de payer les impôts fonciers et d'assurer la défense des terrains contre la mer. Ils conservent un certain nombre de responsabilités en particulier de stabilité de ces protections contre la mer.

On pourrait rajouter que des entreprises interviennent pour le compte des différentes administrations citées, outrepassant souvent leurs attributions pour se simplifier la tâche et que les maires « sous-traitent » à des associations l'entretien des lieux.

Compte tenu du nombre d'intervenants il est indispensable que les rôles de chacun soient très précisément répartis et clarifiés : ce n'est malheureusement pas aujourd'hui le cas et nous sommes toujours en attente de clarification sur de nombreux points dont une partie sont évoqués ci-après.

La lecture du tout début de l'annexe 2 nous apprend que :

« La loi de 1976 portant réforme de l'urbanisme a instauré une Servitude de Passage des Piétons le long du Littoral (SPPL). Cette servitude d'utilité publique s'applique de droit sur toutes les propriétés riveraines de la mer. La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) porte les projets de mise en oeuvre de la SPPL. »

La lecture du tout début de l'annexe 6 nous apprend par contre qu'il s'agit d'ouvrir un itinéraire de randonnée. Le maître d'ouvrage est le département du Morbihan.

« Le projet d'itinéraire de randonnée étudié consiste à appliquer, où cela est possible, la Servitude de Passage des Piétons sur le Littoral (SPPL). Cette servitude engendre le passage de piétons le long du Domaine Public Maritime (DPM), soit en bordure du trait de côte. »

La loi de 1976 doit être mise en œuvre par l'Etat et ce n'est donc pas le cas.

Cette confusion des rôles pour la définition du tracé de ce qui devrait être une simple servitude n'est pas acceptable. La convention qui lie l'Etat et le Département du Morbihan pour cette affaire n'est même pas citée (Pour rappel, cette convention a été signée après intervention de notre association).

Des documents trop nombreux, inachevés et comportant des erreurs – absence de synthèse

Le lecteur est noyé d'informations redondantes mais parfois contradictoires (voir ci-dessus). Cela nuit à la clarté de ce dossier.

L'affirmation faite en annexe 2 et ailleurs que la « présomption de domanialité maritime » suffit pour établir une servitude au titre de l'article L121-31 du code de l'urbanisme est étonnante. Par un simple constat, les limites peuvent être, semble-t-il, modifiées par l'administration. L'arbitraire est donc une des règles qui a déterminé les portions « de droit » de cette SPPL.

Pour la parcelle AW144, il n'est annoncé « sans changement » dans le texte. C'est une erreur.

Parcelles AW 144 et AW 423	<i>Hors enquête publique</i>	Sans changement	Les caractéristiques de la servitude ont été fixées dans l'arrêté préfectoral du 9 avril 1998 - non soumis à enquête publique 2024			
----------------------------	------------------------------	-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

Car sur la partie graphique on constate une modification par nécessité de recul.



Et sur la photo correspondante, on distingue une côte érodée. Où passera-t-on ? Combien de temps cela durera-t-il avant qu'un nouveau recul soit nécessaire? Rien de cela n'est étudié.



IMG 20240918 101145

A noter d'ailleurs que l'essence de la loi de 1976 est son premier article (repris par l'article L121 31 du code de l'urbanisme). L'application de cet article L121-31 est rare dans le présent cas si

bien que la presque totalité du tracé relève des exceptions de la loi. Notre association considère que cette pratique est anormale.

Certains documents sont provisoires ou inachevés... c'est l'exemple de l'annexe 6 où les conclusions n'apparaissent pas. Il s'agit pourtant de l'impact du projet !

La « fréquentation future de cette portion de GR » n'est pas établie

La fréquentation future de cette voirie est rarement mentionnée : on trouve par exemple page 6 et page 11 de annexe 6 (Provisoire et incomplète)

« La mise en place du tracé de la SPPL, au regard des études précédentes et **retours d'expériences** créée des incidences potentielles en lien-avec l'augmentation de la fréquentation qui se focalisent principalement sur l'avifaune hivernante et nicheuse. Cette étude doit permettre : »

« Le secteur sud-est de l'anse est exempt d'activité professionnelle, mais la route de la pointe du Pô et le sentier de randonnées (Grande Randonnée GR34) se croisent en bordure immédiate des prés-salés. À cette hauteur, une aire de stationnement disposée à proximité de la Croix des Émigrés et de la fontaine offre une large vue sur le fond de l'anse. La fréquentation sur ces voies et chemins s'accroît nettement durant les week-ends, fériés et vacances »

C'est très insuffisant pour établir l'impact de la fréquentation humaine d'autant que les « *retours d'expériences* » indiqués n'existent pas. Nous ne connaissons aucune étude de comparaison d'un état du milieu environnemental après « labellisation GR34 » avec un état zéro ! D'ailleurs une telle étude mesurant a posteriori l'impact de ce qui sera à terme une piétons-route n'est pas ici envisagée.

Pas de consultation de l'Autorité Environnementale (AE) – Eviter Réduire Compenser Accompagner ERC (A) n'est pas une préoccupation des autorités

Les projets de **tracé** SPPL, dont celui-ci, ne sont pas soumis à l'autorité environnementale.

Les projets de **travaux** qui suivent en général la fixation des tracés, n'y sont pas soumis non plus. Il est en effet habituel, une fois l'arrêté SPPL pris, que « les autorités » déposent une demande de permis d'aménager. Nous n'avons jamais su d'ailleurs qui était véritablement le maître d'ouvrage de l'aménagement...

Cette division en deux parties (tracé et travaux) permet apparemment aux autorités de s'affranchir des éventuelles études d'impact qui pourraient, à juste titre, être demandées par l'AE.

Il semblerait que très peu de travaux ne soient ici prévus, mais il nous paraît important de signaler les risques d'en voir apparaître lors des phases d'aménagement, par exemple si les zones humides ci-dessous évoquées débordent sur l'emprise SPPL prévue :

AY	42	Zones humides Zone ornithologique à enjeu à proximité.		Modification	Afin d'éviter les zones humides le long du rivage, le cheminement se poursuivra en remontant le long de la limite parcellaire Nord puis en limite parcellaire Ouest	104		IMG_20240918_112626 IMG_20240918_112753
AY	44	Zones humides Zone ornithologique à enjeu à proximité.		Modification	Afin d'éviter les zones humides le long du rivage, le cheminement se poursuivra le long de la limite parcellaire Ouest	39		
AY	45	Zones humides Zone ornithologique à enjeu à proximité.		Modification	Afin d'éviter les zones humides le long du rivage, le cheminement se poursuivra le long de la limite parcellaire Ouest jusqu'à la voie communale	58		IMG_20240918_113041 IMG_20240918_113052
DP communal		Domaine public			La continuité du cheminement s'effectue sur l'accotement de la voie communale			
AY	125	Zones humides Zone ornithologique à enjeu à proximité.		Modification	Afin d'éviter les zones humides le long du rivage, le cheminement se poursuivra le long de la limite Sud de la parcelle	35		IMG_20240918_113156
AY	141	Zones humides Zone ornithologique à enjeu à proximité.		Modification	Afin d'éviter les zones humides le long du rivage, le cheminement se poursuivra le long de la limite Sud de la parcelle	21		IMG_20240918_113222

Sur Belz, Landaul, Landévant... la réalité du terrain a nécessité la construction d'ouvrages importants définis dans des demandes de permis d'aménager distincts et postérieurs à la définition des tracés.

Pire, sur Belz, des ouvrages ont été construits bien qu'ils n'étaient pas prévus aux permis. Ces situations ne sont pas encore régularisées bien que les ouvrages soient en service. Nous avons alerté M. le Préfet sur ce point.

Il est donc essentiel que l'administration vous confirme qu'aucun ouvrage ne seront rajoutés à ceux qui sont prévus, ou, dans le cas contraire, vous donne les éléments pour compléter votre analyse.

Par ailleurs le projet ne cherche pas à **Eviter** ni à **Réduire** son impact sur les milieux tout au contraire. Aucune mesure de **Compensation** ni d'ailleurs d'**Accompagnement** n'est prévue. C'est pourtant « la loi ». A quoi servent donc tous ces documents s'il n'en résulte aucune proposition de sauvegarde ? Là encore, nous regrettons que l'autorité environnementale n'ait pas donné son avis sur l'ensemble du projet, à savoir le tracé et les éventuels aménagements prévus sur ce tracé.

La question des risques de destruction par la mer du passage n'est pas abordée, ni d'ailleurs le cout des aménagements.

Il n'existe aucune analyse de la pérennité de ce passage. Les travaux prévus ne sont pas évalués.

L'étude de l'érosion et/ou de la submersion futures est absente de tous les dossiers que nous avons déjà étudiés. Nous avons pourtant constaté que certains passages récemment créés n'ont aucun avenir (Sur Belz des murs de soutènement ont déjà dû être réparés). La presse fait régulièrement écho de fermetures de portions de passages détruits par la mer. Comme indiqué plus haut, quelques reculs sont effectués sans aucune justification.

Est-il utile d'effectuer des dépenses non négligeables pour des ouvrages dont la pérennité n'est pas assurée alors que les budgets sont contraints ?

L'article L 121-34 du code de l'urbanisme n'est pas applicable mais l'administration crée tout de même des accès transversaux à la mer.

Les traversées des parcelles AY 26 et 21 constituent de nouveaux accès transversaux à la mer. Or l'article L 121-34 du code de l'urbanisme n'est pas applicable puisque qu'il n'existe pas à ces endroits de « *voies et chemins privés d'usage collectif existants* ».



L'article L121-32 (modification) ne s'applique pas dans ce cas. Sans justification nous considérons que ces deux accès à la mer sont illégaux. Il existe d'autres cas douteux dans la proposition de l'Etat (BC 35 etc. ...).

Les chiens seront-ils autorisés à accompagner leurs maitre et dans quelles conditions ? Quid des manifestations ?

Cette question n'est abordée qu'une fois page 40 de l'annexe 4 (mise ne œuvre de la SPPL Notice Natura 2000):

« La présence de chiens peut aussi être une source de dérangement pour l'avifaune. Quand les promeneurs sont accompagnés de chiens, les distances d'envols sont augmentées de 20 à 30 fois (Pearse-Higgins & Yalden, 1997, in Triplet et al., 2003). *La présence de chiens et particulièrement à proximité des reposoirs, provoque de longues périodes de vols* (Triplet et al., 2003, Liley et al., 2015, Bowes et al, 2017) ».

Les chiens ne sont pas des piétons et nous estimons qu'ils n'ont pas leur place sur les SPPL, en laisse ou pas. Nous estimons que les maires (en particulier celui de Belz), en autorisant le passage des chiens en laisse sur les servitudes, outrepassent leurs droits, avec la bénédiction de l'Etat et du Département.

Il nous parait utile de rappeler ici que des manifestations sont de plus en plus fréquemment autorisées sur les SPPL et que des « dérogations d'usage » sont également accordées. Les servitudes ne sont pas prévues pour cela et c'est pourquoi notre association préconise l'expropriation des terrains, la servitude ne répondant plus du tout aux fonctionnalités attribuées aux ouvrages.

Autres observations

L'administration produit page 4 de l'annexe 2 le schéma de principe qu'elle a appliqué pour établir le tracé de cette SPPL.



Est-il admissible qu'une des propriétés soit coupée en deux? Quelle disposition de la loi ou des règlements est ici appliquée ? Nous avons pas trouvé de justification de cette atteinte manifeste au droit de propriété.

Et comment expliquer par ailleurs que ce schéma soit différent du schéma ci-dessous qui était utilisé auparavant par l'administration et qui est manifestement illégal puisque la « déviation » passe à moins de 15 mètres de l'habitation sur les côtés latéraux ?

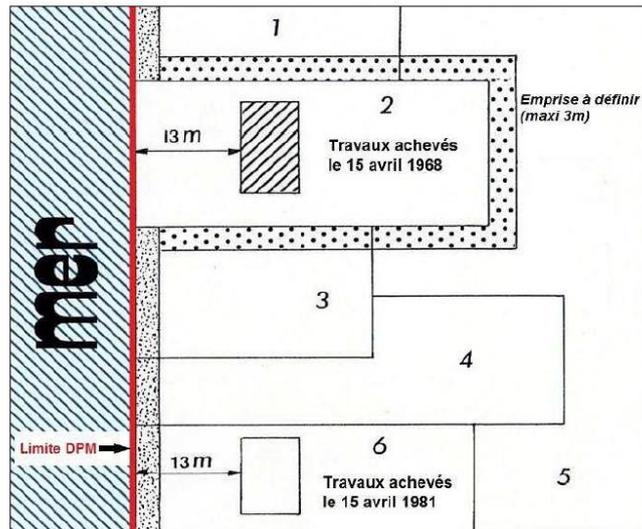
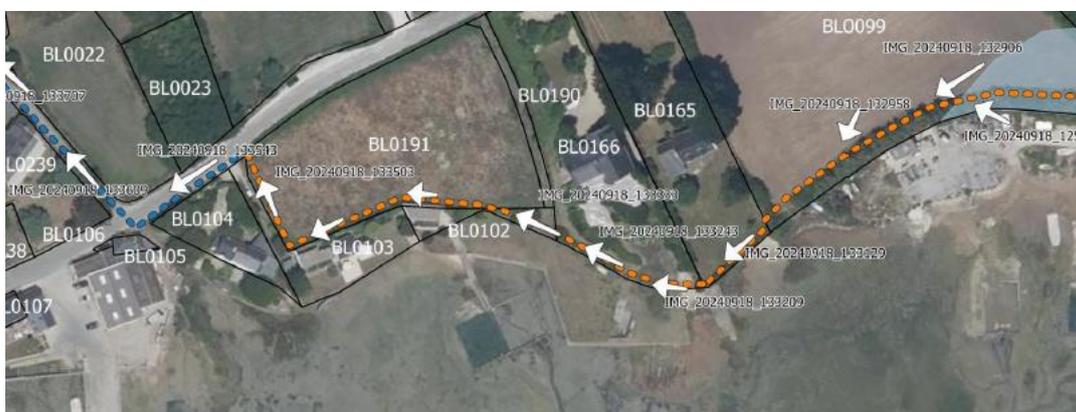


Figure 1: Schéma de la servitude de droit modifiée en raison d'une habitation à moins de 15m du DPM édifée avant le 1er janvier 1976

Cette évolution arbitraire de l'application des règles est insupportable. Elle l'est d'autant plus que l'administration sort trop facilement des règles qu'elle se fixe, dès que ces règles ne sont pas adaptées pour contourner certains « obstacles », ou, tout simplement, par commodité. Nous en avons donné un exemple en début d'exposé : des parcelles AY 12 et 13 (il y en a d'autres) ne devraient pas être asservies si on applique le schéma proposé en bas de la page précédente. Nous considérons donc que cet asservissement est illégal.

Deux autres exemples mettant en avant l'arbitraire du tracé, ou, en tout cas, l'absence de justification

Voici l'illustration du premier qui concerne la section 9:



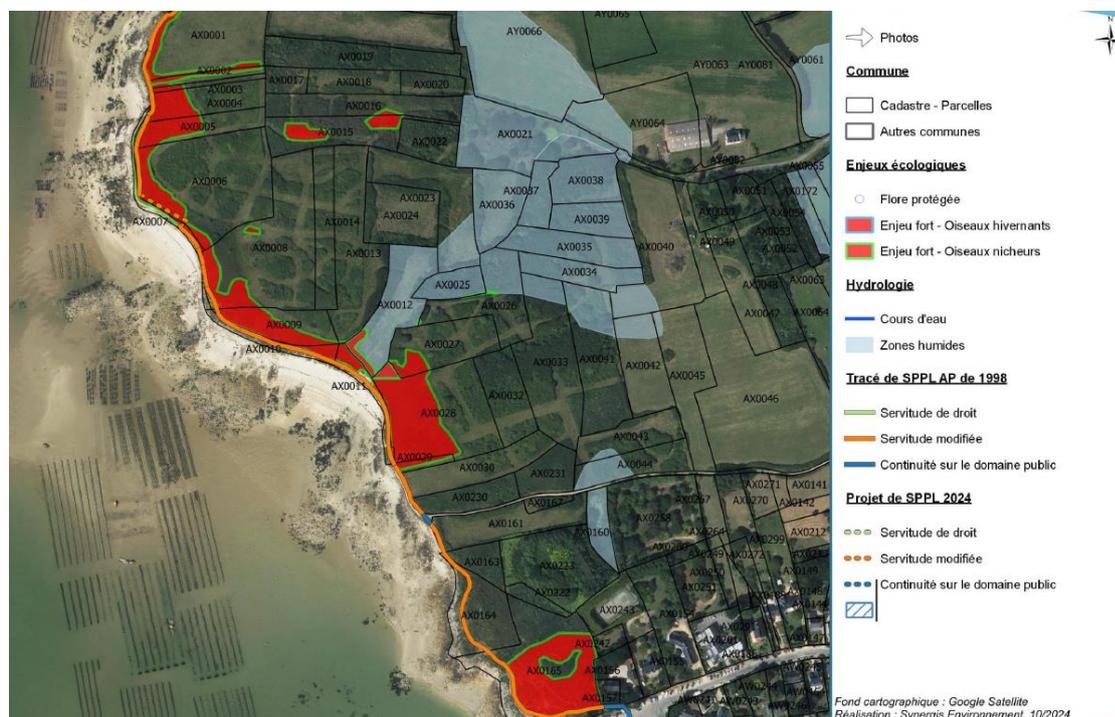
Le tracé choisi évite, certes, une installation de culture marine en longeant sur la BL 99. Mais il débouche sur deux parcelles BL 166 et 165 qui sont relativement proches d'une zone d'hivernage des oiseaux qui sera réduite du fait de l'importante fréquentation de la future piétons-route.

Si le tracé passe ensuite dans le sud la BL191, c'est donc qu'il évite deux maisons habitées avant 1976. Dans ce cas il devrait s'éloigner de 15 mètres de ces habitations et ce n'est pas le cas.

Ensuite, au lieu d'asservir des parcelles BL22 et 23 comme l'administration l'a fait dans des cas exposés précédemment, elle utilise cette fois le domaine public. Pourquoi ici et pas précédemment ? (A noter que c'est cette formule-ci qui nous semble correcte).

Il n'existe aucune justification de ces choix qui paraissent incohérents.

Le second exemple concerne la section 4



La servitude de 1998 est conservée bien qu'elle traverse une zone de fort enjeu « oiseaux nicheurs ». L'administration profite de la procédure pour reculer une partie du chemin, réduisant les espaces qui devraient être protégés. Elle n'apporte aucune justification de l'ampleur du recul.

Pourquoi ne pas avoir profité de la procédure pour modifier ce qui constitue visiblement une erreur du tracé de 1998 ? Pourquoi ne pas avoir appliqué « ERC A » et en évitant le passage dans cette zone, au moins en partie?

Conclusions :

Nous sommes très défavorables à ce projet touristique tel qu'il est présenté (sans aucun garde-fou pour la sauvegarde des rares espaces naturels).

Nous espérons qu'il vous sera confirmé qu'aucun travaux autres que ceux qui sont cités ne seront nécessaires.

Nous vous proposons de rappeler dans vos observations que les chiens, qui ne sont pas des piétons, ne devront pas être acceptés sur les parties en servitude.

Il paraît aussi nécessaire que vous rappeliez « aux administrations » que les manifestations n'ont pas à se dérouler sur les servitudes qui ne sont pas prévues pour cela.

Enfin nous vous invitons à partager notre constat d'obsolescence de cette servitude de 1976 dont la mise en œuvre s'avère extrêmement compliquée et dont nous constatons que l'usage sort dorénavant de la stricte obligation « *d'assurer exclusivement le passage des piétons* » « *sur une bande de trois mètres de largeur* » à partir du DPM.

Pour l'Association Sentiers d'Avenir,
Le Président
Ronan Goavec